

# “P’Arles !”

QUELLE AUTOROUTE POUR LE PAYS D’ARLES ?

## LA CONCERTATION EN CONTINU

### Editorial

Engagées depuis septembre 2001, les réflexions du groupe de travail se sont poursuivies jusqu’en mars 2003. Leurs conclusions ont été traduites dans l’exposition afin de recueillir les avis des arlésiens. Elles aboutissaient notamment, après un passage au crible des variantes en fonction des objectifs jugés comme fondamentaux, à privilégier trois tracés y répondant le mieux. Cette exposition a suscité beaucoup de questions et réactions des habitants qui, venus très nombreux, ont exprimé leurs opinions sur les registres et le site internet ou lors des réunions publiques.

Les visiteurs ont analysé les avantages et inconvénients de chacun des tracés et ont conclu à des choix parfois uniques, parfois multiples, qu’il n’est pas question de présenter ici comme un palmarès ou le résultat d’un référendum : c’est la qualité des arguments développés et la grande diversité des points de vue exprimés qui fait toute la richesse des résultats de cette concertation.

Tous ces avis, dont l’essentiel est transcrit dans ce numéro de P’Arles, ont été classés, étudiés et synthétisés. Transmis au Ministère de l’Equipement avec le bilan de l’ensemble de la concertation et le résultat des études techniques, ils constituent un élément important qui sera pris en compte dans la suite de la démarche vers la décision sur le choix du tracé. Ils sont aussi, pour la DDE, une précieuse base de travail pour la poursuite des études.

L’ensemble des contributions témoigne de l’attachement des arlésiens à leur qualité de vie quotidienne, à la préservation de l’avenir, mais aussi à toute la richesse culturelle, patrimoniale et environnementale du pays d’Arles : il est capital que leurs avis soient pris en compte à l’heure des choix sur un projet qui façonnera demain leur cadre de vie.

**Alain Budillon**  
Directeur régional  
et départemental de  
l’Equipement PACA



10 mars 2003 : Inauguration de l'exposition en présence de la Sous-Préfète d'Arles, du Maire d'Arles, du Directeur régional et départemental de l'Equipement, des représentants des Conseils Régional et Général et du Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles.

## Les expositions, lieux d'information, de rencontres et de débats

**Deux expositions identiques se sont tenues du 10 mars au 10 avril 2003 d'une part en centre-ville dans la Chapelle des Trinitaires, et d'autre part dans la galerie commerciale de Fourchon.**

**Les Arlésiens sont venus nombreux s'informer...**

La fréquentation des expositions a été très importante : plus de 2500 visiteurs ont lu attentivement les panneaux et sollicité les personnes chargées de l'accueil pour demander des précisions

ou des compléments d'information. Les permanences assurées par la DDE ont permis à chacun de discuter avec précision de son point de vue personnel : impact de l'un des tracés sur son habitation, entraves apportées par certains tracés à ses projets d'acquisition de terrains ou de logement, inquiétudes sur l'évolution de son activité...

**...et "p'arler"**

Plusieurs moyens d'expression étaient proposés au public :

- chaque visiteur a rempli une fiche lui

permettant d'exprimer rapidement, en répondant à quatre questions simples, son appréciation sur la concertation ;  
- le registre a favorisé une expression plus longue et plus complète des opinions de chacun ;  
- enfin le site internet [www.parles.org](http://www.parles.org) a offert un espace d'information et de dialogue à tous, visiteurs ou non de l'exposition.

Plus de 600 contributions écrites ont été recueillies et le site internet a reçu plus de 400 visites.

# Les arlésiens prennent la parole

Les expositions ont présenté les conclusions des réflexions du groupe de travail sur les tracés.

Trois variantes respectant 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 arlésien ont été retenues :

**VSFL** la variante sous-fluviale longue (VSFL),

**V5 est** la variante contournant l'hôpital par le sud-est (V5 Est),

**VSV** la variante passant au sud des canaux d'Arles à Fos et du Vigueirat (VSV).

## Paroles d'habitants

Appelés à se prononcer bien avant que la décision soit prise sur un projet qui concerne l'avenir de leur ville, les Arlésiens se sont exprimés longuement et de façon très argumentée, mettant en regard les avantages et inconvénients de chacun des tracés.

### La concertation en questions

S'ils se sont surtout exprimés sur le fond du sujet : "quelle autoroute pour le Pays d'Arles ?", les visiteurs n'en ont pas moins émis de nombreux jugements et appréciations sur la qualité des expositions et les espoirs qu'ils mettent dans cette concertation pour obtenir un "bon projet".

#### L'exposition : clarté de l'information, qualité du dialogue...

" Très belle qualité graphique des panneaux rendant intelligible l'ensemble des propositions ! "

" Exposition très claire et pertinente mettant en relief toutes les possibilités avec les avantages et inconvénients. "

" Projets clairs. L'exposition donne un aperçu assez objectif des avantages et inconvénients. A suivre. Extrêmement bien reçus par les hôtesses. Merci "

" Déjà bravo sur le principe de cette consultation qui permet au plus grand nombre de percevoir les difficultés de mise en œuvre d'un projet... et d'éviter de dire après " y'avait qu'à... " et de critiquer à partir d'intérêts personnels ou de principes contestataires permanents. "

" Remarquable travail de préparation qui s'avèrera certainement rentable sur la globalité du projet. "

#### ...mais encore des lacunes.

" Il manque un tableau comparatif des diverses solutions, présentées côte à côte avec leurs caractéristiques. "

" Exposition insuffisamment explicite. "

" Pas d'indication de l'emplacement du

Vigueirat. Très informatif, néanmoins nécessite des explications complémentaires en particulier les impacts écologiques des zones NATURA 2000, les problèmes liés au patrimoine historique (1 coup de pioche = 1 vestige). La déviation future de Pont de Crau évoquée mais non expliquée. "

#### La concertation : espoirs...

" Espérons que cette concertation ne servira pas à rien au moment des choix décisifs et que le seul critère (et coût) économique ne sera pas celui retenu en définitive. "

