

# Etape 2 : la concertation continue

Les modalités d'études et de concertation pour l'étape 2 ont été présentées lors du comité de pilotage du 19 mai 2006. La méthode de travail retenue pour la suite des études est organisée à partir de deux approches géographique et thématique.

L'étape 2 des études d'APS a pour objectif de déterminer les différentes variantes de tracé envisageables pour le contournement et à les analyser ensuite au regard de la liste des objectifs de l'opération afin de dégager la variante qui sera retenue pour la poursuite des études dans le cadre de l'étape 3. Rappelons que cette étape 3 consistera en une étude fine de la variante retenue et conduira à la production du dossier d'APS précisant la définition technique, les coûts, les impacts et les mesures visant à y remédier.

Les modalités d'études et de concertation pour l'étape 2 ont été présentées lors du comité de pilotage du 19 mai 2006.

La méthode de travail retenue pour la recherche de tracé et leur comparaison est organisée selon deux approches : l'une géographique et l'autre thématique.

Lors de cette phase, des réunions de travail par secteurs géographiques seront organisées. Le croisement des enjeux et contraintes et des objectifs identifiés lors de la première étape permettra ainsi, par secteurs géographiques, de définir des options de passage. Dans un premier temps, il s'agira donc de définir, dans le cadre du groupe de travail, les secteurs géographiques et d'identifier les acteurs qui s'associeront au travail de ces groupes

En parallèle, des réunions du groupe de travail seront organisées sur les thématiques "transversales" du projet : les échanges, les accès, le système d'exploitation, le niveau de service, la question de l'hydraulique.

Ces éléments permettront de définir des variantes de contournement qui seront étudiées sur le plan technique et comparées entre elles sur la base du cadre d'analyse que constitue la liste des objectifs de l'opération afin d'identifier la variante à retenir.

Au terme de cette étape, une exposition publique sera organisée.

## Vous avez la parole sur [www.parles.fr](http://www.parles.fr)

Un site internet est destiné à vous informer de l'avancement du projet et à vous donner la parole. Il a fait l'objet de nombreuses visites pendant cette première étape des études.

Le site comporte un forum qui vous est destiné et sur lequel vous pouvez poser toutes les questions qui vous intéressent.

A ce jour les questions des internautes ont principalement porté sur la localisation du tracé et le système d'échange du futur contournement. Toutefois c'est la variété des questions qui nourrit le débat alors n'hésitez pas !

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

# Le planning du projet

Les phases du projet	Les phases de concertation
<b>2000-2003</b> études préliminaires commandées par le Ministère de l'Équipement <ul style="list-style-type: none"> <li>études de fuseaux de 1000 m de large</li> <li>étude des enjeux territoriaux</li> <li>identification des critères de choix</li> </ul>	<b>concertation</b> avec les élus, les associations, les socio-professionnels et les habitants sur les choix d'aménagement à privilégier
<b>été 2003</b> dossier définitif d'études préliminaires transmis au Ministère de l'Équipement	
<b>février 2005</b> décision ministérielle (Ministre de l'Équipement) sur le choix du fuseau de 1000 m	
<b>printemps 2005</b> <b>automne 2006</b> études d'avant-projet sommaire : <ul style="list-style-type: none"> <li>définition du tracé avec une précision de quelques centaines de mètres</li> <li>description des impacts et des mesures à prendre en faveur de l'environnement pour la solution retenue</li> </ul> <p style="text-align: center;"> <b>étape 1</b> état initial  <b>étape 2</b> études et comparaison des variantes  <b>étape 3</b> étude de la solution retenue                     </p>	<b>concertation</b> avec les élus, les associations, les socio-professionnels. concertation avec les habitants.
<b>printemps 2007</b> approbation de l'avant-projet sommaire par décision ministérielle (Ministre de l'Équipement) <ul style="list-style-type: none"> <li>bilan de la concertation et estimation des coûts</li> <li>proposition d'une bande de 300 m de large à soumettre à l'enquête publique.</li> </ul> instruction interadministrative	
<b>automne 2007</b> enquête publique	consultation du public sur le tracé proposé (bande de 300 m)
<b>2008</b> déclaration d'utilité publique décret du Premier Ministre après avis du Conseil d'État <ul style="list-style-type: none"> <li>cahier des charges de la concession autoroutière</li> <li>publication des engagements de l'État concernant les mesures en faveur de l'environnement</li> </ul>	
Concession de l'autoroute décret du Premier Ministre après avis du Conseil d'État	
<b>Avant-projet autoroutier</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>étude du tracé précis de l'autoroute par la société concessionnaire</li> <li>définition du coût avec une bonne fiabilité</li> </ul>	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> <ul style="list-style-type: none"> <li>enquêtes parcellaires</li> <li>loi sur l'eau</li> </ul>	négociations avec les riverains et les propriétaires fonciers
<b>Projet d'exécution</b> Consultation des entreprises	
<b>Horizon 2010</b> démarrage des travaux	

# “P’Arles !”

UNE AUTOROUTE POUR LE PAYS D’ARLES

## VERS L’ÉTUDE DES VARIANTES ET LEUR COMPARAISON

### Editorial

Un an après la relance des études et de la concertation sur le projet autoroutier d’Arles, comme suite au choix du ministre de l’Équipement de l’option dite “sud Vigueirat”, une nouvelle étape est franchie. En mai 2005, lors du démarrage des études d’avant-projet sommaire, le comité de pilotage a approuvé les modalités de concertation et les différentes étapes d’études proposées par le maître d’ouvrage.

Jusqu’en mai 2006 se sont déroulées les différentes études organisées autour des trois volets : technique, environnemental et socio-économique. Cette première étape centrée sur l’analyse du territoire a mis en évidence ses contraintes, ses enjeux et a confirmé sa richesse et sa complexité. Elle a été l’occasion d’un travail d’expertise et d’information ponctué d’échanges réguliers entre les services techniques et les organes de concertation.

Le groupe de travail réunissant les représentants des communes concernées, des chambres consulaires, d’organismes garants scientifiques, de diverses associations a apporté sa connaissance du territoire lors des 8 réunions thématiques organisées par le maître d’ouvrage. Par ailleurs, un groupe “projet de territoire” composé d’acteurs plus particulièrement porteurs de projets d’aménagement et de développement des territoires d’Arles et de Saint-Martin-de-Crau a été créé. Les réflexions du groupe “projet de territoire” sont intégrées dans les études d’APS afin d’aboutir à un diagnostic partagé et à la définition d’un projet autoroutier le plus cohérent possible avec les autres projets. Le comité de pilotage du 19 mai 2006 a été l’occasion de présenter les résultats de cette première étape d’études et les modalités d’étude et de concertation pour la recherche et la comparaison des variantes de tracés possibles.

