

Quelle autoroute

POUR LE PAYS D'ARLES ?

La parole est à vous...

Cette exposition présente les différents partis d'aménagement possibles pour le contournement autoroutier d'ARLES.

Elle donne aussi des éléments d'évaluation des différentes solutions face aux grands enjeux du pays d'Arles.

**Aujourd'hui, aucune décision n'est prise,
la parole est donnée aux Arlésiens.**

Tous vos avis seront recueillis
et contribueront à forger un projet qui favorisera
au mieux le développement du Pays d'Arles
tout en protégeant ses richesses.



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

Un présent insupportable

➤ **Aujourd'hui sur la RN113 :
60000 véhicules par jour, dont 6000 poids lourds.
En 2015 : 75000 véhicules par jour**

Une démarche privilégiant le maximum de reports de la route vers d'autres modes de transport, tels que le fluvial et le ferroviaire, a été réalisée en préalable aux autres études. Elle a conduit à prévoir malgré tout 75000 véhicules par jour en 2015. Ce trafic ne fera que croître avec le développement économique de la ville. Ce n'est que lentement et partiellement que le trafic se reportera sur d'autres modes de déplacements.

➤ **La RN113 : une déchirure dans la ville**

Coupure dans l'espace urbain, la RN113 est aussi source de nuisances sonores, de pollution et d'insécurité routière pour les arlésiens, sans compter la paralysie de la ville au moindre incident survenant sur la voie rapide.

La réalisation de la continuité autoroutière au travers du pays d'Arles s'impose pour :

- **Achever la liaison autoroutière Salon-Nîmes.**
- **Séparer le trafic de transit et le trafic local.**
- **Supprimer les nuisances dans la traversée de l'agglomération.**

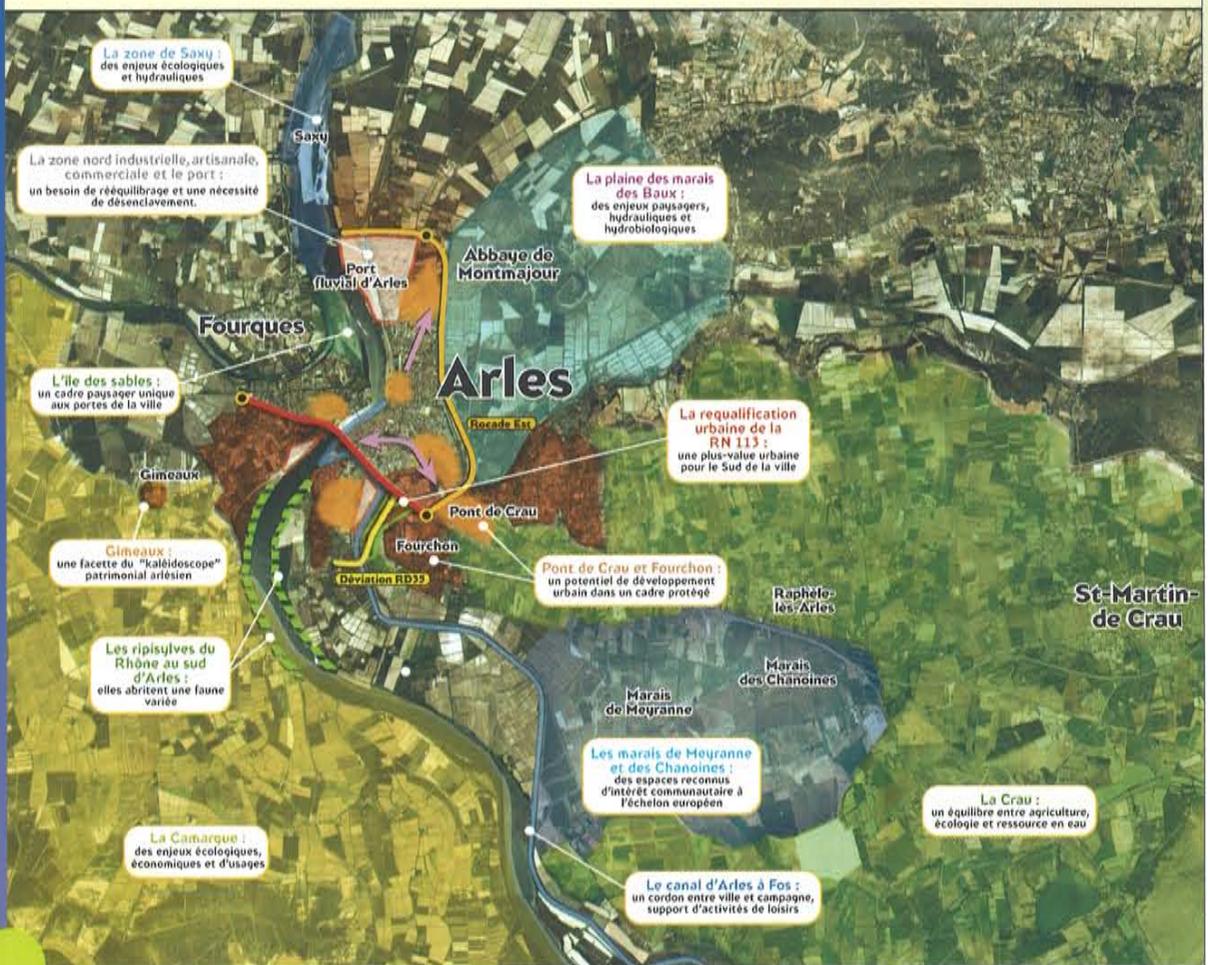


Les étapes du projet

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
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 transmis au Ministère de l'Équipement	
Octobre 2002 - Début 2003	poursuite 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 <i>décret du Premier Ministre après avis du Conseil d'Etat</i> • 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 <i>décret du Premier Ministre après avis du Conseil d'Etat</i>	
	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	
	la date de mise en service dépendra des modes de financement et de réalisation (voir panneau 13)	