" Expo permettant de voir les divers chemins de réflexion ayant abouti aux trois dernières sélections. Espérant qu'il sera toujours possible de suivre l'évolution des décisions sur le site internet. "

" Cette consultation est une très bonne initiative car elle est de nature à désamorcer des conflits ultérieurs. "

#### ... et scepticisme.

" En ce qui me concerne, je pense que le choix est déjà arrêté, le critère financier justifiant le choix arrêté. Toute concertation à venir avec les habitants d'Arles, j'espère me tromper car je suis directement concerné par les tracés, ne servira à rien. "

" Fausses concertations. Je n'y crois pas. "

Pour conclure, on peut donner la parole à un habitant s'exprimant sur le forum du site internet :

" A un moment, je crois qu'il faut savoir choisir. Quand je vois le travail qui a été fait, l'énergie dépensée par toutes les associations et l'administration, honnêtement je pense qu'il faut prendre acte des résultats, choisir, et réaliser ce projet qui permettra de corriger les dégâts générés par un projet pensé dans les années 50 (je pense à la RN-113 actuelle). "



## Autoroute ou transport multimodal ?



Une grande majorité de visiteurs s'exprime en faveur de la réalisation du contournement autoroutier d'Arles. Le constat d'un "présent insupportable" généré par une RN-113 surchargée et déchirant le tissu urbain est quasiment unanime.

"Aucune solution n'est totalement satisfaisante mais il est urgent de choisir !"

"Pourquoi tant de temps entre projet et réalisation ? (1995-2015)."

"Demande une décision urgente et pas attendre 2015 ou plus pour débiter les travaux."

"Faire confiance au groupe travaillant sur ce projet. A bien considérer :

- 1) nuisances.
- 2) environnement.

Merci."

D'autres ne jugent pas le projet opportun :

"Contre tout projet autoroutier sur la ville d'Arles."

"Venant de Paris, je ne trouve pas qu'il y ait des bouchons à Arles seulement des ralentissements. Privilégiez plutôt l'emploi."

Le souhait d'une solution alternative au "tout-routier", le développement du ferroutage ou des voies navigables sont fréquemment exprimés :

"A quand le ferroutage ?"

"Pourquoi les camions ne sont pas sur les trains ?"

"Mettre les poids lourds sur les trains, impérativement pour ceux qui ne font que passer entre Italie - Espagne."

Réduire la consommation de produits inutiles donc réduire les dépenses d'énergie, le transit..."

"Privilégions les voies navigables et le ferroutage ! Utilisons le vélo."

"Aberrant. Alors que l'on met tant en avant la "violence routière", la seule solution trouvée, c'est une autoroute où tout le monde ira encore plus vite. Les camions sur le rail : c'est la solution !! Cela évitera les grands camions sur la RN 113. Alors qu'il existe un parc naturel régional, que va-t-on construire une autoroute qui va empiéter sur ce parc !"

"Pourquoi voyons-nous de si nombreux poids-lourds (très lourds) sur l'autoroute et quasiment aucune péniche sur le Rhône ? (50 camions = une péniche !)."

## L'avis des visiteurs sur les variantes proposées

### Les trois variantes retenues par le groupe de travail

Tous les projets présentés ont été examinés avec attention et ont fait l'objet de multiples questions. Les avis des visiteurs prenant parti pour ou contre les variantes sont très argumentés et souvent contrastés : il semble cependant que la variante Sud-Vigueirat recueille beaucoup d'avis positifs, même si elle est souvent choisie "par défaut" par ceux qui rejettent la V5 Est ou les solutions enterrées.

#### **VSFL** La variante sous-fluviale -longue

Les avis n'ont pratiquement porté que sur la VSFL, la variante sous-fluviale courte étant fortement obérée par son impact sur le Cirque Romain.

Cette solution a des partisans :

"Oui pour le tunnel. Malgré le coût très élevé de cette solution, l'aménagement intelligent du territoire et une solution à long terme, la préservation de notre qualité environnementale le justifient amplement. Ne réagissons pas à court terme, SVP !"

"Le projet VSFL me paraît être le mieux approprié. Certes il sera cher, mais c'est tout de même la solution idoine."

D'autres sont indécis :

"Pas d'expropriation. Pas de personnes lésées. Alors même si cela doit coûter plus cher = VSFL. Pour un projet enfin réaliste. Attention au bruit. Je reviens sur mon choix : VSFL irréaliste. Choix solution : VSV."

"Pour la solution sous-fluviale, MAIS : les tunnels sont tous des points de ralentissement et de bouchons loin en amont + problèmes de sécurité + plus entretien coûteux."

Mais elle a aussi de nombreux détracteurs :

"Comment pourrait-on envisager de faire un tunnel sous le Rhône (VSFL)

après tous les accidents dramatiques de ces dernières années !"

"Nous ne VOULONS PAS DU TUNNEL VSFL avec douze bouches d'air vicié en plein centre ville, les dangers d'accidents chimiques ou autres, les blocages de circulation et un tel trafic encore en centre ville."

"Le tunnel me semble pour ma part un peu trop grandiose et surtout du fait de l'apparition des cheminées d'aération."

"Le VSFL me paraît vraiment dangereux (pollution de la ville avec les cheminées d'aération et paysage enlaidi...)"

"Les tracés sous-fluviaux me paraissent potentiellement dangereux et très onéreux (pensons à nos impôts)."

"Le projet de tunnel semble aberrant avec toutes les dernières inondations. Faites vite, merci."

"Le passage sur le Rhône, ce qui évite les risques de passage sous-fluvial, présentant de fortes contraintes et des dangers d'obstruction et de périls humains (référence tunnel du Mont-Blanc et autres lieux)."

"Je suis conscient que le problème est ardu mais en particulier, le tunnel sous-fluvial, outre son prix de revient et de maintenance future est sans conteste le plus défavorable."

