

Editorial

Depuis un an un travail très approfondi est mené avec la Ville, les responsables socio-économiques et les associations sur l'identification des enjeux et la perception des sensibilités du Pays d'Arles au regard des différentes possibilités de passage de l'autoroute nouvelle. Après cette étape préparatoire, c'est maintenant avec l'ensemble du public concerné que va s'engager la concertation : au travers de ce Journal, puis d'expositions, de débats menés en réunions publiques ou sur un site internet, le projet va peu à peu s'enrichir et se construire. Les études réalisées et le résultat des

échanges qu'aura permis la concertation entre les techniciens et les habitants du pays d'Arles se traduiront par un dossier marquant la fin de cette étape importante de la conception du projet. C'est sur la base de ce rapport que le ministre choisira un parti d'aménagement et retiendra un fuseau. Les études se poursuivront alors sur la définition, à l'intérieur de ce fuseau, d'un tracé plus précis. La procédure d'enquête d'utilité publique sera lancée sur ce tracé, et les études de détail pourront s'engager. Grâce à la qualité de ce travail collectif, le projet choisi favorisera au mieux le développement du pays d'Arles tout en protégeant ses richesses.

Le temps du dialogue

C'est avec l'ensemble des habitants concernés qu'un dialogue doit maintenant s'ouvrir sur l'avenir du territoire arlésien :

L'édition de ce journal jette les bases de ce débat. En 2003, l'ouverture d'un site internet, une exposition et des réunions publiques permettront d'éclairer les choix et d'associer les habitants concernés à l'élaboration du projet.

Ce premier numéro de "P'Arles" a pour objectif d'informer au mieux les Arlésiens sur l'avancement des études menées en concertation entre l'Etat, les élus, les associations et les responsables socio-économiques depuis l'automne 2001. Face aux enjeux du territoire, des partis d'aménagement sont proposés qui présentent chacun des avantages et des inconvénients. C'est sur cette analyse que se penche actuellement le groupe de travail : sa réflexion peut et doit s'enrichir des avis des habitants.

Chacun pourra ainsi contribuer à l'aménagement du territoire arlésien de demain.

Les prochains numéros de "P'Arles" ouvriront leurs colonnes à tous ceux qui souhaitent exprimer leurs points de vue.

Alors : n'hésitez pas à "P'Arler !"

Vous avez la parole...

Cette page sera désormais la vôtre : la lecture de "P'Arles" vous suggère sans doute des questions, des critiques... vous avez simplement envie d'exprimer votre point de vue...

écrivez-nous

Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône
Division du Pays d'Arles
15, rue Copernic - 13200 Arles



Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône
7 avenue du Général Leclerc-13332 Marseille cedex 3
Opération co-financée avec la Région PACA, le Département des Bouches-du-Rhône et la Ville d'Arles

Directeur de la publication : Thierry Dallard. Comité de rédaction : Ville d'Arles : Jean-Luc Masson, Lucien Gay ; ARPA : Jean Gazzano, Henri Ceresola ; La Charrette Bleue : Patrick Mommeja ; CCI du Pays d'Arles : Véronique de Mareüll, Patrick Deloustal ; DDE des Bouches-du-Rhône : Catherine Bourrier, Jean-Pierre Puy. Coordination éditoriale : Catherine Bres. Rédaction : Okarito. Conception graphique : Alyen. Crédits photos : Alyen, Ville d'Arles. Impression : Coloriage.

"P'Arles!"

QUELLE AUTOROUTE POUR LE PAYS D'ARLES ?

Editorial

par Alain Budillon
Directeur régional et départemental de l'Équipement Provence-Alpes-Côte d'Azur

La concertation avec le public sur un projet d'aménagement tel que le contournement d'Arles s'affirme aujourd'hui clairement pour tous comme un gage de réussite. Considérée depuis longtemps comme une étape importante de l'élaboration d'un projet, elle se place maintenant au cœur du processus de décision en permettant à chacun, habitant, élu, responsable économique ou associatif, de faire valoir son point de vue et de participer pleinement à la conception d'un projet qui va avoir d'importantes conséquences sur son cadre et ses conditions de vie.

Le projet de contournement autoroutier d'Arles est en débat depuis une dizaine d'années : en 1996, une concertation avait permis de faire évoluer et d'enrichir les propositions de la DDE.

● ● ●
suite et fin en page 8



La concertation engagée.

Chaque jour, pour des raisons personnelles ou professionnelles, les Arlésiens empruntent la voie rapide (RN 113), véritable colonne vertébrale du fonctionnement de leur ville. Chaque jour aussi, ils y côtoient d'autres usagers, dont de très nombreux poids lourds, qui ne font "que passer" assurant des échanges internationaux ou régionaux : ralentissements, embouteillages, dangers, sont ainsi devenus le lot quotidien des conducteurs arlésiens, tandis que bruit et pollution sont celui des riverains...