Une autoroute au service du développement urbain



Secteur de restructuration et développement urbain

Secteur de maintien et de développement industriel

Espace à vocation loisirs / détente

Axe de développement du tourisme fluvial

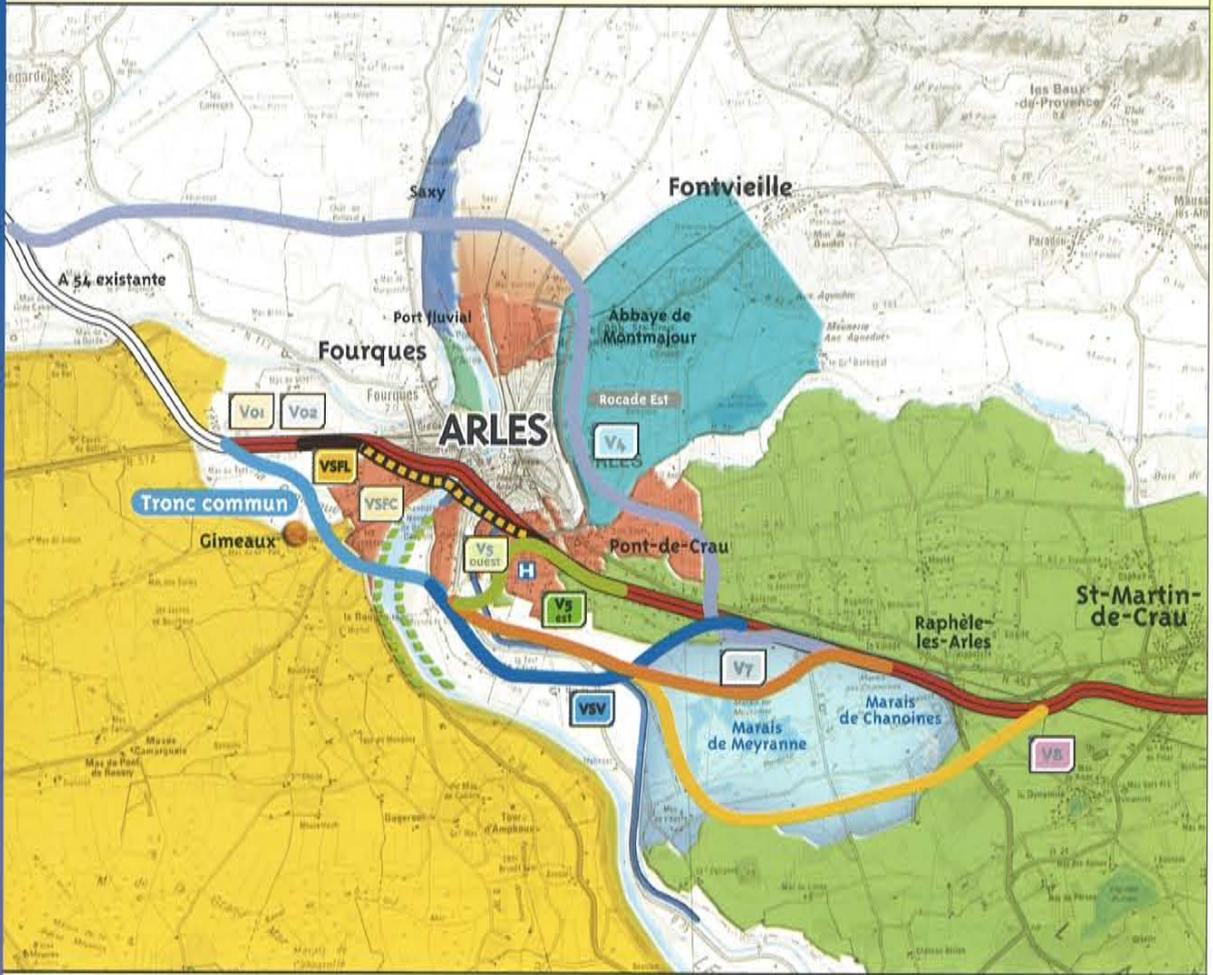
Maîtrise des entrées de ville

Axe majeur de développement urbain tertiaire et économique



aménagement

Les partis d'aménagement



-  La plaine des marais des Baux : des enjeux paysagers, hydrauliques et hydrobiologiques
-  le Projet urbain : favoriser la mise en œuvre du projet de développement de la ville
-  La zone de Saxy : des enjeux écologiques et hydrauliques
-  La Crau : un équilibre entre agriculture, écologie et ressource en eau
-  La Camargue : des enjeux écologiques, économiques et d'usages
-  L'île des sables : un cadre paysager unique aux portes de la ville
-  Les marais de Meyranne et des Chanoines : des espaces reconnus d'intérêt communautaire à l'échelon européen
-  Les ripisylves du Rhône au sud d'Arles : elles abritent une faune variée

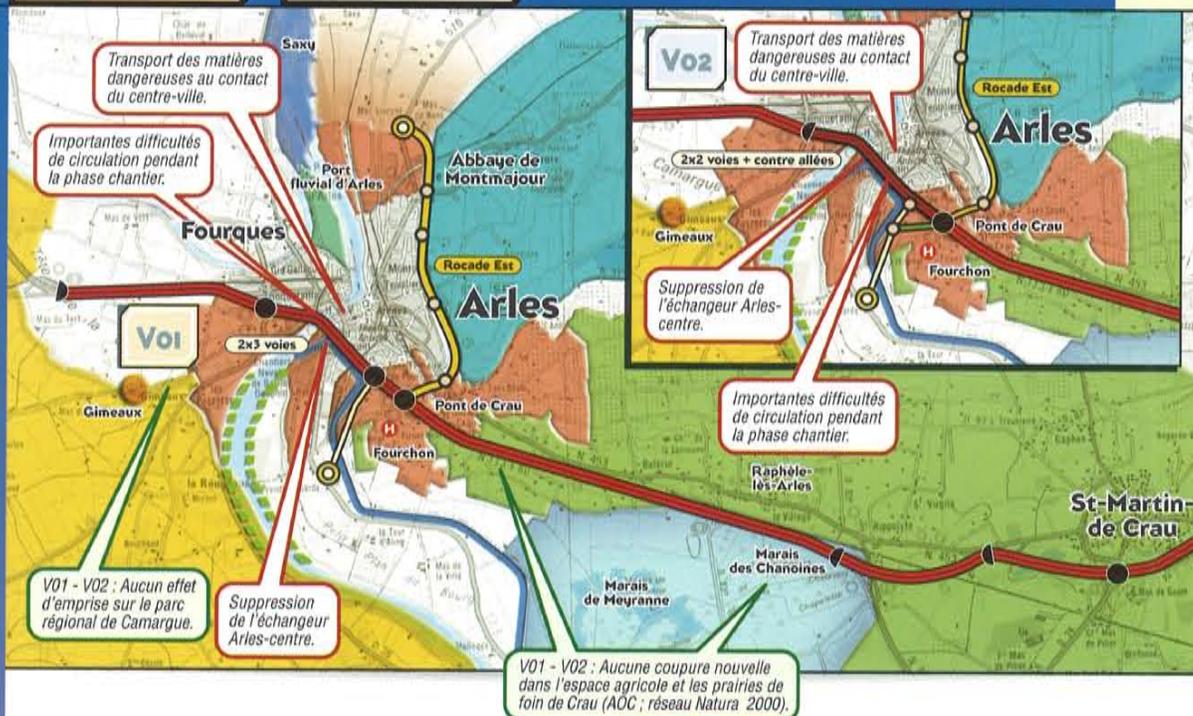
- Aménagement sur place**
 - A l'air libre
 -  Mise à 2x3 voies
 -  Séparation des trafics (Trafic local sur contre-allées)
 - En sous-terrain
 -  Variante sous-fluviale courte
 -  Variante sous-fluviale longue
- Contournement par le Nord**
 -  V4
- Contournement par le Sud**
 -  Ouest Hôpital
 -  Est Hôpital
 -  Nord des marais de Raphèle-les-Arles
 -  Sud des marais de Raphèle-les-Arles
 -  Variante Sud Vigueirat