#### **V5 est** La variante contournant -l'hôpital par le sud-est

Cette variante fait partie des fuseaux courts proches de la ville. Elle a fait l'objet de nombreuses interventions avec une majorité qui se prononce défavorablement à cette solution :

"Je suis contre le projet V5 Est. En effet, ce tracé crée une coupure entre la zone résidentielle et touristique MAEVA et les futures zones de développement de Pont de Crau et Fourchon. A l'heure actuelle, il reste très peu d'endroits, où la culture du

foin de Crau AOC se pratique, qui font partie de protections environnementales (réseau NATURA 2000)."

"Comment peut-on envisager d'implanter une autoroute à proximité d'un hôpital, d'un complexe touristique (MAEVA) et de nombreuses habitations (mas très anciens) ? Vous parlez de contournement autoroutier pour éloigner le trafic de la ville ! A mon avis, ce n'est pas du tout un contournement mais plutôt une coupure de la ville en deux (puisque à court terme, ces terres seront certainement urbanisées)."

"la zone de Fourchon figure à juste titre comme zone de projet urbain dans votre plaquette ("les partis d'aménagement", page 5 - n°4). Arles intra-muros est saturée, les extensions de la ville vont gagner toutes les périphéries...Or le projet V5 Est donne une autoroute qui aujourd'hui déjà est dans la ville. Sa livraison est prévue en 2015: il sera temps, alors, de se lamenter en constatant que le développement urbain a dépassé le tracé autoroutier V5 Est... Votre plaquette évoque le pays d'Arles et reprend plusieurs fois le terme de "contournement autoroutier". En retenant ce projet vous réalisez une coupure franche entre Fourchon et le reste de la ville."

"Le projet à l'est de l'hôpital me semble très mauvais. Il détruit tout un quartier qui reste un des seuls endroits zone non inondable d'Arles, donc dans la future zone de développement de la ville d'Arles."

Elle a aussi ses partisans :

"Après examen des panneaux décrivant les différents tracés et les échéances, le projet V5 Est paraît le plus rapide à mettre en œuvre et le plus économique pour l'argent public, présentant les mêmes difficultés pour les expropriations."

"La V5 Est semble la solution offrant le



## Les trois variantes retenues par le groupe de travail

plus d'avantages pour relativement peu d'inconvénients (si on accepte MAEVA et la zone résidentielle) elle est, par ailleurs, moins coûteuse et offrant une fin de travaux la plus proche. Donc V5 Est !! "

" Après avoir observé les divers plans, il m'apparaît que le V5 Est qui passe près de l'hôpital serait favorable et pratique pour l'hôpital lui-même et l'approche de la ville d'Arles. "



### La variante passant au sud des canaux d'Arles à Fos et du Vigueirat.

Une très large majorité de ceux qui se sont exprimés se prononcent pour la VSV :

" En terme d'expansion de la ville d'Arles, le VSV me paraît le mieux convenir. "

" Avis très favorable pour le projet VSV

qui épargne le plus la ville historique et la population. Pour qu'Arles reste une ville agréable et touristique. "

" Il faut valoriser le VSV afin de ne pas faire approcher les matières dangereuses et le bruit de la ville. "

" D'accord pour le VSV au plus vite. Habitant le Vittier " Lotissement des Amphores ", nous subissons depuis le raccordement à l'autoroute, bruit et pollution. Mais nos problèmes journaliers n'intéressent personne. "

" Je préconise un tracé par le sud des marais de Meyranne avec variante Sud Vigueirat. Il me paraît plus important de protéger les Arlésiens contre les pollutions plutôt que les oiseaux ou les insectes. "

Bien qu'appréciant ce tracé, certains

expriment des réserves :

"Le VSV semble le plus sympathique mais il présente deux points noirs au moins :

- Raphèle et Balarin : augmentation de l'importance et de la vitesse du trafic (130 au lieu de 110) donc encore plus de bruit.

- Gimeaux : passage du trafic au nord du hameau, le bruit sera amené sur celui-ci par le vent dominant, le Mistral. "

" VSV semble concilier les soucis de la ville (laisser les dernières zones constructibles purgées de toute contrainte) et limiter le coût (pas de projet pharaonique), VSV pour arriver à un compromis idéal qualité / prix. Attention aux mesures compensatoires indispensables pour la Camargue et Gimeaux. "

D'autres s'opposent à ce tracé :

" Je suis concerné par le passage VSV de l'autoroute sur Maillan et la Tapie Saint-Léger. Je préférerais la V5 Est. Nous avons un site à deux pas d'Arles de tranquillité et de beauté qu'il serait dommage de saccager : environnement exceptionnel, Natura 2000, etc...-zone agricole par excellence. "

" Il semble qu'il faut prévoir l'extension de la ville en 2020 ou 2050 jusqu'où ? L'autoroute sera-t-elle encore une coupure, un blocage à son extension ? (VSV trop proche). Le tracé VSV va longer le canal. A-t-on prévu le développement du tourisme fluvial en Arles ? "



## L'avis des visiteurs sur les variantes proposées

### Les autres variantes étudiées



### Les aménagements sur-place (VO)

Ces variantes ont été peu évoquées. Les personnes qui se sont prononcées favorablement à ce type d'aménagement sont en fait opposées à une nouvelle infrastructure car elles n'en ressentent pas le besoin.

" Le seul projet qui serait à même de respecter au mieux l'environnement est de réaliser l'autoroute sur la RN-113 (voie rapide) déjà existante et de plus c'est le projet le moins onéreux. Comment peut-on oser envisager d'autres projets ? "

" Et si on envisageait de ne rien toucher au tracé actuel ? Car il y a très peu de périodes de l'année où la voie rapide est engorgée ou saturée ! Au pire, aménager l'itinéraire actuel. "

D'autres ressentent le danger de cette solution pour la ville :

" Il me paraît tout à fait ahurissant d'envisager les projets VO1 et VO2, quelles conséquences pour les Arlésiens !!! "

" Surtout pas d'élargissement au niveau du pont actuel (voie rapide). Trop près des immeubles (bruit et pollution). "



### Le contournement de la ville - par le nord : variante V4

Cette variante est choisie pour deux motifs essentiels : d'une part, elle dessert les zones d'activités économiques du nord et du port fluvial tout en favorisant une liaison rapide avec Avignon, d'autre part elle permet de protéger les espaces naturels de Camargue.