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



### Les résultats de la première étape des études d’APS présentés en comité de pilotage

C’est le 19 mai 2006 en mairie d’Arles, sous la présidence de Christian FREMONT, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d’Azur, préfet des Bouches-du-Rhône, que s’est tenue la deuxième réunion du comité de pilotage des études du contournement autoroutier d’Arles

Elle faisait suite à celle qui s’est tenue en mai 2005 et avait pour objet la présentation des résultats de la première étape des études d’avant-projet sommaire (APS). Alain BUDILLON, directeur régional et départemental de l’Équipement des Bouches-du-Rhône, a décliné les résultats des études et des réflexions menées et indiqué la liste des objectifs de l’opération, affinés par rapport à ceux de la phase d’étude préliminaires. Ils sont ainsi enrichis d’une part des connaissances approfondies des enjeux et des contraintes et d’autre part des réflexions menées par le groupe “projet de territoire” sur le territoire arlésien. Il a également présenté les

modalités d’études et de concertation pour la recherche des variantes de tracés et leur comparaison. Un tour de table a permis aux différents acteurs de donner leur point de vue sur l’ensemble des éléments présentés et sur les modalités de la concertation. Ils ont ainsi réaffirmé que le projet autoroutier devra s’inscrire le plus possible dans les ambitions locales. En conclusion, le préfet a noté la volonté partagée de faire aboutir ce projet dans les délais prévus et souligné qu’il convient de conjuguer développement économique et protection contre les crues, intérêts particuliers et intérêt général dans un esprit de concertation positive.

### Les étapes des études d’APS

Par décision du 7 février 2005, le ministre de l’Équipement a approuvé l’étude préliminaire du contournement autoroutier d’Arles. Cette décision fixe le fuseau d’étude, basé sur la solution sud Vigueirat, à l’intérieur duquel le tracé du futur contournement autoroutier devra être recherché. L’objectif de la phase d’APS est de passer du fuseau d’environ 1 000 m à une bande de 300 m qui sera soumise à l’enquête publique, après approbation ministérielle en 2007.

Les études d’APS actuellement en cours sont menées en 3 étapes :

- **une première étape** d’analyse de l’état initial (approfondissement de la connaissance du territoire compris dans la bande d’étude, mise en évidence des enjeux et des contraintes et identification des principaux objectifs)
- **une seconde étape** d’étude et de comparaison des variantes techniques,
- **une troisième étape** d’étude de la variante retenue précisera sa définition technique, le coût, les impacts et les mesures visant à y remédier.

La première étape d’analyse de l’état initial est achevée. La recherche de tracés et leur comparaison peut ainsi s’engager. Cette seconde étape se déroulera jusqu’en octobre 2006.

PAGE **2** > Etape 1 : un travail mené en concertation

PAGES **3,4,5,6,7** > Trois grands volets d’études : entretiens avec  
Louis ARLLOT Chambre d’Agriculture des Bouches-du-Rhône  
Odile de PIERREFEU Direction Régionale des Affaires Culturelles  
Hervé SCHIAVETTI Maire d’Arles  
Claude VULPIAN Maire de Saint-Martin-de-Crau  
Francis GUILLOT Chambre de Commerce et d’Industrie du Pays d’Arles

PAGES **8** > Etape 2 : la concertation continue

Sommaire

# Étape 1 : un travail mené en concertation

La première étape des études d'avant-projet sommaire (APS) a consisté à approfondir la connaissance du territoire fuseau d'étude retenu à l'issue des études préliminaires (décision ministérielle du 7 février 2005) à l'intérieur duquel le tracé du futur contournement autoroutier devra être recherché.

C'est dans la continuité des études préliminaires et avec le même esprit d'ouverture, de dialogue et de transparence que la concertation a été menée lors des travaux de l'étape 1 qui vient de se terminer.

Au rythme d'une réunion par mois pendant le 2<sup>ème</sup> semestre 2005, les réunions du groupe de travail ont été organisées par thèmes pour présenter les méthodologies d'étude et le travail de recensement des données. La restitution de ce travail a été faite au fur et à mesure de sa production pour assurer le partage des connaissances. Grâce à leur connaissance du territoire, les membres du groupe de travail ont apporté leur contribution et sollicité des investigations particulières comme ce fut notamment le cas sur le volet patrimoine ou le volet milieu naturel avec l'identification de personnes ressources pour les inventaires de terrain sur la faune et la flore.

Au cours de l'avancement de cette étape et afin d'inscrire l'autoroute dans un projet pour Arles et non pas Arles dans un projet autoroutier les acteurs locaux ont souhaité apporter leur vision dynamique et prospective de l'aménagement de leur territoire.

C'est ainsi et à leur initiative qu'une nouvelle entité de concertation, le groupe "projet de territoire", a vu le jour. Emanation du groupe de travail, il est composé d'acteurs plus particulièrement porteurs de projets d'aménagement et de développement du territoire. Il comprend les villes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles, la Chambre d'Agriculture, l'ARPA et le CNRS-DESMID, le parc naturel régional de Camargue. Quatre réunions ont permis de préciser la vision de chacun de l'avenir du territoire ainsi que les enjeux, les contraintes et les objectifs du projet. Les résultats de ces réflexions ont été portés à la connaissance du groupe de travail et sont intégrés dans les études d'APS.

## COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

- Ville d'Arles ■ Ville de Saint-Martin-de-Crau
- Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette
- Conseil général des Bouches-du-Rhône
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles (CCIPA)
- Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône ■ Comité du Foin de Crau ■ Symadrem
- Association des Arrosants de la Crau ■ Syndicat des riziculteurs de France et filière
- Fondation Tour du Valat ■ Parc Naturel Régional de Camargue
- Conservatoire Etude Ecologique de Provence
- Associations Rassemblées pour le développement durable du Pays d'Arles (ARPA)
- Association des Habitants du Quartier Villevieille - Draille Marseillaise
- Association des Habitants du Plan du Bourg ■ Association Sud Semestres - Plan de Bourg
- Association Arles Camargue Environnement et Nature
- Comité d'Intérêt de Quartiers Tête de Camargue ■ ASIG de Gimeaux
- DIREN PACA ■ DDAF des Bouches-du-Rhône ■ CETE Méditerranée ■ DDE des Bouches-du-Rhône

## LES 8 RÉUNIONS THÉMATIQUES DU GROUPE DE TRAVAIL

- 6 juin 2005 : **socio-économie** • 8 juillet 2005 : **environnement** • 8 septembre 2005 : **hydraulique**
- 16 septembre 2005 : **bruit** • 6 octobre 2005 : **paysage, patrimoine, pratique de l'espace**
- 3 novembre 2005 : **agriculture, bruit (restitution des mesures)**
- 24 novembre 2005 : **étude écologique** • 31 mars 2006 : **synthèse de l'étape 1**



De nombreuses données complémentaires sur le fuseau d'étude ont été collectées et analysées au cours des 9 mois d'études.

Nous présentons dans les pages suivantes les principaux éléments qui seront à prendre en compte lors de la préparation des projets de variantes compatibles avec les objectifs du contournement autoroutier.