Aménagement de l'itinéraire actuel

Voi

Vo2

	Voi	Vo2
Longueur totale de la solution :	24,8 km	24,8 km
Longueur en tracé neuf :	0 km	4,2 km (contre-allée)
Longueur en aménagement sur place de l'itinéraire actuel :	24,8 km	24,8 km
- mise aux normes 2x3 voies :	16,5 km	17,1 km
- mise aux normes 2x2 voies :	8,5 km	12,7 km
Ouvrages d'art non courants	Équipement symétrique de l'ouvrage actuel sur le Rhône (300 m)	Déviage neuf sur le Rhône supportant une chaussée bi-directionnelle (300 m)
Coût :	de l'ordre de >>> 145 M d'euros	170 M d'euros



● Echangeur ◐ Demi échangeur ⊙ Carrefour plan (entrées de ville) ○ Carrefour urbain — Liaison RD35 - Rocade Est — Déviation RD35

— Aménagement sur place

Avantages

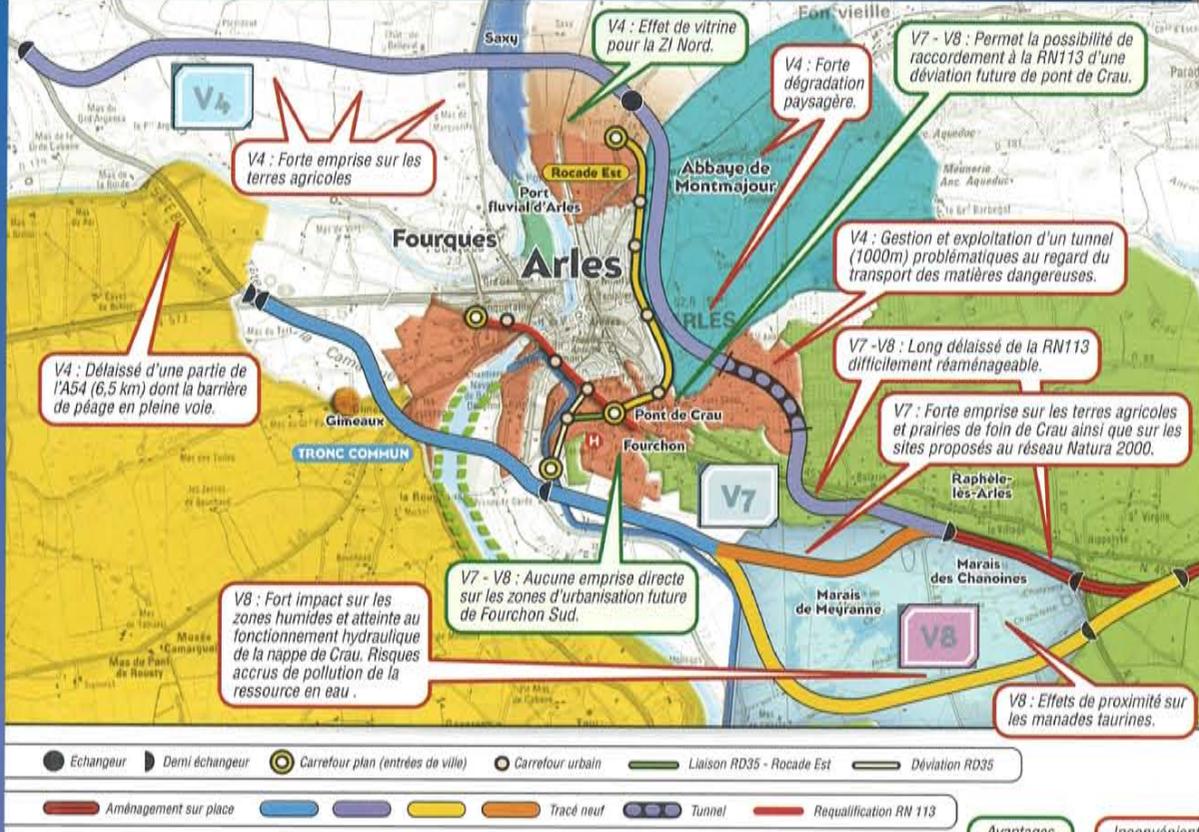
Inconvénients

- Ces deux variantes confirment l'itinéraire actuel, constitué par les RN113 et 572, dans sa fonction d'axe de transit Est - Ouest :
 - rapidité de réalisation ; possibilité de phasage,
 - coûts de réalisation les plus faibles.
- Ces deux variantes, du fait de la forte augmentation de trafic sur le site, aggravent les conditions de vie des habitants du centre ville (nuisances bruit et pollution de l'air) et renforcent la coupure urbaine actuelle. Elles ne permettent pas de requalifier la RN113 en boulevard urbain.
- La variante V01 ne permet pas, quant à elle, la séparation du trafic de transit propre à l'arc méditerranéen du trafic local arlésien.