Depuis 1974, la route nationale 113 aménagée en 2 x 2 voies, permet d'assurer une continuité du réseau autoroutier au niveau de la ville d'Arles, tout en structurant les déplacements urbains. Elle supporte ainsi les trafics locaux et de transit, ces derniers représentant environ la moitié du trafic total. Avec la mise en service des tronçons autoroutiers de l'A 54 Nîmes/Arles en 1989 et Salon-de-Provence/Saint-Martin de Crau en 1995, le trafic global n'a cessé d'augmenter sur cette voie rapide : plus de 60 000 véhicules, dont 6 000 poids-lourds l'empruntent chaque jour pour franchir le Rhône.

Demain, l'accroissement du trafic lié au développement économique ne fera qu'accen-

tuer cet état de fait, et cela quelle que soit la politique en matière de transfert sur d'autres modes de déplacement. Et les Arlésiens, comme les usagers de passage, subiront toujours plus de difficultés de circulation. La réalisation de la continuité autoroutière au travers du pays d'Arles s'impose.

Pourquoi une autoroute ? D'abord pour les Arlésiens

La première conséquence tangible, pour les Arlésiens, de cet accroissement de trafic est l'accentuation des nuisances sonores et de la pollution. Les conducteurs arlésiens sont, quant à eux, également exposés à des dangers perma-

nents. Ils côtoient constamment des usagers en transit qui viennent de quitter une autoroute, sans adapter le plus souvent leur comportement de conduite à une voie assurée des fonctions plus locales et urbaines. Les arlésiens sont enfin de plus en plus confrontés à la paralysie de la ville au moindre incident survenant sur la RN 113.

La ville a dû s'accommoder, depuis 1974, de la voie rapide installée à ses portes et organiser son développement de part et d'autre, en s'en protégeant. La RN 113 constitue une coupure dans la ville qui, comme les voies d'eau - naturelle avec le Rhône ou artificielles avec les canaux - et les voies ferrées, a largement con-

tribué au morcellement de l'espace. Mais c'est incontestablement cette coupure routière qui génère le plus de nuisances dans la vie quotidienne des Arlésiens.

Améliorer la circulation et la sécurité dans le centre d'Arles, rapprocher le Nord et le Sud de la ville, faciliter les échanges avec les autres villes de l'arc méditerranéen... sont autant d'arguments en faveur d'un contournement autoroutier pour la ville d'Arles. Et si la question du "pourquoi ?" conduit à autant de réponses, elle amène à rebondir aussitôt sur la question du "comment ?". En d'autres termes, quelle autoroute pour le pays d'Arles ?

PAGES 2-3

Les principales étapes du projet

PAGES 4-5

Le projet autoroutier : un atout pour le développement durable du pays d'Arles

PAGES 6-7

Trois grands partis d'aménagement

Le projet autoroutier un atout pour le développement durable du pays d'Arles

Le projet autoroutier se doit d'être au service du pays d'Arles, en protégeant ses nombreuses richesses et en favorisant son développement économique.

Relever ce défi passe d'abord par la connaissance des spécificités du territoire. Celle-ci ne procède pas que de l'expertise technique : elle doit encore être confrontée à la sensibilité de ceux qui y vivent et y travaillent. C'est ainsi que le groupe de travail s'est attaché à formaliser les enjeux de ce territoire au sein desquels doit prendre place le futur tracé autoroutier.

La Camargue : des enjeux écologiques, économiques et d'usages

Parc Naturel Régional, la Camargue abrite une agriculture et un environnement étroitement liés et interdépendants. Cette zone humide naturelle d'intérêt international est en réalité un milieu modelé et géré par l'homme. Les enjeux écologiques se mêlent aux enjeux agricoles (riziculture et élevage extensif), aux enjeux économiques et de pratiques (pêche, chasse, ...) ainsi qu'aux enjeux économiques liés au tourisme.

Les enjeux du territoire arlésien identifiés et cartographiés par le groupe de travail.

L'île des sables : un cadre paysager unique aux portes de la ville

Située à la séparation du petit et du grand Rhône, elle constitue un paysage agricole particulier, aux portes mêmes de la ville. Difficile d'accès, sa qualité paysagère s'en est trouvée préservée.

La zone nord industrielle, artisanale, commerciale et le port : un besoin de rééquilibrage et une nécessité de désenclavement.



Situé au sein d'un espace inter-communautaire en devenir, ce pôle économique bénéficie de l'existence d'un équipement pluri-modal qui confère à la ville d'Arles une vocation logistique certaine. Le développement de cet espace économique passe par l'amélioration de la desserte routière, point faible actuel du dispositif.