Articulées autour des 3 volets : technique, environnemental et socio-économique ces données sont enrichies des réflexions des partenaires locaux qui ont participé aux travaux.

Qu'il s'agisse d'élus en charge de l'avenir des territoires concernés ou de spécialistes de domaines, nous les avons invités à exprimer leur point de vue dans les colonnes de ce journal.



# le volet technique

Ce volet a pour objectif de collecter les données fondamentales qui permettront l'étude technique du projet comme par exemple la géographie locale (topographie), l'écoulement des eaux, la qualité du sous-sol.

## DES PLANS POUR ÉTUDIER

En premier lieu, il faut disposer d'une bonne connaissance de la topographie du site. La DDE a donc fait réaliser par un cabinet de géomètre des plans détaillés du fuseau d'étude qui permettent de bien situer le bâti, les routes, les chemins, les cours d'eau à partir d'une campagne de photos aériennes.

## L'ÉCOULEMENT DES EAUX

La région arlésienne est régulièrement confrontée aux caprices du Rhône ce qui conduit à une vigilance particulière sur la question de l'écoulement des eaux. A la suite des inondations de 2003, la mission Rhône de la DIREN de bassin a été chargée de mener une réflexion sur l'aménagement du Rhône. Il est donc nécessaire que le projet autoroutier soit cohérent avec ce schéma d'aménagement global et les études confiées au CETE Méditerranée s'inscriront dans ce cadre. Les données antérieures de référence (études, plans topographiques, données hydrologiques) ont été collectées pour effectuer une modélisation de la zone concernée par le projet. Ces études permettront d'étudier l'impact du projet sur l'écoulement des eaux et de déterminer les mesures à prendre pour assurer la transparence hydraulique de l'ouvrage.

L'objectif de la DDE est en effet de faire en sorte que la construction de l'autoroute ne crée pas de barrage et que l'ouvrage soit "transparent sur le plan hydraulique" c'est à dire avec une incidence minimale sur l'écoulement des eaux.

## CONNAÎTRE LA QUALITÉ DU SOUS-SOL

La géologie du pays d'Arles est fortement marquée par l'accumulation millénaire d'alluvions du Rhône aux qualités de support de remblai souvent assez médiocres.

Cet élément fondamental dans la conception d'un projet routier doit donc être examiné de très près. Pour connaître la nature précise des terrains, le comportement et la résistance des sols et la circulation des eaux souterraines, une campagne de sondages géotechniques a été réalisée : 94 sondages ont été effectués sur l'ensemble du fuseau souvent grâce à la coopération des propriétaires des parcelles.

Les résultats des études serviront à bien dimensionner les fondations des ouvrages d'art et les remblais autoroutiers.

# Le volet environnement

Ce volet a permis d'approfondir la connaissance de l'état initial du fuseau pour des thèmes qui touchent de près à la qualité de vie des habitants comme par exemple le milieu naturel, le milieu agricole, les nuisances en particulier le bruit et la qualité de l'air, le tourisme, le patrimoine, le paysage, etc...

## PRÉSERVER LES MILIEUX FRAGILES

Les espaces Camargue, Crau et Alpilles sont des espaces sensibles dans lesquels vivent de nombreuses espèces faunistiques et floristiques parfois rares. Les 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 de la région. Il est donc dans l'intérêt de tous de préserver ces milieux qui sont l'image emblématique de ce territoire.

La richesse biologique du secteur est confirmée par la présence de quatre sites proposés au réseau Natura 2000 (au titre de la directive Habitat) qui concernent la zone d'étude : ce sont les secteurs de la Crau sèche, des Marais de Meyranne et Chanoine, les ripisylves du Rhône et la Camargue. Ceci conduit à réaliser des études écologiques approfondies d'évaluation des incidences éventuelles du projet de contournement autoroutier sur ces sites et leurs objectifs de conservation.

La DDE a confié à un bureau d'étude la réalisation d'un inventaire faune/flore sur les milieux terrestres et aquatiques sur une période couvrant les quatre saisons. Le 20 juin 2006 des rencontres sur le terrain avec les associations ont permis de compléter ce travail. Pour garantir la valeur scientifique et technique des études du milieu naturel un comité de suivi scientifique des études écologiques a été mis en place. Ce comité est composé des services de l'Etat ou assimilés, des opérateurs délégués des sites Natura 2000, des associations de défense et de valorisation du milieu naturel et des services de gestion de l'espace naturel. Il s'est déjà réuni trois fois. Les premières campagnes d'hiver et de printemps sont maintenant achevées et permettent de dégager les enjeux en terme de sensibilité du fuseau. **(Voir carte page 4)**

## UNE ACTIVITÉ AGRICOLE TRÈS PRÉSENTE SUR LE FUSEAU D'ÉTUDE

Le territoire concerné par la bande d'étude est largement dominé par des espaces ruraux très variés et le paysage fortement marqué par le type de cultures. Pour disposer d'un état des lieux précis sur le milieu agricole, la DDE a confié à la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône la réalisation d'une étude à l'échelle de la parcelle dans le fuseau retenu. 87 exploitations ont été prises en compte sur une superficie d'étude de 1 100 ha.

**(Voir pages 4 et 5)**

## PROTÉGER LE PATRIMOINE

Mme Odile de Pierrefeu, de la Direction Régionale des Affaires Culturelles, a réalisé une étude de la qualité patrimoniale des mas situés dans la bande d'étude dans la zone de la Draille marseillaise et dans le secteur de Plan de Bourg. **(Lire entretien en page 5)**

