

“P’Arles !”

UNE AUTOROUTE POUR LE PAYS D’ARLES

L’AUTOROUTE, ON EN REPARLE

Editorial

C’est l’option dite “sud Vigueirat” qui a été retenue par le Ministre de l’Équipement à la suite des études et de la concertation menées avec les élus, les responsables socio-économiques, les associations, et l’ensemble des habitants du pays d’Arles.

“Une autoroute dans un projet pour Arles et non pas Arles dans un projet d’autoroute”, tel était le vœu de l’ARPA (Associations Rassemblées pour le développement durable du Pays d’Arles) lors de la constitution de l’association en 2001. C’est bien dans cet esprit que le groupe de travail, sous l’égide du comité de pilotage, tous deux mis en place à la fin de cette même année, a mené une réflexion approfondie, à partir des études techniques fournies par le maître d’ouvrage, pour parvenir au choix d’un projet qui favorise au mieux le développement du pays d’Arles tout en préservant ses richesses.

C’est aussi en concertation avec les acteurs arlésiens et les habitants concernés que vont être menées les études d’avant-projet sommaire (APS) dont l’objectif est de dessiner plus précisément, à l’intérieur du fuseau retenu, le projet d’autoroute qui sera soumis à l’enquête publique en 2007. Pour lancer les études et la concertation, le préfet de région a mis en place le 13 mai dernier un nouveau comité de pilotage qui sera placé aux côtés du maître d’ouvrage pour l’éclairer dans ses décisions. Les études d’APS ont pour objet la définition d’un tracé s’insérant dans une bande d’environ 300 m au sein du fuseau de 1000 m retenu. Ce “resserrement” va donc intéresser les habitants des quartiers concernés. C’est au plus près de ces riverains, et dans la plus grande transparence pour l’ensemble des arlésiens, que seront ainsi étudiées, à partir d’une analyse des enjeux et des contraintes du territoire, les possibilités de tracé pour la nouvelle autoroute.

Ce numéro 6 du journal P’Arles, dans la continuité du travail en commun mené depuis 2001 avec les habitants, atteste de la volonté de la DDE de poursuivre avec eux la construction d’un projet qui contribuera demain à la qualité de leur cadre de vie.

Alain Budillon
Directeur régional et départemental de l’Équipement PACA



Le territoire concerné par le fuseau choisi

La décision ministérielle : une feuille de route

La décision ministérielle du 7 février 2005 définit le fuseau de 1000 m retenu à l’issue des études préliminaires et à l’intérieur duquel le tracé du futur contournement autoroutier devra être recherché. Cependant, la décision n’exclut pas d’éventuelles adaptations locales du fuseau qui pourraient s’avérer nécessaires lors des études d’avant-projet sommaire (APS).

L’impact environnemental lié à la traversée partielle de la zone de la Crau et la préservation de l’intégrité écologique des milieux traversés feront l’objet de la plus grande attention.

L’avant-projet sommaire décrira notamment les impacts et les mesures à prendre :

- pour préserver l’environnement : hydraulique, milieu agricole et milieux naturels (dont les zones Natura 2000), ...
- pour garantir la qualité paysagère et le cadre de vie des habitants.

Le système d’échanges et le nombre d’échangeurs seront déterminés au stade des études d’APS. Les études exposeront également le système d’exploitation retenu en privilégiant notamment la mise en concession et à péage de la totalité de la liaison et la limitation des points d’accès au réseau local, de sorte à conserver à cet aménagement sa

fonction de support du trafic de transit et d’échanges et à préserver les secteurs traversés de tout développement urbain qu’une mise hors péage favoriserait à terme.

Des études financières de la mise à péage de l’itinéraire seront réalisées parallèlement à l’élaboration de l’APS et à la préparation de l’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique. Elles permettront d’évaluer le montant des contributions de l’État et des collectivités territoriales éventuellement nécessaires pour l’équilibre de la concession.

Conformément aux décisions de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), les études seront conduites en concertation étroite et continue avec les collectivités territoriales et les administrations de l’État concernées, les acteurs économiques locaux, les associations et les habitants.

L'APS : préparer le projet pour l'enquête publique

Les études d'avant-projet sommaire ont pour objet la définition d'un tracé s'inscrivant dans une bande de 300 m qui sera soumise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

Les études comportent trois volets. Elles permettront de préciser le parti retenu (solution technique et coût), d'étudier les impacts du projet sur l'environnement et de définir les mesures de réduction ou de compensation des impacts et par ailleurs d'évaluer les "avantages" générés par le projet en termes de déplacements, de sécurité et de développement économique.

LE VOLET TECHNIQUE

Des études des tracés dans les différents domaines techniques suivants seront réalisées :

- géologie et géotechnique,
- hydraulique (écoulement des eaux de surface et des eaux souterraines),
- géométrie des tracés en fonction des normes autoroutières, (y compris les échangeurs et les rétablissements),
- les ouvrages d'art, dont l'ouvrage de franchissement du Rhône,
- l'exploitation et l'entretien de l'autoroute,
- la signalisation,
- les estimations financières.