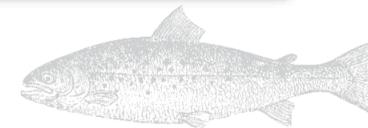
La zone de Saxy : des enjeux écologiques et hydrauliques

Fortement fréquentée par les pêcheurs et les chasseurs, cette zone présente un grand intérêt écologique. Au niveau national, il s'agit de la mise en œuvre de différentes actions de restauration des stocks d'espèces de poissons migratrices. Au niveau européen, cette partie du territoire est proposée pour être intégrée au réseau Natura 2000 en tant que forêt mixte de chênes, ormes et frênes bordant les grands fleuves. Par ailleurs, les nombreuses îles (bras secondaires de rivières, déconnectés du lit principal par des levées de terre faisant barrage, submersibles lors des crues) situées dans ce secteur jouent un rôle important d'écrêtement des crues du Rhône.



La plaine des marais des Baux : des enjeux paysagers, hydrauliques et hydrobiologiques

Cet ensemble abrite un patrimoine historique et naturel exceptionnel aux portes des Alpilles. L'abbaye de Montmajour, qui raconte huit siècles de vie monastique, est classée patrimoine mondial de l'Unesco. La plaine, avec les Alpilles en fond de tableau, constitue un cadre paysager non moins exceptionnel soumis à des règles de préservation des perspectives. Les marais de Beauchamp, à l'extrémité Sud-Ouest de la vallée, témoignent de ce qui était un vaste marais à l'époque romaine. Ils jouent un rôle essentiel dans l'écrêtement des crues et constituent un bassin de rétention stratégique pour la ville d'Arles. Ils abritent de nombreuses activités : élevage, exploitation de roseaux, chasse, pêche...

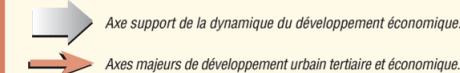


Le projet urbain : favoriser la mise en œuvre du projet de développement de la ville

La Ville a engagé une démarche de projet urbain s'appuyant sur :

- la maîtrise de l'extension urbaine en cohérence avec les contraintes de sécurité (risques d'inondation) et d'environnement, la densification des quartiers et des hameaux existants et la reconquête des sites industriels délaissés et des friches urbaines (ateliers SNCF, rives du grand bassin et du canal) ;
- le renouveau économique et l'ouverture de la commune sur les créneaux spécifiques de l'audiovisuel, de l'infographie (images numériques) mais aussi des métiers de la restauration et de la conservation du patrimoine bâti ;
- la valorisation du patrimoine culturel et environnemental et la diversification de l'offre touristique.

L'autoroute dans ce contexte n'est pas chargée de créer le développement mais doit s'adapter aux logiques de celui-ci et accompagner la mise en œuvre du projet urbain.



La requalification urbaine de la RN 113 : une plus-value urbaine pour le Sud de la ville

La suppression d'une bonne partie du trafic de transit sur la RN 113 permettrait à celle-ci, même si elle reste une voie très fréquentée, de retrouver sa vocation de voie urbaine. C'est l'opportunité de repenser la ville au Sud du centre ancien, de réorganiser l'espace en continuité du tissu et des pratiques, d'animer les "vides" de la vie urbaine autour du bassin et du canal et de valoriser les éléments patrimoniaux relégués au rang de "friches". La reconquête urbaine au Sud de la ville est l'enjeu majeur, dans les prochaines décennies, pour l'ensemble de la communauté arlésienne.



Les marais de Meyranne et des Chanoines : des espaces reconnus d'intérêt communautaire à l'échelon européen

Ces zones humides et leur pourtour sont des espaces reconnus d'intérêt communautaire et doivent intégrer le réseau Natura 2000 au terme d'une procédure en cours. Leur sensibilité écologique est extrême et dépend étroitement des usages et pratiques qu'elles supportent, notamment celles liées aux activités agricoles (riziculture, prairies), d'élevage (taureaux, brebis) ou de loisirs (chasse, parcours équestre). Ces espaces sont protégés des usagers non initiés par des clôtures qui n'en autorisent qu'une perception extérieure.

La Crau : un équilibre entre agriculture, écologie et ressource en eau

Cette plaine naturellement caillouteuse, très aride l'été (Crau sèche), correspond d'un point de vue géologique au delta fossile de l'ancienne Durance. L'installation d'un réseau très dense de canaux a permis le développement de cultures irriguées (les prairies de foin de Crau, des vergers) et la mise en place d'une trame importante de haies (Crau humide). La préservation des équilibres écologiques, la protection de la qualité des eaux de la nappe de Crau ainsi que le maintien des paysages dépendent étroitement de la conservation des pratiques agricoles traditionnelles et de l'irrigation des terres par gravité. C'est l'ensemble de ces raisons qui conduisent à proposer l'intégration de ces espaces au futur réseau Natura 2000.