Les grands contournements Nord et Sud

	V4	V7	V8
Longueur totale de la solution :	34,3 km	25,9 km	27,8 km
Longueur en tracé neuf :	22,7 km	15,6 km	22 km
Longueur en aménagement sur place de l'itinéraire actuel :	11,6 km	10,3 km	5,8 km
- mise aux normes 2x2 voies :	3,1 km	7,8 km	0 km
- mise aux normes 2x2 voies :	8,5 km	2,5 km	5,8 km
Ouvrages d'art non courants	Franchissement de Rivière : 1 980 m Tunnels sous Pont de Crau : 1 000 m	Franchissement de Rivière : 460 m	Franchissement de Rivière : 1 400 m
Coût :	de l'ordre de >>> 640 M d'euros	400 M d'euros	490 M d'euros



- Chacune de ces variantes de grand contournement permet :
 - de requalifier la RN113 en boulevard urbain dans la traversée de la ville,
 - d'éloigner des zones urbaines les poids lourds transportant des matières dangereuses,
 - d'améliorer les conditions d'exposition des habitants de l'agglomération arlésienne à la pollution atmosphérique induite par le trafic routier.
- La variante V4 offre, quant à elle, une desserte directe de la zone d'activités située au Nord de la ville ainsi que du port fluvial et favorise l'ouverture des échanges vers le Nord du département.
- La variante V4 d'une longueur supérieure de 10 km à l'itinéraire actuel, présente de nombreux inconvénients au regard notamment des milieux naturels (ripisylves et zones de frayères à Saxy), des zones humides (marais de Beauchamp) et du grand site paysager et monumental que constitue la plaine de l'Abbaye de Montmajour. Cette variante maintient la circulation des matières dangereuses à l'air libre, au contact de la ville.
- Les variantes V7 et V8 consommant plusieurs hectares à l'intérieur des marais de Meyranne et des Chanoines portent atteinte à la richesse biologique de ces zones humides. Elles sont incompatibles avec les objectifs nationaux et européens de protection environnementale.

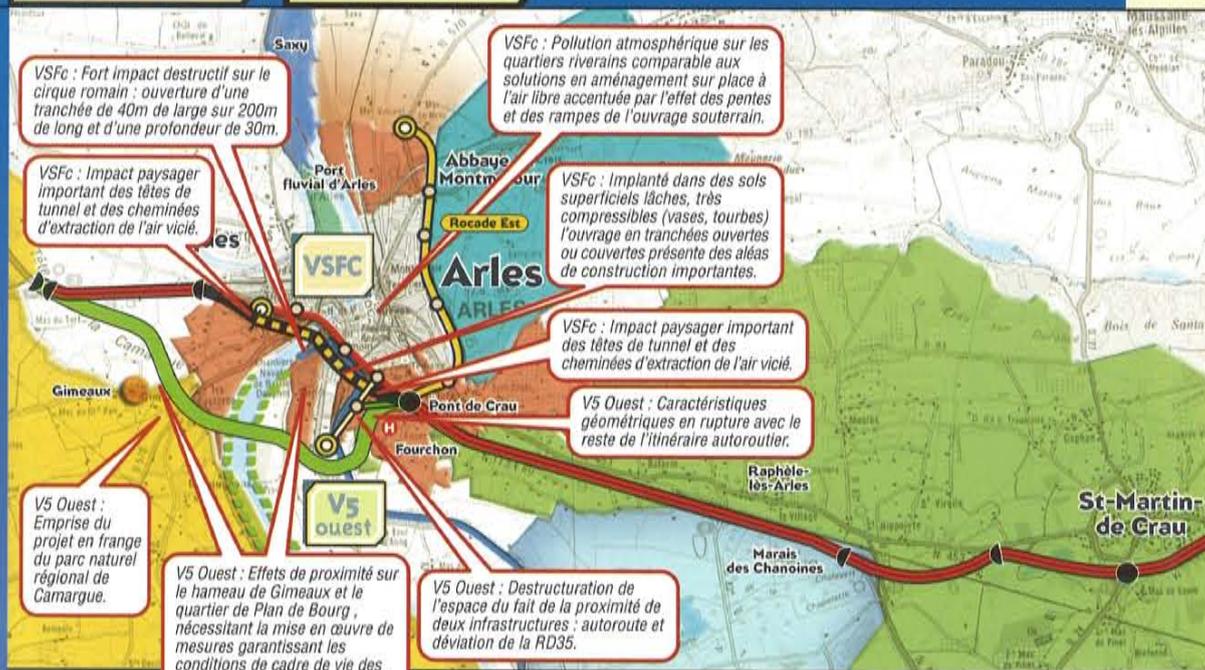


Proches de la ville

VSFC

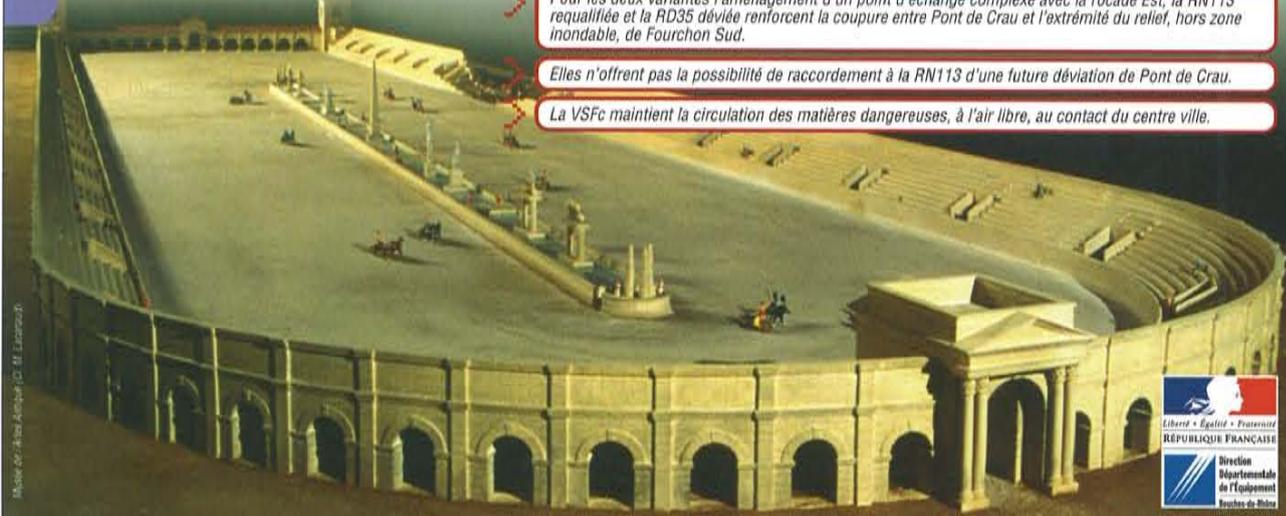
V5 ouest

	VSFC	V5 OUEST
Longueur totale de la solution :	25 km	26 km
Longueur en tracé neuf :	4,6 km	9 km
Longueur en aménagement sur place de l'itinéraire actuel :	20,4 km	17 km
- mise aux normes 2x2 voies	11,9 km	8,5 km
- mise aux normes 2x2 voies	8,5 km	8,5 km
Ouvrages d'art non courants	Ouvrage souterrain : 3 000 m	Ranchassement du Rhône : 1 460 m
Coût :	de l'ordre de >>> 750 M d'euros	365 M d'euros