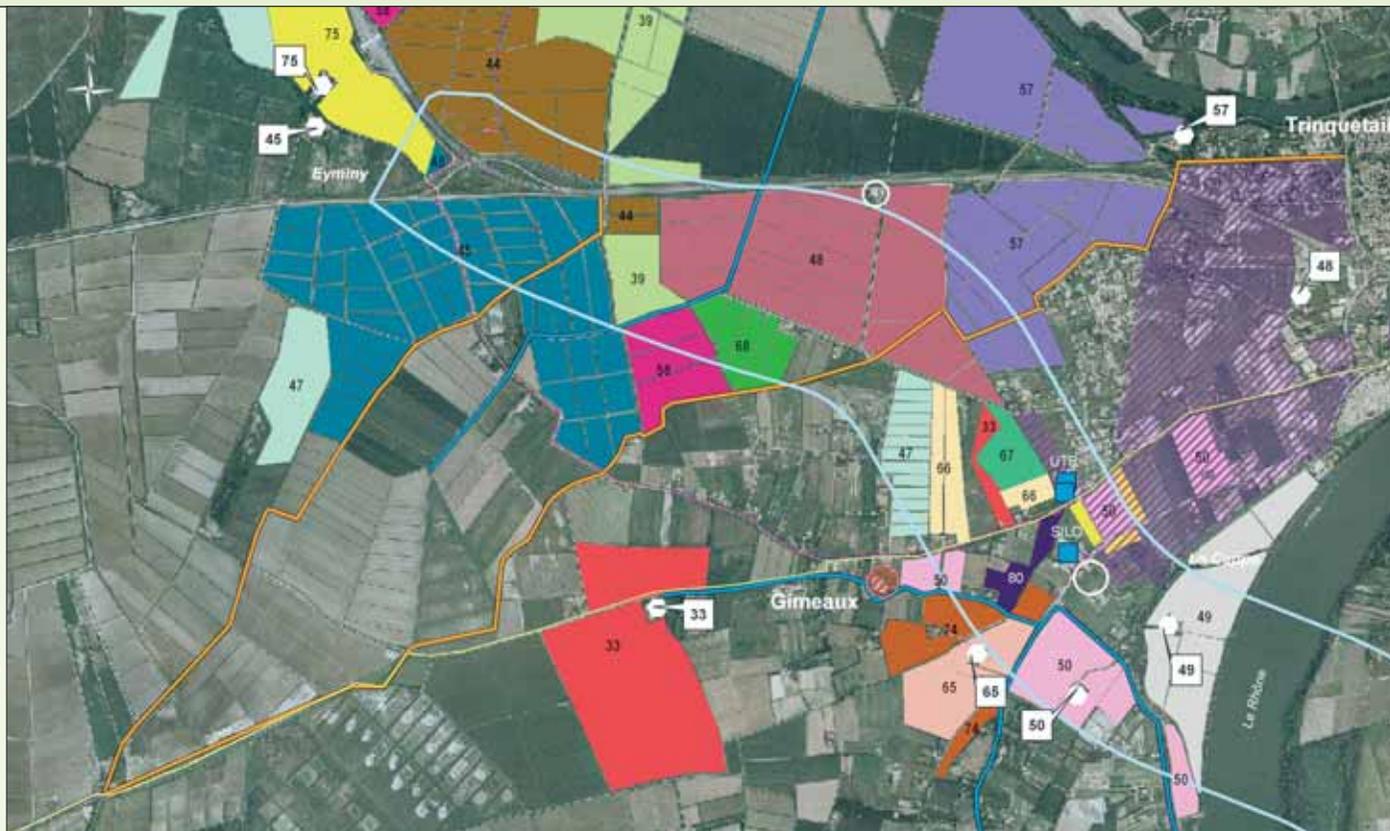
## LES NUISANCES

Les nuisances sont au cœur des préoccupations des riverains de tout nouveau projet routier, en particulier le bruit et la pollution de l'air. La première étape de l'APS a eu pour objectif d'établir un état des lieux initial. **(Lire encadrés en page 5)**

PAGE **4** **Le volet environnement**

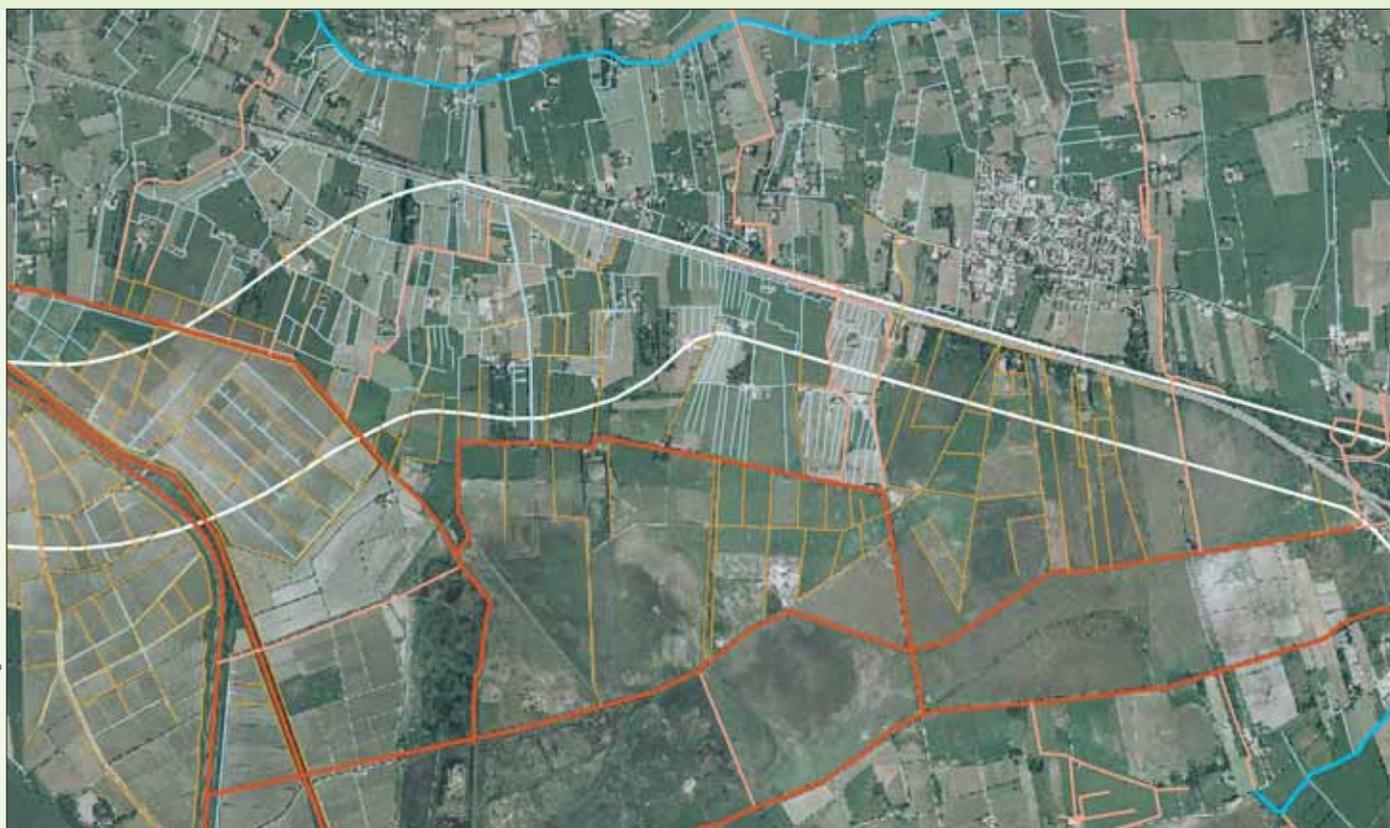
Unités d'exploitation agricoles dans le secteur de la tête de Camargue (chaque couleur correspond à une exploitation)