Le canal d'Arles à Fos : un cordon entre ville et campagne, support d'activités de loisirs à promouvoir

Axe structurant de la cité arlésienne, peu utilisé aujourd'hui, il est néanmoins le théâtre de manifestations liées à la pêche et à l'eau (les joutes...). Des projets touchant à la navigation de loisir et à la requalification des berges et de leurs abords en direction du pont Van Gogh pourraient en faire un axe majeur de liaison "douce" au cœur de la ville.

Pont de Crau et Fourchon : un potentiel de développement urbain dans un cadre protégé

Situé sur un relief légèrement rehaussé à l'abri des inondations, Pont de Crau offre un cadre de vie de qualité à préserver. L'amélioration de ses accès conditionne toutefois son extension. Fourchon, situé au sud du plateau de Pont de Crau, constitue une réserve foncière potentielle à l'entrée Est de la ville. L'aménagement de la voie rapide en voie urbaine contribuerait à dynamiser son développement.

Les ripisylves du Rhône au sud d'Arles : elles abritent une faune variée

Ces espaces riverains du Rhône font le bonheur des pêcheurs. Les boisements denses, constitués d'essences de qualité abritent de nombreuses espèces d'oiseaux, d'amphibiens et de mammifères.



Gimeaux : une facette du "kaléidoscope" patrimonial arlésien

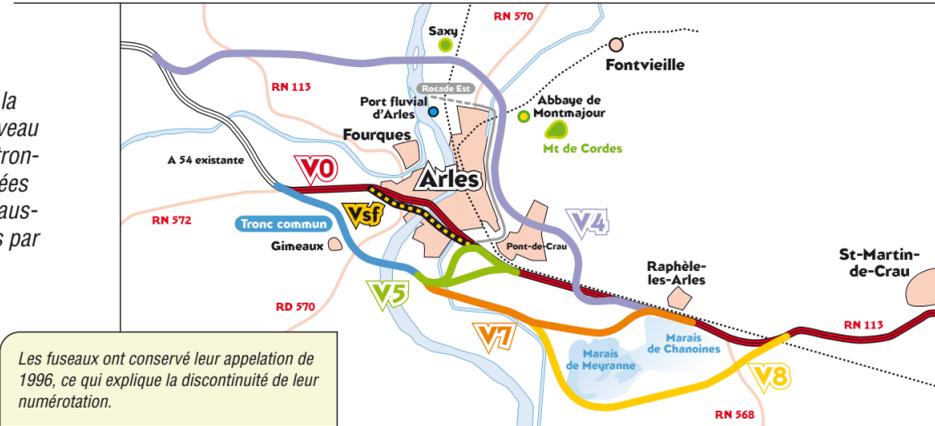
De nombreuses résidences se sont peu à peu construites autour de ce hameau aux contours mal définis. La prédominance agricole en "Tête de Camargue" a favorisé le maintien d'un paysage de qualité et d'une ruralité empreinte de traditions. Toutefois, les abords de l'agglomération présentent des potentialités de développement économique.

3 grands partis d'aménagement

Trois grands partis d'aménagement répondent à la question de la continuité autoroutière en pays d'Arles. Chacun d'eux regroupe un ou plusieurs fuseaux pour lesquels, dans le cadre des études préliminaires en cours, le groupe de travail a entrepris une évaluation de l'impact sur les principaux enjeux identifiés du territoire. Ce travail va se poursuivre lors des prochains mois.

L'itinéraire, qui assure aujourd'hui la continuité de l'autoroute A54 au niveau du pays d'Arles, est constitué de 2 tronçons de routes nationales aménagées en "voie rapide" comprenant 2 chaussées, de 2 voies chacune, séparées par un terre-plein central :

- la RN 572, à l'Ouest du Vittier,
- la RN 113, du Vittier à Saint-Martin-de-Crau

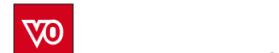


Les fuseaux ont conservé leur appellation de 1996, ce qui explique la discontinuité de leur numérotation.

Le parti d'aménagement de l'itinéraire actuel

Le parti d'aménagement de cet itinéraire consiste à élargir d'une voie supplémentaire chacun des sens de circulation (mise à 2x3 voies) et à mettre aux normes autoroutières les chaussées, les accotements ainsi que les dispositifs de sécurité. Au niveau de la ville elle-même, c'est à dire entre Trinquetaille et Fourchon-Pont-de-Crau, différentes solutions d'aménagement

sont possibles. Deux solutions à l'air libre et une solution partiellement enterrée sont envisagées.