" Il n'y a pas de bonne solution. La moins mauvaise, c'est la solution du nord "

" Pour la vie future et le développement économique d'Arles, j'aurais préféré le V4 mais vu le prix et le temps d'exécution, je favoriserais le VSV et V5 Est. "

" Dommage de ne pouvoir adopter la V4 pour le développement industriel d'Arles et mettre en valeur par une halte bien aménagée la richesse touristique des Alpilles et Montmajour. Possibilité de navette et circuit pédestre pour la visite. "

" Je pense que le trajet Nord est le plus adapté aux contraintes économiques. De plus, il faudrait prévoir une vraie desserte vers Avignon. "

Elle est cependant présentée comme

posant des problèmes de par sa proximité du site de Montmajour, sa traversée en tunnel de Pont de Crau, sa situation en zone d'expansion des crues du Vigueirat ainsi que les nuisances sonores qu'elle apporterait aux quartiers est de la ville.

" Au niveau des projets, le V4 pose beaucoup de problèmes écologiques et périurbains (développement du bâti résidentiel) incompatibles avec la vocation touristique et artistique d'Arles. Il ne doit surtout pas être retenu. "

" Je suis défavorable au contournement par le nord du fait de la traversée du plateau de Pont de Crau, de la zone de l'Abbaye de Montmajour - site classé UNESCO. On en a assez avec la rocade. "



### Les grands - contournements par le sud (variantes V7 et V8)

Ces partis d'aménagements ont été privilégiés par certains car ils éloignent l'autoroute de la ville entraînant moins de pollution (bruit et air) et permettant la requalification de la RN-113 sur une plus grande longueur. Un des arguments employé fréquemment a été

d'opposer la protection des milieux naturels que sont les marais à la protection de l'homme. Par ailleurs, il est mis en avant pour la solution V7, son coût et son délai de réalisation.

" Il y aura forcément du dégât. Le moindre mal me semble, mis à part le passage sous le Rhône, que je ne suis pas apte à juger, celui du projet V7, qui s'aventure aussi peu que possible en Camargue. "

" Les tracés sous-fluviaux me paraissent potentiellement dangereux et très onéreux (pensons à nos impôts). Le tracé proche de l'hôpital est une hérésie. Le tracé qui me paraît le plus sensé est le V8 car il cause le moins de nuisances aux riverains même s'il génère quelques nuisances pour l'écologie mais je pense qu'il faut privilégier la qualité de vie humaine plutôt que celle de petites bêtes. "

" Je serais pour le projet V7 ou V8 moins onéreux et plus rapide dans son exécution. "

" V7 et V8 seraient préférables pour les habitants d'Arles et Raphèle. Ils permettraient de leur éviter les nuisances sonores graves liées au trafic (augmentation). La mise en œuvre de protections acoustiques à la mesure du

# Expressions citoyennes

Au cours de la concertation, des textes exprimant l'opinion de groupements de citoyens ont été remis à la DDE. Ils émanent soit de groupements d'habitants (les agriculteurs et habitants du secteur Quartier Villevieille-Draille Marseillaise, le CIQ de Fourchon, un groupement d'habitants de La Roquette) soit de partenaires socio-économiques (le Comité du Foin de Crau, l'Union locale de la CGT Arles). P'ARLES en publie ci-dessous de larges extraits.

## Agriculteurs et habitants du secteur "quartier Villevieille-Draille marseillaise "

### “Réflexions sur les futurs tracés routiers en Arles

Nous, soussignés, propriétaires de biens, agriculteurs et habitants du secteur "quartier Villevieille-Draille Marseillaise-" présentons ci-dessous nos remarques et propositions au sujet des différents tracés envisagés.

### Nous sommes défavorables à la "-Variante Sud-Vigueirat " pour les motifs suivants :

- Elle créerait un angle aigu à l'approche du raccordement à l'est près de Balarin, entre la RN 453, la voie ferrée et la voie rapide d'une part et la nouvelle autoroute d'autre part.
- Il y aurait ainsi de Balarin à Fourchon toute une bande de terrain empiersonnée entre les voies de commu-

nication à grand gabarit et à trafic intense.

Une autoroute viendrait épaissir un peu plus la trame actuelle des voies.

- Les réseaux d'irrigation et d'écoulement sont particulièrement denses. Ils sont vitaux pour l'agriculture et indispensables pour les écosystèmes.
- Elle couperait la branche principale orientée nord-est/sud-ouest de la nappe phréatique de la Crau, nappe qui alimente en eau domestique tous les habitants de la région.
- Elle traverserait une zone où la structure agraire comprend de petites exploitations agricoles à caractère familial et situées dans l'aire de production de l'AOC Foin de Crau. Le parcellaire y est marqué. La Variante Sud Vigueirat ne ferait qu'aggraver ce

phénomène de parcellisme en provoquant des ruptures de communication entre parcelles. Ici, les phénomènes de morcellement de la propriété agricole et de parcellisme des exploitations se superposent.

- Elle traverserait le périmètre de Natura 2000 de la Crau...
- Elle s'enfoncerait dans ce que les géologues appellent la Crau d'Arles ou Vieille Crau dont la surface est le résultat de l'œuvre simultanée depuis 450 ans des hommes...
- Elle dégraderait l'environnement dans un secteur de prairies et de bocage ...
- L'habitat constitué d'authentiques mas provençaux est dense et les vieux mas restaurés donnent au paysage un aspect soigné et agréable

créant ainsi un cadre de vie typique et très recherché.

- Cette Variante Sud Vigueirat amènerait une perte considérable de la valeur intrinsèque des propriétés situées sur le tracé ...

Au total, les tracés V 7 et surtout V 8 qui ne traversent pas les marais mais les contournent, apparaissent les plus appropriés.