Source : Chambre d'Agriculture



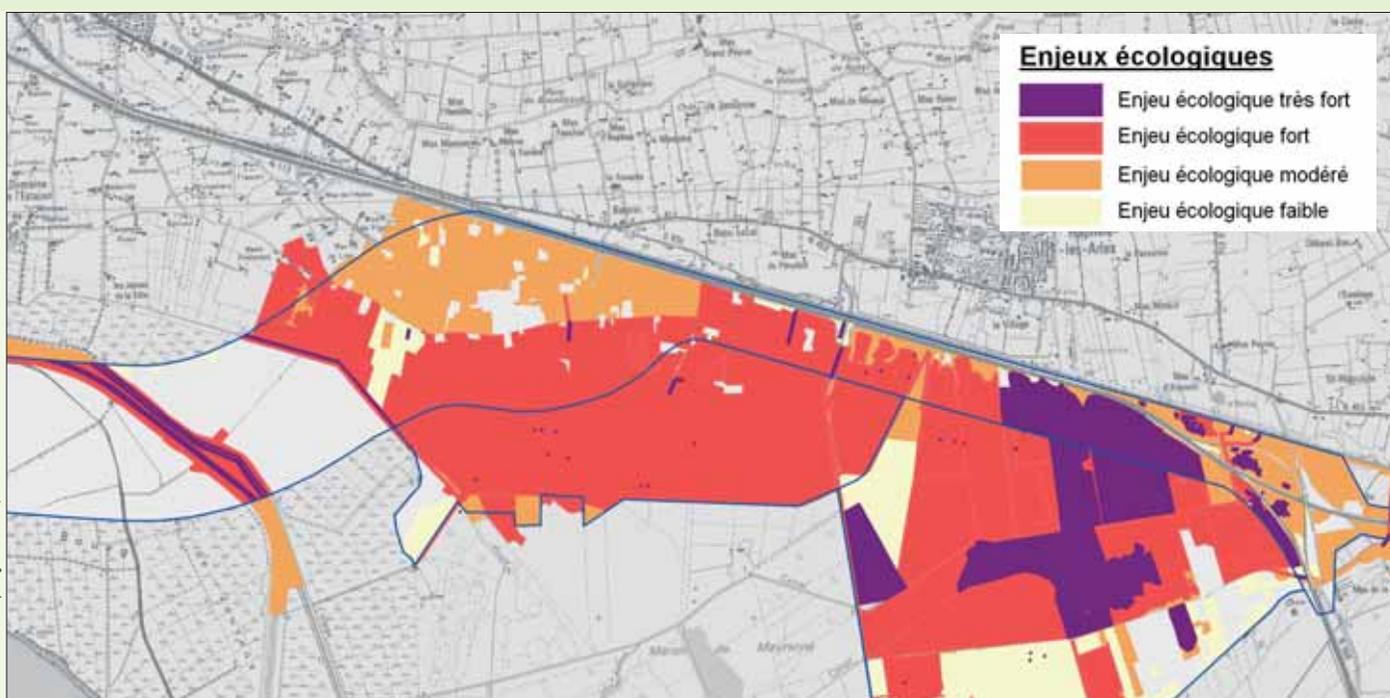
Réseaux d'irrigation et d'assainissement dans le secteur de la Draille

Source : Chambre d'Agriculture



Les enjeux écologiques dans le secteur de la Draille marseillaise et de Raphèle

Source : Biotopie (juin 2006)



## Étape 1 : un travail mené en concertation



### LOUIS ARLOT

**ÉLU DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DES BOUCHES-DU-RHÔNE, PRÉSIDENT DES ARROSANTS DE LA CRAU**

**P'Arles : La Chambre d'Agriculture arrive-t-elle à garder son libre arbitre alors qu'elle est prestataire de service pour le maître d'œuvre ?**

**Louis Arlot :** La Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône défend les intérêts de l'agriculture et de la profession agricole durant toute la concertation. Elle intervient également à titre d'expert auprès du CETE dans le cadre de l'élaboration de l'Avant Projet Sommaire ce qui permet à la Chambre de valoriser sa connaissance fine du territoire, des enjeux économiques et fonciers des exploitations au service d'un intérêt public. Ces missions sont abordées de manières distinctes et complémentaires ce qui ne nous empêche pas à tout moment de la concertation d'avoir la possibilité de manifester des objections, voire notre désaccord.

**P'Arles : Quelles sont les grandes étapes de cette mission d'expertise ?**

**Louis Arlot :** De septembre 2005 à mars 2006, la Chambre d'Agriculture a produit un état des lieux de l'agriculture dans le fuseau d'étude après un entretien individuel avec les 87 chefs d'exploitation dont les terres se situent dans le fuseau autoroutier. Puis, elle a réalisé une cartographie précise de l'ensemble de ces unités d'exploitation avec occupation des sols, emplacement des bâtiments et du siège d'exploitation.

Nous avons également répertorié les réseaux hydrauliques d'irrigation et d'assainissement utilisés et traversant chaque exploitation, les martelières et filioles ainsi que les réseaux sous pression.

Dès que les variantes seront déterminées, notre Chambre analysera l'impact sur les unités d'exploitation afin de trouver les solutions les moins préjudiciables pour les agriculteurs. Nous effectuerons également des prélèvements de sols et de végétaux pour constituer l'état initial qui permettra de mesurer l'impact de l'ouvrage en matière de pollution après sa mise en service.

**P'Arles : Quel type d'agriculture est concerné par le contournement autoroutier ?**

**Louis Arlot :** 60 % de la surface totale du fuseau est consacré à l'activité agricole. Il s'agit principalement d'élevages de taureaux de Camargue, de foin de Crau classé en AOC, de viticulture, d'élevage ovin, de riz, de céréales et d'arboriculture (pommiers, pruniers).

Dans le fuseau, le foin de Crau en A.O.C. occupe environ 20 % de la surface agricole, suivi des vergers (9 %), des terres dédiées au maraîchage (9 %) ou encore des parcours, prairies, luzernes (9 % de surfaces toujours en herbes). Les vignes concernent 4 % de l'espace agricole.

**P'Arles : Quels sont les grands enjeux agricoles ?**

**Louis Arlot :** Ils sont d'ordre foncier, hydraulique, économique, environnemental et paysager. Il s'agit de limiter le plus possible la consommation d'espaces

agricoles pour la réalisation du contournement autoroutier de l'A 54 et de ses accès.

Pour l'hydraulique, il convient avant tout d'assurer la transparence hydraulique de l'ouvrage pour ne pas aggraver les risques d'inondation et de profiter de cet aménagement pour mettre en place une structure rationnelle et cohérente d'écoulement des eaux des grands canaux et rétablir les irrigations.

Il faut également préserver les équipements lourds de la coopération céréalière et rizicole : Rizerie du Mas de la Ville, la seule à traiter le riz biologique de la coopération en Camargue, France Riz, nouvelle unité de transformation et de conditionnement de Sud Céréales de construction, et silo de Delta Céréales.

Il est aussi nécessaire de maintenir les grands équilibres écologiques et notamment les modes de production agricoles extensifs (foin de Crau, élevage ovin) qui y participent, d'éviter la pollution des sols et de l'eau, et enfin préserver les paysages caractéristiques de bocage, de marais et des ripisylves du Rhône.