Les solutions à l'air libre

La solution V01 consiste à maintenir les trafics locaux et de transit sur l'itinéraire actuel, élargi à 2x3 voies, avec suppression de

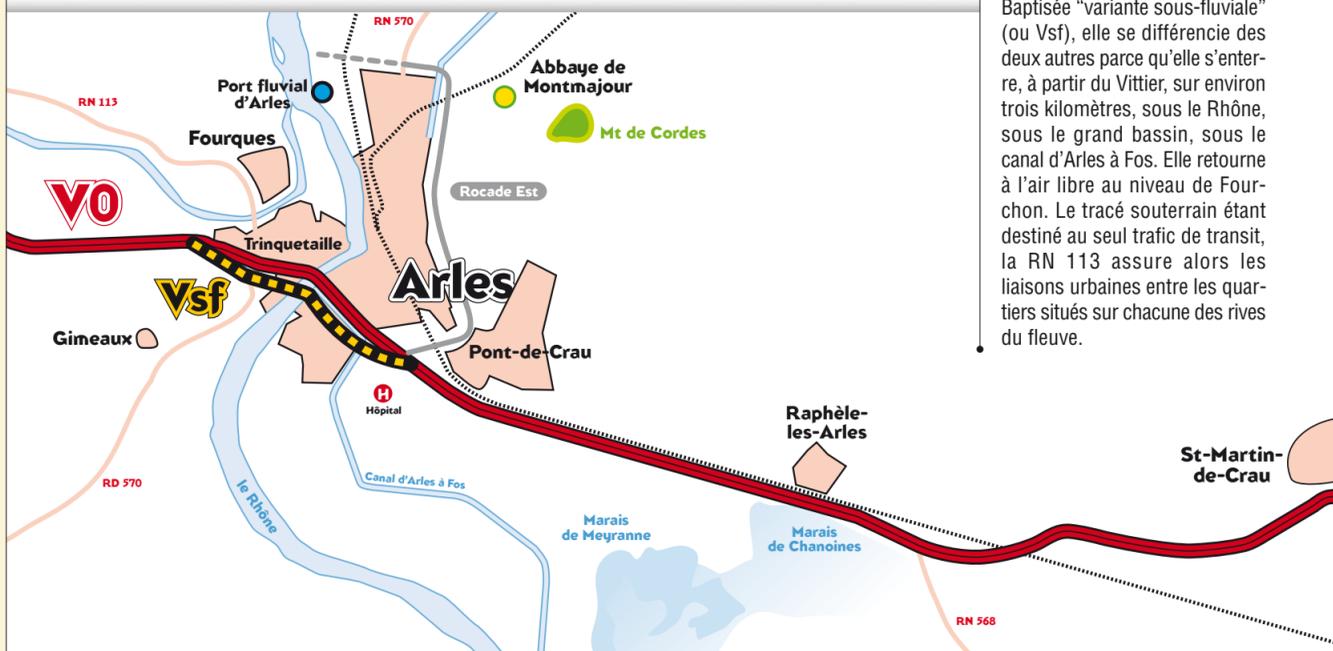
l'échangeur d'Arles-centre pour améliorer les conditions de circulation sur l'autoroute aménagée. Le pont sur le Rhône, actuellement à 2x2 voies, est élargi de part et d'autre pour supporter les voies supplémentaires. La solution V02 conduit à séparer le trafic local du trafic de transit. Le trafic local est reporté sur des contre-allées à sens unique qui permettent les échanges avec les

voies urbaines existantes tandis que le trafic de transit reste sur la route actuelle mise aux normes autoroutières. Cette solution implique la construction d'un nouveau pont à double sens de circulation pour le trafic local. Le pont actuel demeure, quant à lui, inchangé.



La solution enterrée

Baptisée "variante sous-fluviale" (ou Vsf), elle se différencie des deux autres parce qu'elle s'enterré, à partir du Vittier, sur environ trois kilomètres, sous le Rhône, sous le grand bassin, sous le canal d'Arles à Fos. Elle retourne à l'air libre au niveau de Fourchon. Le tracé souterrain étant destiné au seul trafic de transit, la RN 113 assure alors les liaisons urbaines entre les quartiers situés sur chacune des rives du fleuve.