Ce sont ceux qui provoqueraient le moins de dommages aux plans :

- de l'agriculture,
  - de l'hydraulique,
  - de l'habitat,
  - de l'environnement,
  - de la sociologie,
- tout en restant compatibles avec les impératifs financiers en matière de construction et les données de rentabilité

## Groupement d'habitants de la Roquette - Secteur

### “Réflexions sur les futurs tracés routiers en Arles

Nous sommes très concernés par ces différents projets en tant qu'habitants de la vieille ville, et riverains malheureux de l'infamante circulation de la RN 113, avec de nombreux poids lourds, un trafic incessant et bruyant.

### Nuisances sonores

Le bruit des véhicules lancés à grande vitesse est continu du matin au soir ; il se poursuit la nuit aussi, quoique de façon moins dense ; les joints de dilatation de l'autopont, ou plutôt les " disjoints ", amènent les véhicules à " taper " avec un " babam " qui résonne à chaque passage. Il n'y a pas de mur antibruit : bonjour les boules Quiès !

La nuisance sonore est importante.

### Nuisance des gaz d'échappement et des poussières

Notre quartier, situé en contrebas de l'autopont, récolte les gaz toxiques de ce trafic intense, la poussière grise se

dépense en quantité, et de ce fait, l'environnement devient insalubre et désagréable.

### Nuisance esthétique et a-conviviale

[...] La route nationale 113 et son autopont prédominant bloquent le quartier par une grosse zone de nuisances, nous séparant de l'espace vers le musée de l'Arles antique ; ils constituent une grave injure esthétique à ce quartier ancien.

### Nuisance au tourisme

Les parcours touristiques fléchés passent par la tour de l'Ecorchoir, au pied de l'autopont. Nous voyons le touriste, perplexé au pied de la tour, [...], le vacarme des poids lourds aux oreilles, respirant la poussière, lorgnant le béton tagué de cette sinistre zone. Aura-t-il l'envie de poursuivre ? De franchir cette barrière, puis de côtoyer la circulation de la bretelle d'accès, puis la friche (genre roncier-poubelle) du cirque romain, avant d'atteindre

le musée, ou le port de plaisance prévu ?

### Conclusion

Nous sommes décidés à agir tous ensemble pour éliminer les nuisances de notre quartier, et apporter notre concours à une politique d'urbanisme qui saura s'avérer efficace, respectueuse de l'habitant, sachant favoriser le commerce, le tourisme et la qualité de vie, sources de développement.

Les tracés en souterrain en plein centre ville sont onéreux et dangereux. Le tracé souhaitable, serait celui qui éloignerait au maximum le trafic routier de la ville, des touristes et de ses habitants. Les tracés sud V7 ou V8 répondraient le mieux.

Bien avant 2015, un mur antibruit tout le long du secteur sauvegardé (vieille ville), et la réparation du joint de dilatation nous paraissent urgents !!!

## CIQ de Fourchon

### “Le CIQ de FOURCHON a proposé le tracé VSV (au sud du canal du Vigueirat).

Nous vous rappelons que le tracé V5 Est :

- Va couper la ville en deux et non pas la contourner.
- Il faudra franchir l'autoroute pour accéder à MAEVA et aux MAZETS DE CAMARGUE.
- Le V5 Est passera à environ 100 mètres de l'entrée de MAEVA, des MAZETS DE CAMARGUE et de l'hôpital.
- Il empêchera tout développement de la ville au sud.
- Il aura une emprise sur les terres agricoles et prairies de Crau (foins AOC).
- En 2015, 75 000 véhicules par jour sont prévus sur cette autoroute.

La vie des riverains est primordiale...

## Expressions citoyennes

### Union locale CGT Arles

“ Pour un contournement autoroutier de la Ville au service des Hommes et de l'emploi facteur de développement durable

Au-delà de la seule continuité autoroutière, indispensable pour faire face à l'augmentation des flux de transit routier qui engorge notre ville, le projet qui sera retenu par les Pouvoirs Publics devra en premier lieu permettre une plus grande fluidité des déplacements des arlésiens et une meilleure desserte des entreprises, des lieux de vie, de chalandises et de loisirs des salariés, des citoyens et des jeunes de notre pays d'Arles. En effet, l'augmentation du trafic routier notamment des poids lourds, devient intolérable dans la traversée de la ville.

[...] Pour la CGT, la problématique des transports de fret et de voyageurs ne peut être résolue par le seul mode routier. Ainsi, indépendamment au projet de contournement autoroutier il est indispensable de développer les modes alternatifs de façon cohérente et complémentaire. De ce point de vue les transports collectifs doivent être une priorité et l'intermodalité, rail, route, fleuve, doit être privilégiée et mise en œuvre à tous les niveaux.

[...] Dans cette perspective l'Union Locale CGT est favorable à la " requalification " de la RN-113.

[...] La CGT, soucieuse de l'utilisation pertinente des financements publics considère que la question du coût du projet ne doit pas être appréhendée à l'examen des seuls critères de rentabilité potentielle immédiate de l'ouvrage. Ainsi, les autorisations de programmes nécessaires au montage d'une telle opération amortissables sur le long terme, devront permettre un financement global du projet prenant en compte l'ensemble des enjeux humains, sociaux économiques, cultu-

rels, architecturaux et environnementaux qui caractérisent le pays d'Arles.

#### 1 - Des propositions pour un projet en faveur de l'activité et de l'emploi

Où qu'elles soient implantées, ce projet devra favoriser le développement des activités économiques existantes : zone industrielle nord, zone portuaire, zone industrielle sud, fourchon, tête de Camargue, centre ville.

Si c'est le tracé Sud qui est retenu, l'échange entre la sortie sud de l'autoroute et le nord de la ville devra permettre une liaison aisée, fluide et rapide entre ces deux pôles.

La rocade Est doit bien sûr être doublée. [...]