Avantages Inconvénients

- > Ces deux variantes permettent de requalifier la RN113 en boulevard urbain entre le Vittier et Fourchon. Elles n'ont aucun effet d'emprise sur les prairies de foin de Crau (AOC), ni sur les sites proposés au réseau Natura 2000. Elles améliorent la qualité de vie des riverains de l'actuelle RN113 notamment par une réduction des nuisances sonores et l'amélioration de la sécurité.
- > La variante enterrée VSFC ne crée pas de nouvelles coupures dans le territoire arlésien ainsi que dans la pratique de celui-ci par ses habitants.
- > La V5 Ouest hôpital écarte du centre ville les poids lourds transportant des matières dangereuses.
- > Ces deux variantes maintiennent l'autoroute aux portes de la ville, notamment à l'Est, avec une importante consommation d'espace sur des terrains potentiellement urbanisables.
- > Pour les deux variantes l'aménagement d'un point d'échange complexe avec la rocade Est, la RN113 requalifiée et la RD35 déviée renforcent la coupure entre Pont de Crau et l'extrémité du relief, hors zone inondable, de Fourchon Sud.
- > Elles n'offrent pas la possibilité de raccordement à la RN113 d'une future déviation de Pont de Crau.
- > La VSFC maintient la circulation des matières dangereuses, à l'air libre, au contact du centre ville.



Musée de l'Arles Antique - D. M. Lacroix

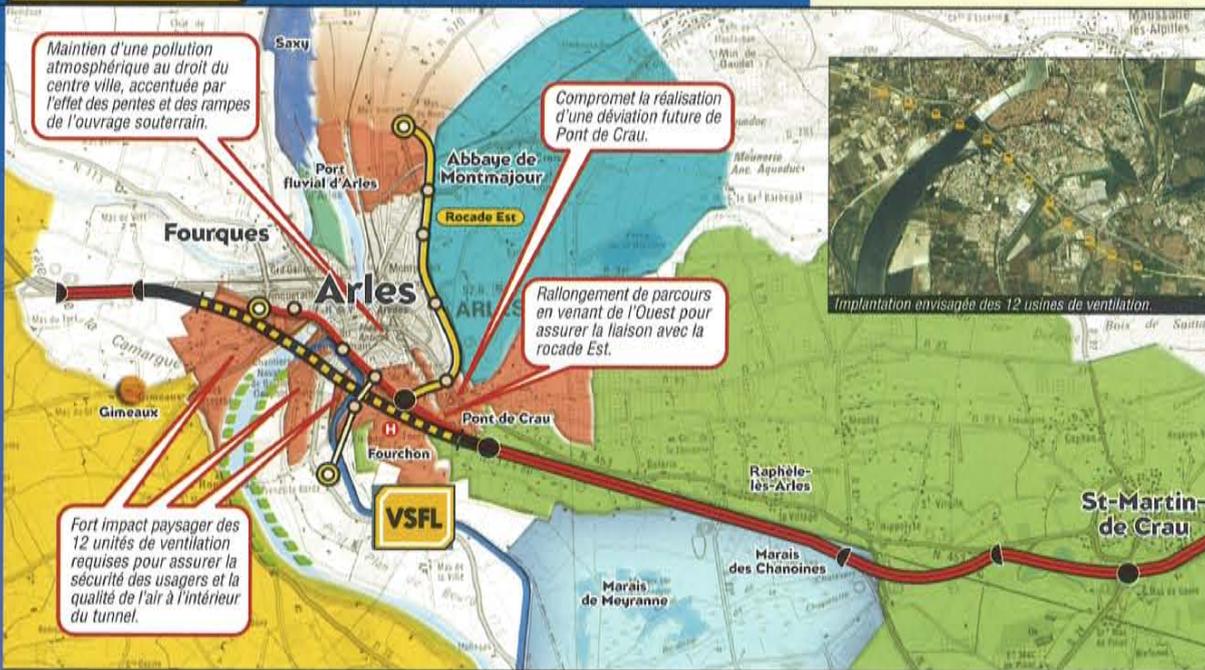


Un tunnel plus long

VSFL

VSFL

Longueur totale de la solution : 25 km
 Longueur en tracé neuf : 7,1 km
 Longueur en aménagement sur place de l'itinéraire actuel : 17,9 km
mise aux normes 2x3 voies : 9,4 km
 mise aux normes 2x2 voies : 8,5 km
 Ouvrages en souterrain : 5 400 m
 Coût : de l'ordre de 1 100 millions d'euros



Avantages Inconvénients

- > Permet la requalification de la RN113 dans sa partie urbaine.
- > Emprise limitée, notamment sur les espaces agricoles et prairies de foin de Crau (AOC) ainsi que sur les sites proposés au réseau Natura 2000.
- > Aucun effet d'emprise ou de proximité sur les territoires situés tant en rive droite du Rhône (Gimeaux, Tête de Camargue) qu'en rive gauche (Plan de Bourg, Fourchon Sud).
- > Réduction globale des nuisances acoustiques dues au trafic routier.
- > Pose la délicate question de la sécurité et des lourdes contraintes d'exploitation :
 - > le transport des matières dangereuses subsisterait sur l'itinéraire actuel au contact de la ville,
 - > en cas d'accident grave dans le tunnel, la mise hors service de l'axe autoroutier serait effective pendant une longue période dépendante de l'importance des dégâts que subirait l'ouvrage, rendant alors problématique l'utilisation de la RN113 requalifiée.
 - > coût de réalisation le plus élevé.