Le comité de pilotage

Il regroupe, sous la présidence de la sous-préfète d'Arles, les représentants des administrations, collectivités locales, services et organismes suivants :

- La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- le Département des Bouches-du-Rhône,
- la Ville d'Arles,
- la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles,
- la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône,
- l'Union pour les entreprises du Pays d'Arles
- la Fondation Tour du Valat,
- l'A.R.P.A. (Associations Rassemblées pour le développement durable du Pays d'Arles),
- les associations Charrette Bleue - Trébon Campagne-Vivre à Pont-de-Crau,
- le Parc Naturel Régional de Camargue,
- la Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône,
- la Direction Régionale de l'Environnement,
- la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt,
- la Direction Régionale des Affaires Culturelles,
- le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine.

2001

le début des études préliminaires, la première phase de la concertation.

Fin 2001 marque le début de la première phase de concertation. Un groupe de travail se constitue pour élaborer en commun les études préliminaires. Il se réunit une journée toutes les trois semaines à Arles. Un comité de pilotage est également mis en place pour valider les travaux de ce groupe (voir ci-dessus.)

Été 2002

le dossier d'étape.

Pendant l'été 2002, un dossier d'étape a été adressé par la Direction Départementale de l'Équipement au ministère de l'équipement. Il présente fin juin un bilan des travaux réalisés par le groupe de travail, les acquis obtenus à l'issue de la première phase de concertation, ainsi que les contributions d'autres membres du groupe de travail qui ont souhaité exprimer leurs avis. Il s'agit d'un document d'étape et non d'un dossier destiné à motiver un choix de la part du Ministère de l'Équipement.

Octobre 2002

la concertation avec les arlésiens : information.

Début octobre 2002 va s'ouvrir, par une phase d'information, la

concertation avec les Arlésiens. Il faut en effet d'abord informer clairement les habitants sur les études engagées et le travail réalisé en 2001 avec les élus, associations et responsables socio-économiques : c'est la vocation de ce premier numéro de P'ARLES. Les numéros suivants ouvriront leurs colonnes à d'autres acteurs du projet. Enfin, la rubrique "Vous avez la parole" permettra de faire partager au plus grand nombre les principales interrogations et attentes des Arlésiens par rapport au projet.

Début 2003

la concertation avec les arlésiens : le projet en débats.

Le premier semestre 2003 marquera le temps de la troisième phase de la concertation. Autour d'une exposition et à l'occasion de réunions publiques, les Arlésiens seront invités à échanger, s'exprimer et faire part de leurs idées, de leurs attentes et de leurs points de vue sur le projet.

Été 2003

la décision ministérielle.

Ce n'est qu'à l'issue de cette troisième phase, en tenant compte du résultat des études et du bilan de l'ensemble des concertations, qu'une décision sur le choix d'un fuseau sera arrêtée par le Ministère de l'Équipement.

Des premières études à la réalisation de l'autoroute : quelles étapes ?

L'élaboration du tracé et la réalisation d'une autoroute concédée telle que le contournement d'Arles entrent dans le cadre des procédures définies dans la circulaire du 27 octobre 1987.

ETAPES de projet	ETAPES de concertation
2000-2002 études préliminaires commandées par le Ministère de l'Équipement • études de fuseaux de 1 000 m de large • étude des enjeux territoriaux • identification des critères de choix	concertation (1ère phase) avec les élus, les associations, les socio-professionnels : comité de pilotage et groupe de travail
Été 2002 dossier d'étape	
Octobre 2002 - Début 2003 poursuites des études préliminaires avec le groupe de travail et le comité de pilotage premières études du dossier par les autres ministères	concertation avec les habitants sur les choix d'aménagement à privilégier : 2ème phase : information 3ème phase : expression du public
Printemps 2003 dossier définitif d'études préliminaires transmis au Ministère de l'Équipement	
Été 2003 décision ministérielle (Ministre de l'Équipement) sur le choix du fuseau de 1 000 m	
Automne 2003 - Début 2005 études d'avant-projet sommaire : • 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	concertation avec les élus, les associations, les socio-professionnels. concertation avec les habitants.
Printemps 2005 dossier définitif d'avant-projet sommaire transmis au Ministère de l'Équipement	
Été 2005 Approbation de l'avant-projet sommaire par décision ministérielle (Ministre de l'Équipement) • bilan de la concertation et d'une estimation des coûts • proposition d'une bande de 300 m de large à soumettre à l'enquête publique.	
Fin 2005 Instruction interadministrative	
Printemps 2006 enquête publique	consultation du public sur le tracé proposé
Fin 2007 déclaration d'utilité publique décret du Premier Ministre après avis du Conseil d'État • cahier des charges de la concession autoroutière • publication des engagements de l'État concernant les mesures en faveur de l'environnement	
concession de l'autoroute décret du Premier Ministre après avis du Conseil d'État	
avant-projet autoroutier • 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.
procédures complémentaires : • enquêtes parcellaires • loi sur l'eau	négociations avec les riverains et les propriétaires fonciers
projet d'exécution consultation des entreprises	
Horizon 2010 démarrage des travaux	
Horizon 2015 mise en service	

Les principales étapes du projet

Si chacun admet que la réalisation d'une voie autoroutière est indispensable pour Arles, la question de son tracé est en débat depuis près de dix ans. Les récentes réflexions menées en commun entre l'Etat, les élus arlésiens, les associations et les acteurs socio-économiques vont maintenant être présentées aux habitants concernés pour qu'ils expriment leurs points de vue : c'est l'occasion de rappeler les principales étapes du projet.