#### 2 - Améliorer le déplacement des salariés

Les déplacements domicile/travail gratuits vers Fos, Saint-Martin ou Saint-Gilles doivent être maintenus. La concertation engagée autour du projet autoroutier doit être l'occasion de revoir les déplacements domicile/travail dans l'agglomération d'Arles pour en améliorer la commodité tout en recherchant et en développant d'autres modes que la voiture.

[...] Ainsi, pourquoi ne pas examiner plus finement l'utilisation de la voie d'eau au travers la mise en place de navettes sur le Rhône permettant des liaisons entre Barriol/Trinquetaille/centre ville/gare SNCF/ zones portuaires ...

De même, il conviendra de ne pas supprimer les quelques voies ferrées existantes pas ou peu utilisées [...] sans avoir sérieusement étudié toutes les possibilités d'en rétablir l'usage pour des déplacements urbains[...].

”

### Comité du foin de Crau

“ Réflexions sur les futurs tracés routiers en Arles

" C'est avec surprise que nous avons appris récemment les tracés retenus par les groupes de travail lors des concertations menées concernant le projet de contournement autoroutier d'Arles

Avec surprise car nous n'avons jamais été invités à ces groupes de travail, ni aux comités de pilotage. Nous nous permettons de vous rappeler que le Comité du Foin de Crau représente plus de 250 producteurs de foin et est également opérateur local sur le site Natura 2000 "Crau Centrale et Crau Sèche " et aurait, à ces titres, souhaité prendre part aux débats.

Avec surprise car les tracés VSV et V5 est, les plus pressentis des tracés retenus par les groupes de travail, empiètent allègrement non seulement sur le péri-

mètre AOC et les prés, mais également sur le périmètre Natura 2000 auxquels seront amputés à terme 500 ha.

500 ha d'une production traditionnelle que l'on cherche à préserver depuis tant d'années au travers de programmes agri-environnementaux nationaux ou européens, 500 ha irrigués gravitairement et participant à l'alimentation de la nappe de Crau, 500 ha que pâturent plus de 5-000 moutons, 500 ha qui, eux aussi, participent à cet équilibre fragile qui régit la cohérence sociale, économique et écologique de la plaine cravenne. 500 ha de moins pour un territoire qui se réduit chaque jour un peu plus.

En tant que représentant des producteurs de Foin de Crau et en tant qu'opérateur local du site Natura 2000 " Crau Centrale et Crau Sèche ", le Comité du Foin de Crau s'oppose fermement aux tracés retenus et affirme sa nette préférence pour la variante V 5 ouest. [...]

”

# Les réunions publiques

Quatre réunions publiques se sont tenues dans la Chapelle des Trinitaires :

- le mercredi 19 mars sur " pourquoi une autoroute ",

- le jeudi 20 mars sur

" le projet urbain et l'autoroute ",

- le mardi 25 mars sur

" les enjeux du pays d'Arles :

patrimoine, agriculture, environnement ",

- le mercredi 26 mars sur

" financements et délais de

réalisation de l'autoroute . "

Trois réunions ont été animées par la DDE, la Mairie d'Arles était représentée à la tribune dans chacune des réunions.

La réunion portant sur le " projet urbain et l'autoroute " a été animée par le Maire et les services techniques de la Ville.

Patrick Lechanteur de la Direction des Routes est venu participer au débat sur les financements et les délais de réalisation.

Entre 50 et 70 personnes ont participé à chacune de ces réunions au cours desquelles les échanges, parfois vifs, ont été très riches.

Bien que chaque réunion ait porté sur un thème, les questions des participants ont largement débordé le sujet pour s'exprimer sur l'ensemble du projet.

Pour plus de clarté, les questions ou interventions ci-après ont été regroupées suivant les thèmes initiaux des réunions.





## **POURQUOI UNE AUTOROUTE ?**

### **Le contournement doit passer très loin de la ville sinon pourquoi l'appeler contournement ?**

Pour analyser les avantages et inconvénients de chacune des variantes, le groupe de travail a bâti un référentiel constitué d'une série d'objectifs que doit remplir le contournement autoroutier d'Arles. Deux d'entre eux concourent à éloigner la nouvelle infrastructure de la ville :

- améliorer la qualité de vie d'un maximum de riverains des infrastructures (réduire les nuisances sonores et la pollution) ;
- préserver les perspectives de développement au Sud-Est et désenclaver Pont-de-Crau .

C'est ainsi que les variantes d'aménagement sur place (V01, V02), la variante sous fluviale courte et la variante V5 ouest hôpital ne répondant pas à ces objectifs jugés fondamentaux n'ont pas été retenues par le groupe de travail.

### **Pourquoi certains tracés ont-ils été éliminés, par exemple V7 et V8 ?**

Les variantes qui répondaient le moins aux objectifs fondamentaux ont été écartés , ce qui est le cas des variantes V7 et V8 qui amputeraient les marais de Meyranne et des Chanoines de plusieurs hectares, porteraient atteinte à la richesse biologique de ces zones humides et au fonctionnement hydraulique du secteur. C'est pourquoi, ces variantes apparaissant incompatibles avec les objectifs nationaux et européens de protection environnementales, ont été écartées par le groupe de travail.

### **Pourquoi la VSV est-elle sortie tout d'un coup ?**

Durant l'été 2002, le groupe de travail a entrepris un travail d'évaluation des variantes étudiées visant à identifier pour chacune ses avantages et inconvénients au regard des enjeux du territoire. Ce travail 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 deux nouveaux fuseaux ont été mis à l'étude :

- une Variante Sous-Fluviale Longue, à l'initiative de la mairie,
- une Variante Sud Vigueirat. Cette dernière a été mise à l'étude à la suite d'une journée de travail consacrée à l'intégration urbaine et paysagère du projet, sur la proposition de l'architecte et du paysagiste conseil de la direction départementale de l'équipement des Bouches-du-Rhône. Cette variante qui reprend en rive droite du Rhône le tracé commun à toutes les variantes sud, se cale après franchissement du Rhône en parallèle et au sud des canaux (le Vigueirat et le canal d'Arles à Fos) préserve la totalité de l'espace compris entre la RN-113 et le double alignement des canaux.