### MME ODILE DE PIERREFEU DIRECTION RÉGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES

**P'Arles : Quelle est l'histoire des mas du pays d'Arles ?**

**Odile de Pierrefeu :** Les mas de la Crau ont vu le jour dans la seconde moitié du XVII<sup>ème</sup> siècle au sud de l'actuelle RN 113. Leur développement a été favorisé par l'assèchement progressif des marais autour d'Arles et la construction, à partir de 1628, du canal de Crau. Ceci a permis une intensification de la vie économique agricole dans ce secteur et un accroissement de la population. Ces nouveaux habitants se sont lancés dans la construction de petits mas formant dès la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle une petite agglomération : Raphaëles-Arles. Dans le rapport de la DRAC, nous avons recensé vingt et un mas. Tous ont été modifiés depuis la levée du cadastre napoléonien en 1828 avec l'adjonction de

bâtiments agricoles, hangars et bergeries.

**P'Arles : Certains se détachent-ils du lot ?**

**Odile de Pierrefeu :** Les plus intéressants sont ceux qui sont homogènes et qui n'ont pas été défigurés au début du XX<sup>ème</sup> siècle en étant transformés en résidence secondaire ou avec des adjonctions dues à l'exploitation. J'en retiens quatre. Le mas de Châteaufort, le mas du Gues, son voisin au sud, est de plus petite dimension mais tout aussi remarquable. Le mas du Lion comporte des éléments de structure de la deuxième moitié du XVII<sup>ème</sup> siècle. Il appartient à la même catégorie car il a une façade principale ordonnancée marquée par une porte d'entrée monumentale. Le mas de Jeanjean, ferme qui appartenait au mas de Châteaufort, reste le plus authentique avec son pigeonnier de la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle et sa bergerie construite au début du XX<sup>ème</sup> siècle pour abriter les moutons mérinos d'Arles.

**P'Arles : Certains de ces mas pourraient-ils faire l'objet d'une protection particulière ?**

**Odile de Pierrefeu :** Leur situation aux portes de la zone urbaine d'Arles et dans le secteur de la future voie de contournement va accélérer à court terme la perte de leur vocation agricole. L'administration dispose de plusieurs formes de protection. En premier lieu, la loi du 31 décembre 1913 permet l'inscription au titre de monument historique. Elle peut notamment s'appliquer au mas de Châteaufort qui présente un ensemble complet de l'évolution de la demeure rurale bourgeoise à vocation agricole accompagné d'un parc d'agrément encore en place. Deuxième solution, pointer dans un document d'urbanisme de la ville un mas pour assurer son avenir. Selon l'article L 123-1-7 du code d'urbanisme, il est possible d'annexer au Plan Local d'Urbanisme (PLU) les mas remarquables recensés pour éviter leur disparition.

de haut en bas :  
Rollier d'Europe,  
Nymphaea alba,  
Mas Jeanjean



## le bruit

Pour définir l'ambiance sonore actuelle, une campagne de mesures de bruit a été réalisée les 26, 27 et 28 septembre 2005. Le choix d'implantation des points de mesures a été fait avec les acteurs locaux. 20 mesures d'impact (15 à 30 minutes), qui permettent de définir un bruit d'ambiance et 15 mesures de longue durée (24 heures) qui permettent de définir une moyenne de bruit sur 24 heures en période diurne et en période nocturne, ont été réalisées.

Ces mesures servent à qualifier l'état initial sonore de la zone. Celle-ci se trouve en ambiance modérée si les niveaux de bruit ambiant sont inférieurs à 65 décibels dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit ; en ambiance non modérée si les niveaux de bruit ambiant sont supérieurs à 65 dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit. Les protections phoniques à prévoir dépendront évidemment de ces mesures. Les mesures de bruit servent également à caler le modèle de calcul qui permettra les simulations des niveaux de bruit générés par le futur contournement autoroutier en fonction notamment de sa position, de son altimétrie et des hypothèses d'évolution de trafic.

Les secteurs traversés sont globalement en ambiance modérée, les objectifs acoustiques du projet d'aménagement autoroutier seront donc de limiter les nuisances sonores générées par la voirie nouvelle au droit des bâtiments d'habitation à des niveaux de bruit ne dépassant pas 60 dB(A) en période de jour et 55 dB(A) en période de nuit.

## la pollution de l'air

La pollution de l'air est également une préoccupation forte des riverains pour tout projet d'aménagement. Ainsi pour disposer d'un état des lieux objectif de la pollution aérienne une première campagne de mesures hivernales a été réalisée entre le 11 janvier et 21 février 2006. Elle porte sur une cinquantaine de sites.

Une nouvelle campagne a été réalisée en juin 2006 pour la saison estivale. Simultanément un recensement des établissements sensibles a été effectué. Les polluants mesurés sont nombreux : dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>, le dioxyde de soufre SO<sub>2</sub>, le monoxyde de carbone CO...

Sur la base de ces données, un modèle numérique sera élaboré pour simuler les émissions de polluants et leur dispersion en tenant compte notamment du volume et des caractéristiques du trafic prévisible. Par ailleurs, un état des lieux de la pollution des sols et des végétaux sera produit avec le concours de la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône.

# Le volet socio-économique

Pour bien comprendre le fonctionnement d'un territoire il faut prendre en compte ses habitants, son économie et les projets de développement futurs.

Au delà de l'approche statistique et de la mise à jour des données socio-économiques, l'étude s'est également nourrie d'entretiens avec les acteurs locaux qui ont pu exprimer leurs attentes, leurs craintes ou simplement leur avis sur le nouveau projet de contournement.

Les études menées par le CETE Méditerranée ont consisté dans un premier temps à mettre à jour les données de trafic sur la base d'une enquête de circulation sur le terrain dans le secteur de Saint-Martin-de-Crau permettant de connaître le nombre des usagers ainsi que leur origine et destination. Les principales données socio-économiques ont également été actualisées (démographie, activités...).

Afin de recueillir les attentes, les craintes ou simplement les projets des acteurs locaux, il a procédé à 55 entretiens. Les acteurs rencontrés (collectivités, administrations, CCI, entreprises, etc.) intéressent bien entendu une zone élargie, s'étendant de Nîmes et Tarascon à l'ouest et au nord, à Marseille au sud-est. La liste des entreprises sollicitées a été établie avec la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles.

Parallèlement à ces études, les villes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles et la Chambre d'Agriculture ont mené un travail sur le projet de territoire et ont enrichi la réflexion par leur vision des enjeux. Ils ont la parole...