1995

Présentation des premières solutions.

A l'occasion des réflexions sur le Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) d'Arles, la Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône identifie rapidement le rôle central du devenir de la RN113. Elle présente plusieurs solutions basées sur des études environnementales, paysagères, hydrologiques, géologiques et techniques.

1996

Premiers débats avec les Arlésiens, nomination d'un médiateur.

Le 10 janvier 1996 s'ouvre, à l'initiative de la Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône, un premier débat avec la population sur neuf fuseaux identifiés. Le public se

mobilise fortement et les associations apportent une contribution active au débat. Un médiateur est nommé par l'Etat pour faire la synthèse des nombreux avis exprimés.

1997

Le rapport du médiateur.

En janvier, le médiateur remet son rapport : il propose l'élimination de cinq fuseaux, et des aménagements sur les autres.

1997-1999

Le projet de pont urbain, l'idée d'un tracé enterré.

A partir des propositions du médiateur, des études complémentaires sont réalisées. Un nouvel axe de réflexion émerge : le pont urbain. L'idée est de reporter le trafic local de la RN 113 sur un tracé urbain. Associée à la fermeture des deux échangeurs cen-

traux de la voie rapide, la création d'un nouveau pont urbain permettrait seulement de reculer l'échéance de saturation de l'itinéraire actuel d'une dizaine d'années. C'est en 1997, à l'initiative d'un collectif d'associations : le "Rassemblement des associations du Pays d'Arles", que naît l'idée d'un "tracé enterré", appelé maintenant "variante sous-fluviale", puisqu'elle doit passer sous le Rhône. Pour le Rassemblement, seul un tracé autoroutier enterré constitue une solution favorisant une dynamique de développement durable du pays d'Arles.

2000

La création de l'ARPA.

Début 2000, le collectif d'associations en faveur de la variante sous-fluviale se structure en association et devient l'ARPA : Associations Rassemblées pour le développement durable du Pays d'Arles.

Fin 2000

La commande du Ministère de l'Équipement.

Le 5 décembre 2000, le Ministère de l'Équipement demande à la Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône de réaliser les études préliminaires concernant le projet autoroutier d'Arles.

La commande porte sur six fuseaux (voir pages 6 et 7). Elle doit notamment prendre en compte les perspectives d'aménagement en boulevard urbain de la RN 113, et, pour la variante sous-fluviale, l'analyse des conditions de circulation des matières dangereuses en application de la circulaire du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national suite à l'accident du tunnel du Mont-Blanc.



Associer pour mieux construire!

Conduit à l'initiative de l'Etat, le projet autoroutier d'Arles n'en concerne pas moins ses habitants. C'est pourquoi la Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône a choisi de poursuivre la démarche engagée en 1996 en ouvrant une nouvelle étape de la concertation. Celle-ci a consisté, dans une première phase, à associer les principaux partenaires dans un groupe de travail, suivi par un comité de pilotage.

La concertation s'appuie sur trois principes essentiels définis en commun entre l'Etat, maître d'ouvrage, et ses partenaires :

- **la transparence**
l'information doit être complète, accessible et permanente.
- **l'ouverture**
la concertation doit associer tous ceux qui veulent y participer. Elle doit susciter la participation la plus active possible ;
- **le dialogue**
la concertation a pour objet de favoriser le débat, l'échange de données et d'arguments afin d'améliorer la connaissance du contexte et de faire émerger de nouvelles propositions ;

• **la transparence**
l'information doit être complète, accessible et permanente.

Une image du territoire partagée par tous
Le groupe de travail se réunit régulièrement une journée toutes les trois semaines depuis l'automne 2001.

Les nombreuses et différentes études techniques, aujourd'hui en cours d'achèvement, sont examinées, discutées et amendées au cours de ces réunions. Un diagnostic du territoire a été

élaboré. Il prend en compte l'ensemble des dimensions environnementales et socio-économiques du territoire. Il définit les principaux enjeux et leurs sensibilités au regard du projet. Dans ce contexte, par exemple, les membres de l'ARPA ont apporté aux travaux du groupe leur connaissance vécue des usages et pratiques des habitants du pays d'Arles : "experts du quotidien", ils ont largement enrichi les études réalisées par les experts techniques, permettant de donner toute sa dimension à cet enjeu essentiel.