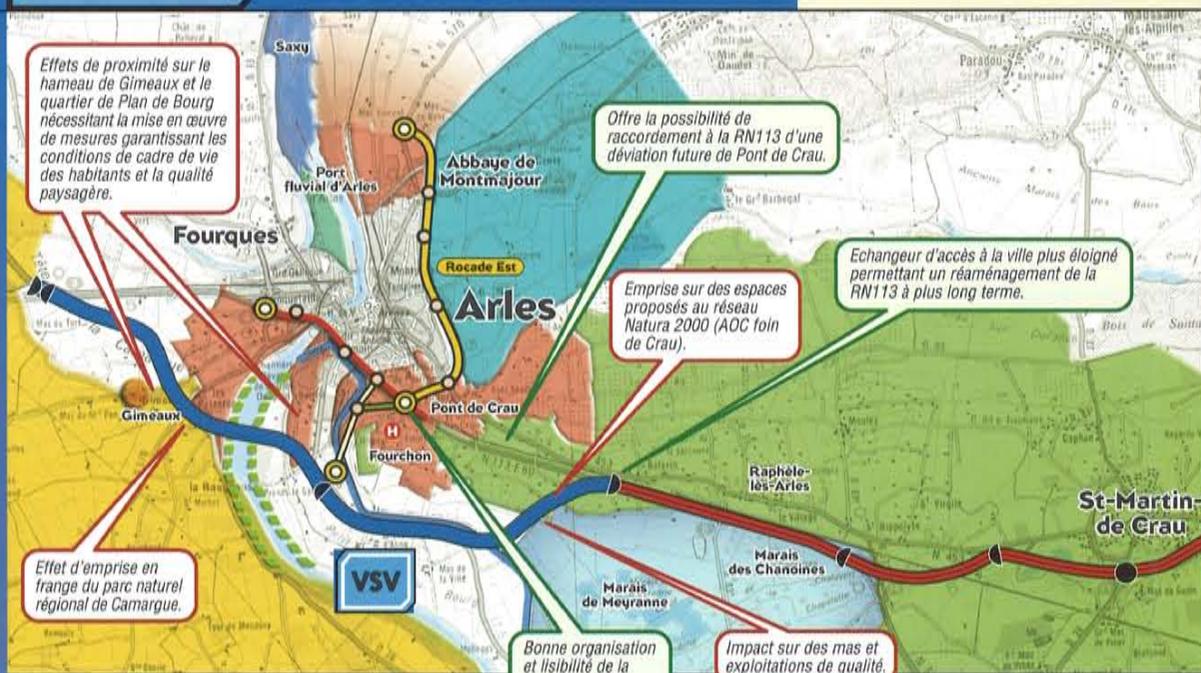
Au Sud du canal du Vigueirat

VSV

Longueur totale de la solution : 26 km
 Longueur en tracé neuf : 13,4 km
 Longueur en aménagement sur place de l'itinéraire actuel : 12,6 km
 - mise aux normes 2x3 voies : 4,1 km
 - mise aux normes 2x2 voies : 8,5 km

Ouvrages d'art non courants
 - Franchissement du Rhône, longueur : 1400 m
 - Franchissement des canaux d'Arles à Fos et Vigueirat : 180 m

Coût : de l'ordre de 440 millions d'euros



Avantages Inconvénients

- > Elle permet la requalification de la RN113 dans sa partie urbaine.
- > Elle s'éloigne davantage des zones potentiellement urbanisables situées au Sud du relief de Pont de Crau.
- > Elle écarte du centre ville les poids lourds transportant des matières dangereuses.
- > Elle conduit à une moindre exposition des habitants à la pollution atmosphérique créée par le trafic routier.
- > Elle allonge le tracé dans les zones agricoles et prairies de foin de Crau (AOC) faisant également l'objet de protections environnementales (réseau Natura 2000).

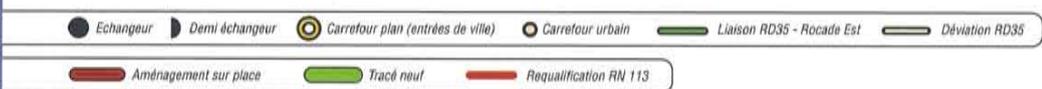
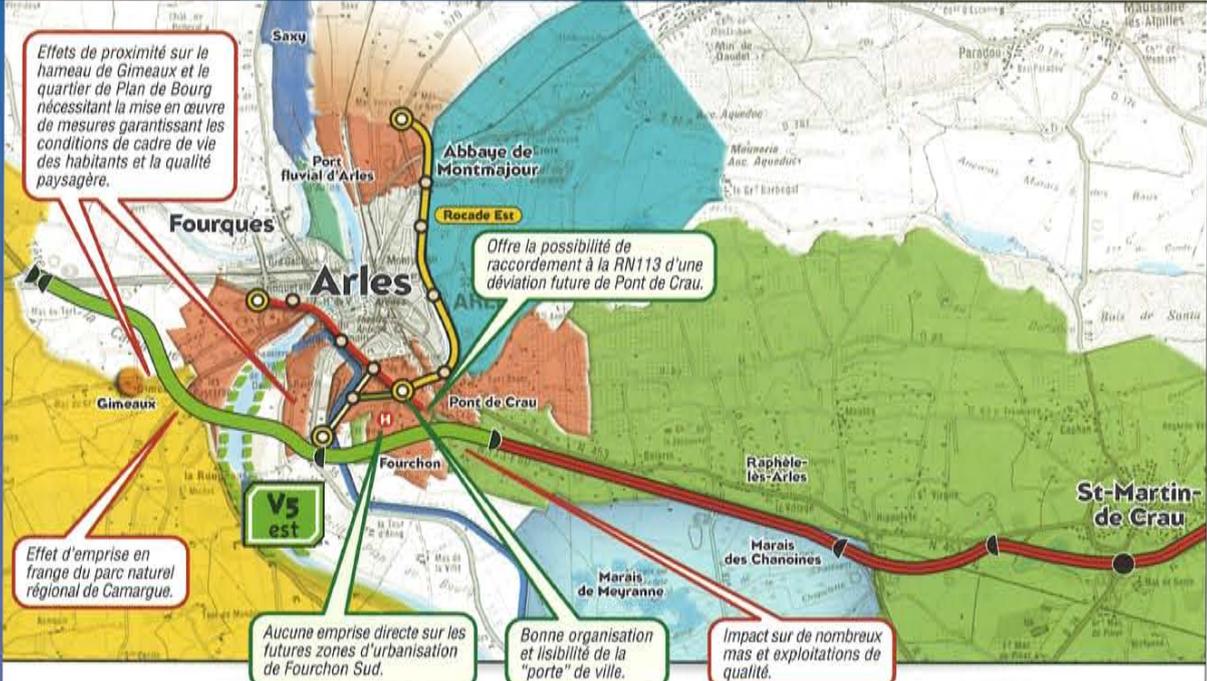


A l'Est de l'hôpital

Est

V5
est

Longueur totale de la solution : 25,2 km
 Longueur en tracé-neuf : 10,2 km
 Longueur en aménagement sur place de l'itinéraire actuel : 15 km
→ mise aux normes 2x3 voies : 6,5 km
 → mise aux normes 2x2 voies : 8,5 km
 Ouvrages d'art non courants : - Franchissement du Rhône, longueur : 1480 m
 Coût : de l'ordre de 350 millions d'euros