**HERVÉ SCHIAVETTI**  
MAIRE D'ARLES

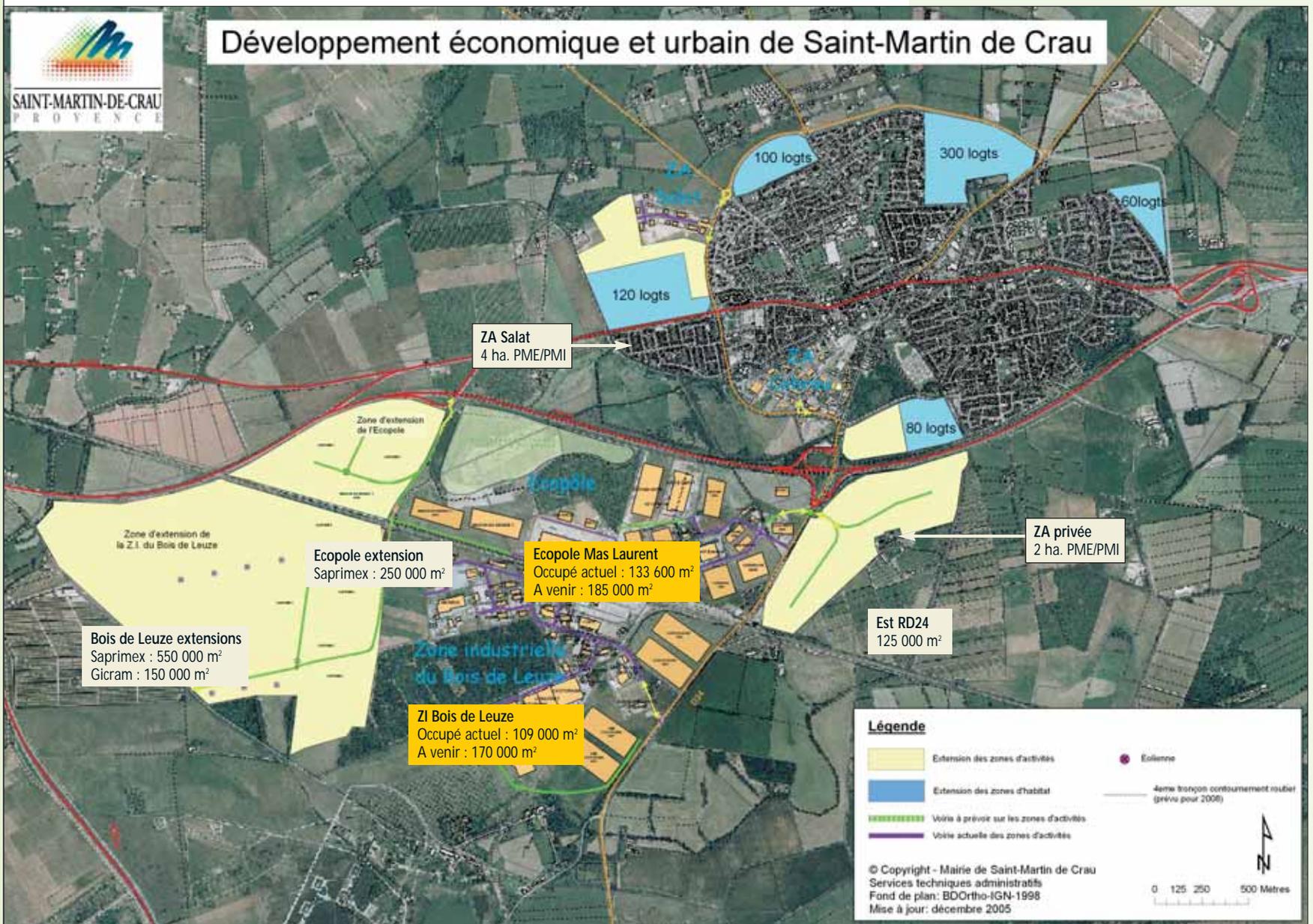
**P'Arles : Quels sont les enjeux du contournement autoroutier d'Arles ?**

**Hervé Schiavetti :** Ce contournement autoroutier d'Arles nous permet la réalisation du chaînon manquant entre l'Espagne et l'Italie. La ville d'Arles en a été privée durant des décennies. Cet accrochage de l'agglomération au réseau autoroutier reste indispensable. Mais, cette nouvelle autoroute ne doit pas seulement se contenter de contourner Arles. Nous voulons nous appuyer sur elle pour valoriser les activités économiques et culturelles de la ville et assurer, par exemple, une desserte du port fluvial d'Arles, aider au désenclavement des quartiers excentrés. Donc, favoriser un nouveau développement de la ville, mieux relier les espaces entre eux. Tout le projet urbain devra être pensé avec cet aménagement.

**P'Arles : Comment réagissent les Arlésiens à ce projet ? Quels sont leurs espoirs et leurs craintes ?**

**Hervé Schiavetti :** Les Arlésiens sont globalement très favorables à la réalisation de ce projet qui va réduire la césure de la ville intervenue dans les années 60 avec la création de la voie expresse qui la traverse. Le contournement autoroutier permettra de sécuriser le franchissement du fleuve et constitue un élément important du futur projet urbain.

Par contre, les habitants font part d'inquiétudes légitimes : ils espèrent que leur maison ne sera



pas concernée par le tracé et que les espaces remarquables de l'agglomération d'Arles ou de La Crau ne seront pas ou peu touchés. Le contournement doit assurer la protection des modes de vie des Arlésiens.

**P'Arles : Que va changer le contournement pour la RN 113 ?**

**Hervé Schiavetti :** Cette voie expresse se comporte aujourd'hui comme une autoroute traversant Arles avec un fort trafic de transit qui vient paralyser la circulation de la ville au moindre accident. En moyenne plus de 40 000 véhicules y circulent tous les jours. Avec le projet autoroutier d'Arles, cette voie sera libérée des trafics de transit et d'échanges pour ne plus conserver que les trafics locaux. Elle pourrait devenir un formidable enjeu urbain pour la ville en devenant l'axe principal pour rejoindre le sud et le nord de l'agglomération.

**P'Arles : Existe-t-il un projet de requalification de cette voie express ?**

**Hervé Schiavetti :** Nous avons un beau projet mais qui s'échelonne sur des dizaines d'années car il demande des dépenses importantes. La RN 113 va devenir un boulevard urbain qui sera relié aux principaux boulevards de la ville. L'axe nord-sud viendra renforcer l'axe est-ouest. Ce dossier nécessite de vraies études suivies de phases de réflexion avec les Arlésiens. Il faut attendre que progresse l'autoroute d'Arles avant de s'y pencher plus avant.



**CLAUDE VULPIAN**  
MAIRE DE SAINT-MARTIN-DE-CRAU

**P'Arles : Dans le cadre de la procédure de concertation en cours, pourquoi avoir fait le choix, avec d'autres acteurs, de vous exprimer au sein d'un groupe de travail intitulé "projet de territoire" ?**

**Claude Vulpian :** Parce que nous sommes, avant tout, des acteurs de terrain, et qu'il nous est apparu important de créer les conditions d'un développement durable du pays d'Arles par la mise en œuvre de projets de territoire qui, en terme d'enjeux, doivent impérativement être pris en compte dans les études du contournement autoroutier.