### **Une autoroute est-elle compatible avec les accords de Kyoto, ?**

Une des premières études menées par la DDE a porté sur le report du trafic routier vers d'autres modes de

transport tel que les voies navigables ou les voies ferrées. Elle a conduit à prévoir 75000 véhicules par jour en moyenne annuelle , en 2015, au droit de la ville, ce qui justifie la construction d'une nouvelle route. Ce n'est que lentement et partiellement que le trafic se reportera vers d'autres modes de déplacements. Aucune hypothèse, même les plus volontaristes en faveur du développement du transport ferroviaire, du ferroutage ou de toute autre solution alternative au mode routier, ne permet de réduire le trafic actuel sur la RN-113 ; au mieux, peut-on espérer réduire la croissance de ce trafic pour les décennies à venir."

### **Améliorer la vie des riverains de la RN-113, OK, mais au détriment de quels autres (j'habite Gimeaux) !**

Le choix d'une variante quelle qu'elle soit, va avoir des impacts sur les secteurs situés à proximité. C'est pourquoi, il est obligatoire lors des études d'avant projet sommaire d'étudier les mesures qui devront être mises en œuvre pour garantir la qualité paysagère et les conditions de vie des habitants. Ces mesures feront partie du dossier soumis à enquête publique.

## **PROJET URBAIN ET AUTOROUTE**

### **Qu'est-ce qui va se faire ? Le pont sur le Rhône sera-t-il maintenu tel qu'il est ? Ou requalifié ?**

Le pont en tant que structure sera maintenu. Conserver le pont de la RN 113 est essentiel pour assurer les échanges locaux entre les quartiers situés sur les deux rives du Rhône. En revanche, celui-ci devra être adapté au type de trafic, non autoroutier, pratiquant des vitesses maximum de 50 km/h."

Dans le cadre de la requalification de la RN-113 il sera réaménagé en desserte urbaine (et plus conviviale).

### **Est-ce que dans 20 ans l'autoroute ne sera pas à nouveau dans l'urbain si on choisit la variante VSV ?**

Le projet de Ville privilégie d'une part la reconquête de friches urbaines et d'autre part les espaces agricoles disponibles offrant de larges potentialités à très long terme. La VSV semble donc offrir le meilleur compromis entre développement urbain et protection de l'environnement.

### **Développement du tourisme fluvial : une chance pour Arles ? Le tracé VSV qui longe le canal ne va-t-il pas à l'encontre d'une mise en valeur ?**

Le tourisme fluvial constitue en effet pour Arles un atout important qu'il convient de développer. La proximité de la variante VSV avec le Canal d'Arles à Fos, sur quelques centaines de mètres, peut au contraire devenir une vitrine intéressante (exemple du Canal du Midi).

### **Et le tourisme ? Une autoroute proche de la ville ne fera pas venir les touristes !**

Mais une autoroute trop éloignée, à supposer que

cela soit possible, ne règlera pas d'avantage ce problème. Là aussi il s'agit de trouver un bon compromis entre qualité de la vie et promotion de la Ville

### **Le nouveau pont : qui va le dessiner ? Sera-t-il beau ?**

La société concessionnaire qui sera chargée de réaliser ce projet pour le compte de l'Etat, fait en général appel à une équipe de maîtrise d'oeuvre, associant architectes et ingénieurs ; l'objectif de cette équipe sera bien évidemment d'assurer à la fois l'intégration du projet dans le site et sa qualité esthétique.

Mais la procédure n'en est pas encore à ce stade.

### **Quels aménagements d'accompagnement ? Y a t il déjà des plans ?**

Là non plus à ce stade de la procédure, aucun plan de détail n'a été élaboré.

Naturellement des aménagements liés directement à l'infrastructure autoroutière seront étudiés selon la législation en vigueur.

Des aménagements liés à la spécificité du terrain seront également prévus.

Enfin, d'autres aménagements induits seront envisagés : voies de dessertes de la Ville, requalification de la RN-113, etc.

## **LES ENJEUX DU PAYS D'ARLES**

### **Pourquoi les tracés passent-ils au droit de Gimeaux ?**

Toutes les variantes sud ont un tronçon commun en rive droite du Rhône entre le hameau de Gimeaux et la ville. Un tracé au sud de Gimeaux aurait empiété sur le parc régional de Camargue dans des proportions trop importantes. Par ailleurs, il convient de noter que les études préliminaires portent sur une bande de 1000 m de large alors que la route devrait avoisiner les 50-m de large. De nombreuses incertitudes existent donc, à ce stade des études, sur l'endroit précis où passera l'infrastructure.

### **La VSV conduira à la destruction des mas ? Ils font partie du patrimoine !**

S'agissant pour l'instant de bandes de 1000 mètres de large il est difficile de dire si des mas seront directement concernés.

Certes le tracé définitif s'efforcera de les éviter. Mais quel que soit le tracé cette problématique restera posée et des mesures compensatoires les plus efficaces possibles seront recherchées.

### **Bruit actuel et futur : les études de bruit ont-elles été faites ?**

Oui, les études de bruit ont été faites. Elles seront affinées au fur et à mesure de l'avancement des études, lorsque le parti d'aménagement sera choisi par le ministre.

### **Faut-il favoriser le développement urbain ou l'agriculture ?**

La concertation engagée en 2001 vise à associer les principaux partenaires concernés par le projet en s'appuyant sur trois principes : l'ouverture, le dialo-

gue et la transparence. La composition du comité de pilotage et du groupe de travail montre bien la diversité des représentants des habitants, des institutions et du monde économique qui ont suivi ce projet. Un des enjeux de cette concertation était bien de concilier le développement urbain et l'agriculture mais aussi développement économique, protections environnementales et patrimoniales, ainsi que la qualité de vie des habitants.