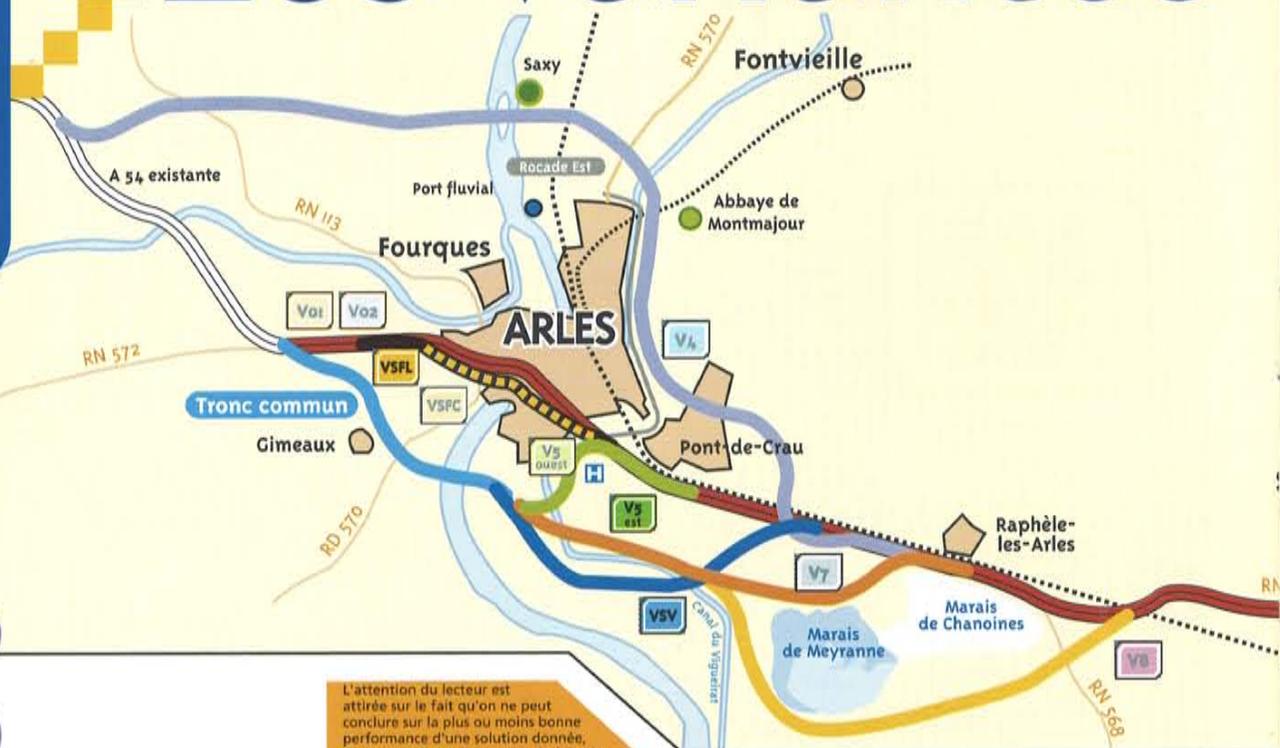


Avantages Inconvénients

- Elle permet la requalification de la RN113 dans sa partie urbaine.
- Elle écarte du centre ville les poids lourds transportant des matières dangereuses.
- Elle conduit à une moindre exposition des habitants à la pollution atmosphérique créée par le trafic routier.
- Elle crée une coupure entre la zone résidentielle et touristique Maeva et les futures zones de développement de Pont de Crau situées en dehors des zones inondables.
- Emprise sur des terres agricoles et prairies de foin de Crau (AOC) faisant également l'objet de protections environnementales (réseau Natura 2000).



Les variantes



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

OBJECTIFS :

JUSTIFIANT LA RÉALISATION DU PROJET

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

LIMITANT LES IMPACTS DU PROJET

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

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

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

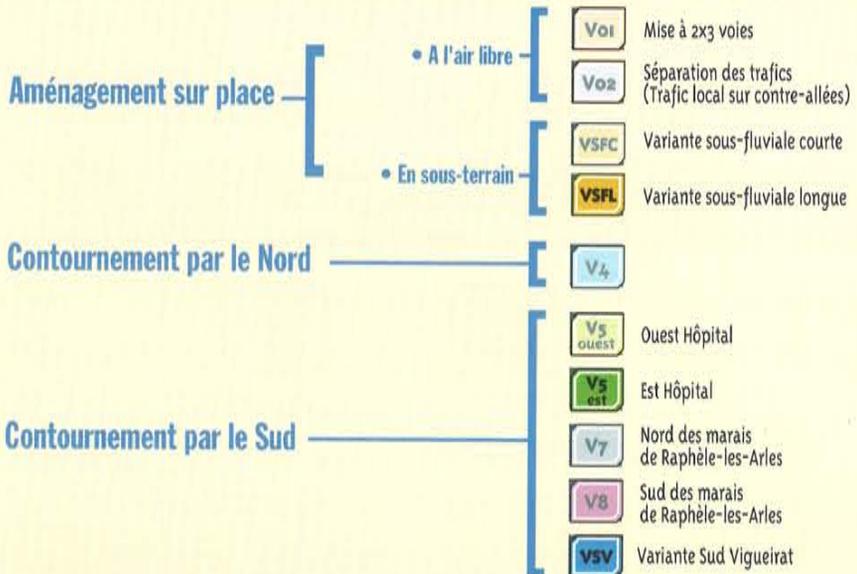
VARIANTES Y REPONDANT LE M

V01							
V01	V02						
V01	V02						
V4	V8	V5FC	V5FL				
V4	V7	V8					
V4							
V4	V7	V8					
V01	V02	V5 OUEST	V5FC				
V01	V02	V4					
V5 est	V7	V8	V5FL	V5V			
V5 est	V7	V8	V5FL	V5V			
V01	V02	V5FC	V5FL				
V01	V02						

Conclusion de ce passage au crible, 3 solutions se détachent :