**P'Arles : Quels sont ces enjeux ?**

**Claude Vulpian :** Il s'agit essentiellement de deux ordres pour le pays d'Arles : le développement économique et social dans toutes ces composantes : industrielle, logistique, portuaire, artisanale, commerçante, touristique, agricole... et la protection de l'environnement et du cadre de vie.

**P'Arles : Et pour Saint-Martin-de-Crau en particulier ?**

**Claude Vulpian :** À terme, les deux zones d'activités de la Commune représenteront plus d'un million de m<sup>2</sup> de bâtiments pour 4 000 à 5 000 emplois soit, la plus grande plateforme logistique en terme d'emplois et de m<sup>2</sup> construits de la région. Compte tenu du développement de ces pôles d'activités, c'est toute la desserte de Saint-Martin-de-Crau (ville et zones logistiques) qui devra être bien étudiée.

**P'Arles : Quelles sont vos craintes ?**

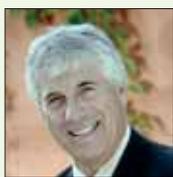
**Claude Vulpian :** Saint-Martin-de-Crau est actuellement très bien desservi par deux échangeurs complets et un demi échangeur et les Saint-Martinois vont depuis toujours à Arles gratuitement.

Ces avantages, dans une période où personne ne pensait que Saint-Martin-de-Crau allait connaître une nouvelle croissance économique et démographique, paraissent légitimes. Pourquoi demain, ne le seraient-ils pas encore ?

**P'Arles : Il s'agira pourtant d'une autoroute privée, donc payante ?**

**Claude Vulpian :** Par souci d'économie, le risque porte sur la volonté délibérée de non prise en compte d'un certain nombre d'enjeux que nous aurons pourtant identifiés comme majeurs pour notre territoire. Il est vrai qu'aux yeux des sociétés d'autoroutes le dernier maillon qui doit relier l'Espagne à l'Italie revêt un caractère stratégique et éminemment commercial, c'est certainement un "produit d'appel" très intéressant.

Les accès actuels doivent être conservés, voire améliorés et les Saint-Martinois doivent pouvoir se rendre à Arles gratuitement comme ils le font actuellement.



**FRANCIS GUILLOT**  
PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE  
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE  
DU PAYS D'ARLES

**P'Arles : Quels sont, selon vous, les principaux atouts du projet du contournement autoroutier d'Arles ?**

**Francis Guillot :** Actuellement, la RN 113 assure de multiples fonctions de transit, de trafic local, et se trouve fréquemment encombrée. Le contournement autoroutier d'Arles prend réellement sa place dans un système d'échange global est-ouest, assurant à l'échelle européenne une continuité autoroutière entre Barcelone et Gênes, permettant au niveau régional la liaison entre Montpellier et Marseille (en desservant le Port Autonome de Marseille et le Port fluvial d'Arles), et garantissant à un niveau plus local, un système d'échange entre Arles, Saint-Martin-de-Crau, Tarascon et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

**P'Arles : Le groupe de travail "projet de territoire" s'est constitué au moment de l'étape d'état des lieux de l'Avant-Projet Sommaire (APS). Quel rôle votre compagnie consulaire occupe-t-elle dans ce groupe ?**

**Francis Guillot :** La CCI du Pays d'Arles s'est particulièrement investie dans ce groupe de travail aux côtés de la ville d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau.

La continuité autoroutière de l'A54 est une nécessité, mais elle ne doit pas entraîner une dégradation de la qualité de desserte actuelle. Aussi, notre rôle, au sein de ce groupe de travail, est de soutenir les collectivités locales, nos ressortissants et de veiller au bon fonctionnement de l'économie locale.

**P'Arles : Quels sont les principaux enjeux économiques que la CCI-PA soutient dans l'étape actuelle des études d'APS ?**

**Francis Guillot :** Depuis la première concertation, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles a toujours défendu, en priorité, la qualité de desserte des pôles économiques de son territoire et plus particulièrement, celle des zones d'activités des communes d'Arles, de Saint-Martin-de-Crau et de Tarascon. De même, au vu de l'activité croissante du Port fluvial d'Arles, battant des records successifs ces trois dernières années, il me paraît essentiel d'assurer une qualité de desserte des plus optimales.

# Les objectifs de l'opération

A ce stade de réalisation des études, l'ensemble des éléments collectés permet de dégager les enjeux principaux et les contraintes du fuseau d'étude. Afin de guider l'élaboration des tracés et de servir de cadre d'analyse pour la comparaison des variantes techniques, il est nécessaire de décliner plus finement les objectifs de l'opération initialement identifiés lors de la phase d'études préliminaires. Affinés par une meilleure connaissance des enjeux et des contraintes, enrichis par un diagnostic partagé avec les acteurs locaux dans le cadre du groupe de travail et du groupe projet de territoire, les objectifs sont présentés ci-dessous.

## Objectifs justifiant le projet

**Assurer la continuité autoroutière** au droit d'Arles sur l'arc méditerranéen dans les meilleurs délais et aux meilleures conditions économiques dans le cadre d'une large concertation associant tous les partenaires des territoires concernés

**Hiérarchiser les trafics** et en particulier séparer les trafics de transit et d'échanges d'une part des trafics locaux, d'autre part, pour garantir la sécurité des usagers et le meilleur niveau de service

**Améliorer la qualité de vie** d'un maximum de riverains des infrastructures actuelles (réduction des nuisances sonores, pollution et amélioration de la sécurité routière)

**Supprimer les coupures** entre les quartiers notamment grâce à la possibilité de requalifier la R.N. 113

**Délester le centre ville** d'Arles des trafics de transit et d'échanges parasites

## Objectifs limitant les impacts du projet

**Respecter les contraintes réglementaires** (environnementales et patrimoniales)

**Préserver le patrimoine** culturel, architectural (urbain et rural) et paysager du pays d'Arles

**Garantir l'intégrité** des milieux naturels et leur fonctionnement

**Limiter les impacts** sur les espaces agricoles (consommation, organisation, valorisation, fonctionnement hydraulique)

**Préserver le cadre** et la qualité de vie des riverains, les pratiques et les usages

## Objectifs favorisant les effets induits bénéfiques au développement des territoires concernés

**Assurer la desserte** des pôles urbains et économiques de la communauté d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau (existants ou en projet) et de la Camargue dans les meilleures conditions d'accessibilité et de sécurité

**Assurer un niveau de service de desserte** du Port fluvial d'Arles qui permette de conforter ce pôle multimodal

**Conserver la qualité du niveau de service** actuel notamment pour les échanges entre Arles et Saint-Martin-de-Crau et assurer la desserte de la zone de Fos

**Assurer la cohérence du projet** avec le schéma d'aménagement du Plan Rhône