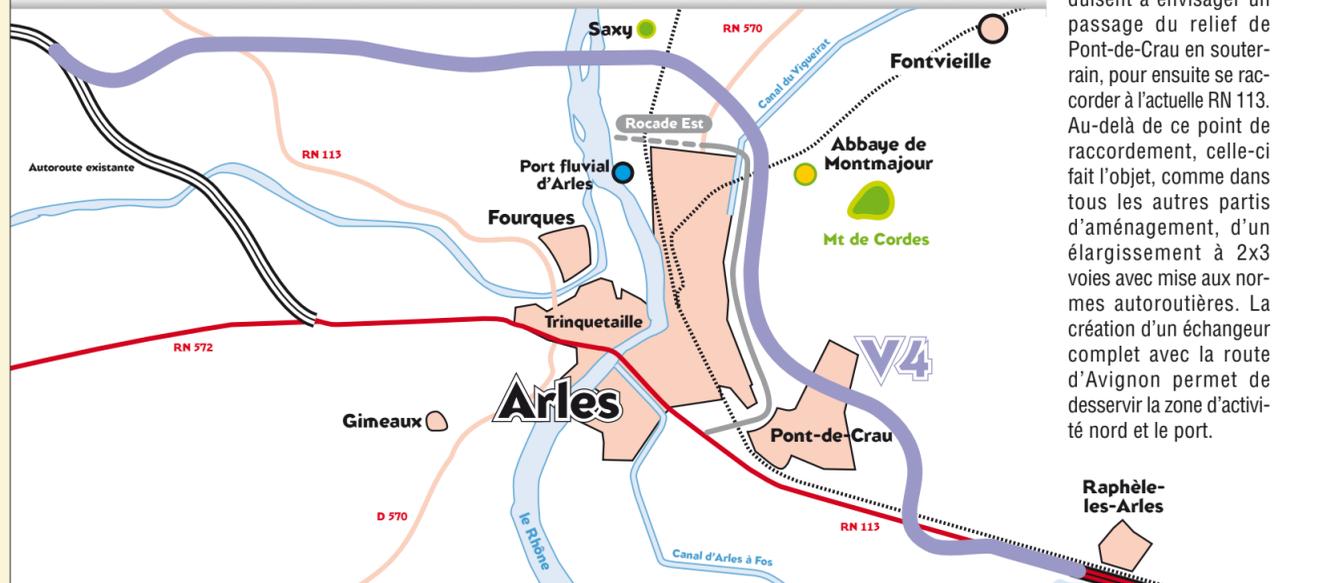
Le groupe de travail

Il est constitué de :

- la Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône, maître d'ouvrage,
- le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranéen,
- la Ville d'Arles,
- la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles,
- la Fondation Tour du Valat.
- l'A.R.P.A. (Associations Rassemblées pour le développement durable du Pays d'Arles),
- Les associations Charrette Bleue - Trébon Campagne-Vivre à Pont-de-Crau,

Le parti de contournement de la ville par le Nord

Le fuseau Nord, noté V4, quitte l'A54 à l'Ouest d'Arles, sur la commune de Fourques au niveau du canal du Bas-Rhône-Languedoc, franchit le Rhône par un viaduc de 2 km environ à hauteur de l'île de Saxy et s'inscrit dans la plaine des Baux, entre la ville et les reliefs de Montmajour, Cordes et Pont de Crau. Après le passage du marais du Petit Clar, les contraintes du site conduisent à envisager un passage du relief de Pont-de-Crau en souterrain, pour ensuite se raccorder à l'actuelle RN 113. Au-delà de ce point de raccordement, celle-ci fait l'objet, comme dans tous les autres partis d'aménagement, d'un élargissement à 2x3 voies avec mise aux normes autoroutières. La création d'un échangeur complet avec la route d'Avignon permet de desservir la zone d'activité nord et le port.



Le parti de contournement par le Sud

Il consiste à prolonger l'A54 en direction du Sud-Est. Commun à tous les fuseaux en rive droite du Rhône, il présente, après avoir franchi un viaduc de 1500 m environ, différentes solutions en rive gauche, qui dans tous les cas, aboutissent à un raccordement à l'Est au tracé de la RN 113, élargie à 2x3 voies avec mise aux normes autoroutières.



L'aménagement de la rocade Est

Tous les fuseaux doivent être accompagnés d'un aménagement de la rocade Est, prolongée et mise à 2x2 voies, compte tenu des augmentations prévisibles du trafic. Dans toutes les solutions, la zone d'activité Nord et le port seront reliés avec un bon niveau de service à l'autoroute.