Toutes les autres ne respectent pas un ou plusieurs des objectifs fondamentaux définis par le groupe de travail et marqués d'un ○

antépassées au crible



St-Martin-de-Crau

MOINS

VARIANTES Y REPODANT LE MIEUX

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

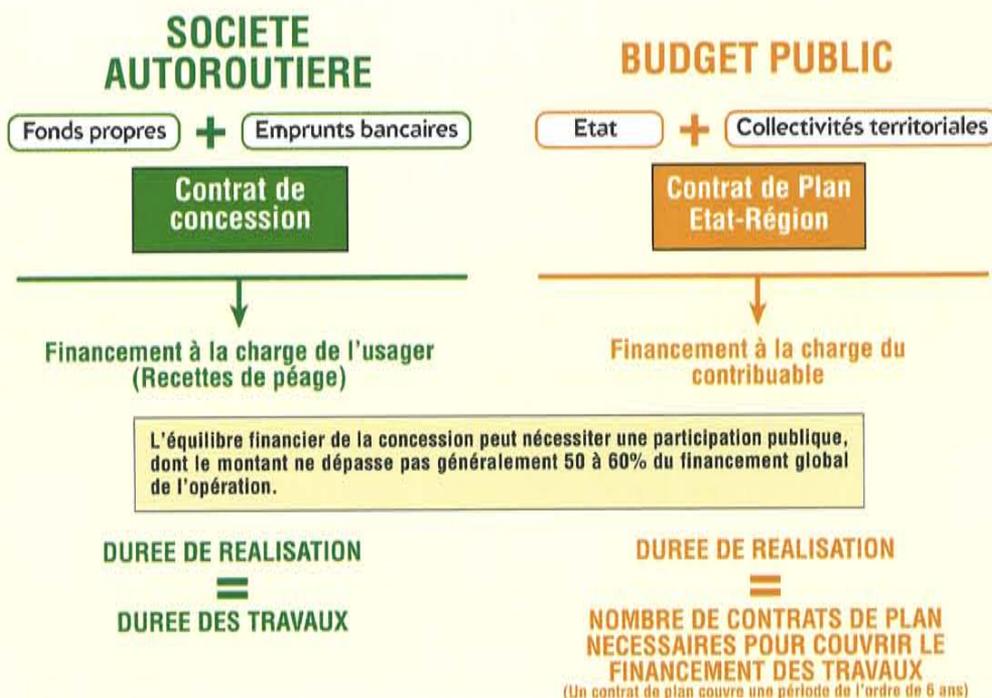


Financements 13

et délais de réalisation pour les trois solutions restant en lice

Seuil financier de l'ordre de 200 millions d'euros	Seuil financier de l'ordre de 500 millions d'euros		
Concession sans participation publique	Concession avec participation publique	Financement en totalité budget public	
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 40px; margin: 0 auto;">V5 est</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 40px; margin: 0 auto;">VSV</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 40px; margin: 0 auto;">VSFL</div>
	350 M d'euros	440 M d'euros	1 100 M d'euros
	Taux de participation publique		Nombre de contrats de plan nécessaires
	5 à 35%	30 à 55%	3
Horizon de mise en service			
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 40px; margin: 0 auto;">2015</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 60px; margin: 0 auto;">2015 à 2020</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 40px; margin: 0 auto;">2030</div>

Deux modes de financement



Associer

pour mieux construire

1995

- LA DDE présente plus d'une dizaine de solutions pour le contournement autoroutier d'Arles.

1996

- Premiers débats avec les arlésiens, qui se mobilisent fortement.
- Nomination d'un médiateur.

1997-1999

- A partir des solutions présentées par le médiateur, d'autres idées émergent :
 - celle du pont urbain permettant de délester la RN113 d'une partie du trafic ;
 - celle du tracé autoroutier enterré, défendue par le Rassemblement des associations du Pays d'Arles.

2000

- L'ARPA (Associations Rassemblées pour le développement durable du Pays d'Arles) est créée.
- La DDE étudie la solution d'un pont urbain pour le trafic local, la RN113 étant alors dédiée au trafic de transit après suppression des échangeurs de centre ville.

2001

- La DDE engage de nouvelles études sur trois partis d'aménagement :
 - l'aménagement de l'itinéraire actuel, soit à l'air libre, soit en sous-terrain
 - le contournement par le nord
 - le contournement par le sud.
- Elle étudie la requalification de la RN113 en boulevard urbain.

2002-2003

LA CONCERTATION : OUVERTURE, DIALOGUE, TRANSPARENCE

Les principaux partenaires sont associés dans un groupe de travail, suivi par un comité de pilotage. Les études techniques sont examinées et validées en commun.

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,
- les communes de Fourques et Saint-Martin-de-Crau,
- 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.

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 Méditerranée,
- la Ville d'Arles,
- la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles,
- la Fondation Tour du Valat,
- l'A.R.P.A. (Associations Rassemblées pour le développement durable du Pays d'Arles),
- Les associations Charrette Bleue - Trébon Campagne-Vivre à Pont-de-Crau.

2003

LA CONCERTATION AVEC LES ARLESIENS

Depuis octobre 2002, la concertation est engagée avec les arlésiens :

- > Trois numéros du journal P'Arles ont rendu compte de l'évolution des réflexions du groupe de travail et largement ouvert leurs colonnes aux opinions de chacun.
- > Cette exposition permettra de poursuivre ce dialogue et de proposer un projet partagé par les habitants du pays d'Arles.

Le groupe de travail



“ P'Arles ! ”

QUELLE AUTOROUTE POUR LE PAYS D'ARLES ?



EXPOSITION

> du 10 mars au 10 avril

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

> du 10 mars au 22 mars

dans la galerie commerciale du Géant Casino de Fourchon

RÉUNIONS PUBLIQUES

Pendant la durée de l'exposition,

la DDE organise des réunions publiques à la Chapelle des Trinitaires :

le mercredi 19 mars à 17h30

Pourquoi une autoroute ?

le jeudi 20 mars à 17h30

Projet urbain et autoroute.

le mardi 25 mars à 17h30

**Patrimoine, agriculture, environnement :
les enjeux du pays d'Arles.**

le mercredi 26 mars à 17h30

**Financements et délais de réalisation de
l'autoroute.**

POUR VOUS INFORMER ET PARTICIPER AU DEBAT :

 www.parles.org



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

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

Direction de la publication : Thierry Dallard, DDE des Bouches-du-Rhône. **Comité de rédaction :** Ville d'Arles : Jean-Luc Masson, Lucien Gay ; ARPA : Jean Gazzano, Henri Ceresola ; La Charrette Bleue : Patrick Mommeja ; CCI du Pays d'Arles : Patrick Deloustal ; DDE des Bouches-du-Rhône : Catherine Bourrier ; CETE Méditerranée : Jean-Pierre Puy. **Coordination éditoriale :** Catherine Bres, DDE des Bouches-du-Rhône. **Conception graphique de l'exposition :** Aïen. **Réalisation :** Magellan. **Impression :** Coloriage