**La VSV comme toutes les variantes sud est en zone inondable ; Comment le prendra-t-on en compte ?**

La réglementation oblige toute nouvelle infrastructure à ne pas accroître les risques inondations des zones traversées c'est à dire qu'elle ne doit pas constituer un obstacle au libre écoulement des eaux en cas d'inondations. Les premières approches techniques de chaque tracé ont pris en compte cette contrainte et ont déterminé combien d'ouvrages, de quels types et à quels endroits il faudrait construire. Elles seront approfondies lors des études d'avant-projet sommaire qui débiteront après le choix de la variante.

**Quel impact de la VSV sur la nappe phréatique ?**

Toutes les variantes sans exception sont susceptibles d'avoir un impact sur la nappe phréatique. Ce point est abordé dans les études environnementales. Les mesures visant à traiter la pollution liée à la route, sont aujourd'hui intégrées dans tous les projets routiers. Ce point sera particulièrement étudié lors des études d'avant-projet-sommaire, afin de veiller à ce que les travaux ne viennent pas altérer la qualité de la nappe phréatique de la Crau très fragile.

**FINANCEMENT ET DELAIS DE REALISATION DE L'AUTOROUTE**

**L'Etat peut-il s'engager dans un choix qui ne soit pas une concession ?**

La seule solution qui s'offre à l'Etat en dehors d'une concession, est un financement sur les budgets publics (Etat et collectivités territoriales) dans le cadre des programmes définis dans les contrats de plan Etat Région. Le financement de l'infrastructure est ainsi à la charge du contribuable au lieu d'être à la charge de l'utilisateur.

**Pourquoi dans le cas de la V5 Est la**

**fin des travaux est prévue en 2015 et pourquoi 2020 pour la VSV ?**

La durée des travaux est fonction de la part des financements publics dans le coût total de l'opération. Le coût de la VSV étant plus élevé que celui de la V5 Est, la mobilisation des crédits nécessaires pourrait s'étaler sur une période plus longue.

**Qui va indemniser les expropriés et quelles sont les règles d'expropriation ?**

L'expropriation ou la négociation avec les propriétaires fonciers intervient après la déclaration d'utilité publique et après que l'étude du tracé précis ait été réalisée. La procédure sera conduite par la société concessionnaire choisie. Cette phase de la procédure se déroule après la déclaration d'utilité publique.

**Dans le coût des différents projets a-t-on pris en compte le coût de la requalification de la RN113 ?**

La requalification de la RN113 constitue une opération indépendante du contournement autoroutier. Son coût n'a donc pas été pris en compte dans le montant des travaux publiés.

**Quelle différence entre une RN et un boulevard urbain ?**

Une route nationale appartient à l'Etat et est gérée par ses services. Elle doit assurer le transit entre deux points. Son objectif est d'assurer la fluidité du trafic tout en veillant à la sécurité des usagers de la route. Sur la plupart des routes nationales la vitesse est limitée à 90-km/h, voire 110-km/h sur une voie express comme la RN113 actuelle.

Un boulevard urbain a une vocation de desserte à l'intérieur de la ville entre deux quartiers. La vitesse y est limitée à 50-km/h. Des aménagements urbains tels qu'éclairage public, plantations, revêtements... viennent l'agrémenter et favoriser la limitation de vitesse.



# Les étapes du projet

L'élaboration du tracé et la réalisation d'une autoroute concédée telle que le contournement d'Arles doivent suivre les étapes décrites ci-dessous.

Etapes du projet	Etapes de concertation
<b>2000-2003</b> <b>études préliminaires</b> commandées par le Ministère de l'Equipement • études de fuseaux de 1000 m de large • étude des enjeux territoriaux • identification des critères de choix	<b>concertation</b> avec les élus, les associations, les socio-professionnels et les habitants sur les choix d'aménagement à privilégier
<b>printemps 2003</b> dossier définitif d'études préliminaires transmis au Ministère de l'Equipement	
<b>été 2003</b> décision ministérielle (Ministre de l'Equipement) sur le choix du fuseau de 1000m	
<b>automne 2003 à début 2005</b> <b>études d'avant-projet sommaire :</b> • définition du tracé avec une précision de quelques centaines de mètres • description des impacts et des mesures à prendre en faveur de l'environnement pour la solution retenue	<b>concertation</b> avec les élus, les associations, les socio-professionnels. <b>concertation</b> avec les habitants.
<b>printemps 2005</b> dossier définitif d'avant-projet sommaire transmis au Ministère de l'Equipement	
<b>été 2005</b> <b>approbation de l'avant-projet sommaire</b> par décision ministérielle (Ministre de l'Equipement) • bilan de la concertation et d'une estimation des coûts • proposition d'une bande de 300m de large à soumettre à l'enquête publique.	
<b>Fin 2005</b> instruction interadministrative	
<b>printemps 2006</b> <b>enquête publique</b>	consultation du public sur le tracé proposé
<b>Fin 2007</b> <b>déclaration d'utilité publique</b> décret du Premier Ministre après avis du Conseil d'Etat • cahier des charges de la concession autoroutière • publication des engagements de l'Etat concernant les mesures en faveur de l'environnement	
concession de l'autoroute décret du Premier Ministre après avis du Conseil d'Etat  <b>avant-projet autoroutier</b> • étude du tracé précis de l'autoroute par la société concessionnaire • définition du coût avec une bonne fiabilité	négociations avec les élus, les collectivités gestionnaires des voiries rétablies, les riverains de la voie, les organismes représentatifs d'intérêts professionnels ou économiques.
<b>procédures complémentaires :</b> • enquêtes parcellaires • loi sur l'eau  <b>projet d'exécution</b> consultation des entreprises	négociations avec les riverains et les propriétaires fonciers
<b>Horizon 2010</b> <b>démarrage des travaux</b>	
	la date de mise en service dépendra des modes de financement et de réalisation.

[www.parles.org](http://www.parles.org)



Direction Départementale de l'Equipement 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 :** Alain Budillon, DRDE PACA. **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. **Création graphique :** Alyen. **Réalisation :** Magellan. **Photographies :** Claude Almodovar. **Impression :** Coloriage.