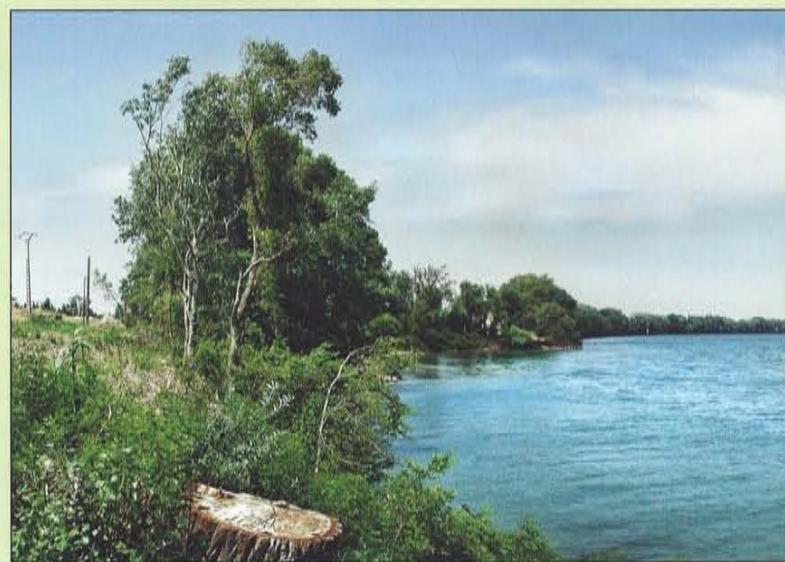
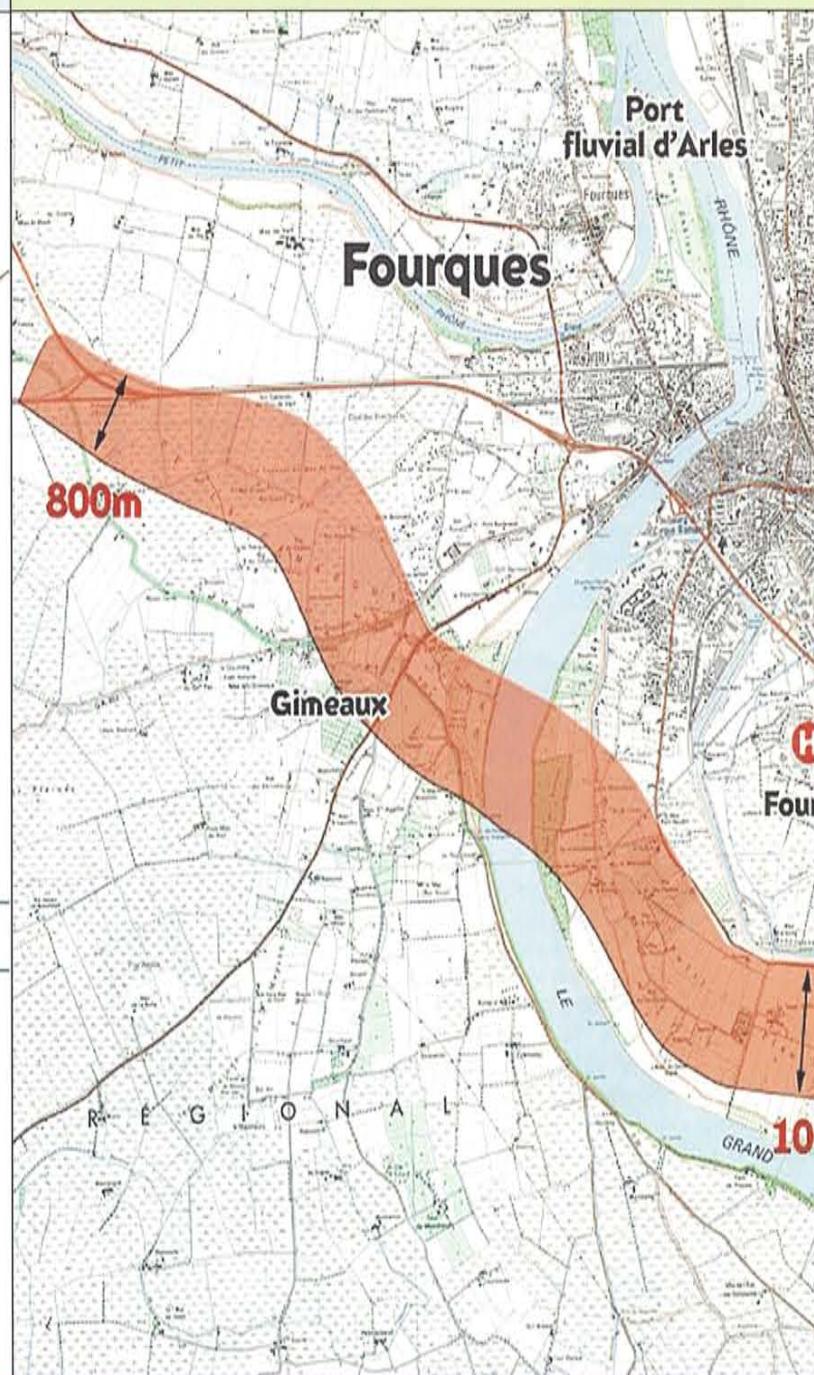
LE VOLET ENVIRONNEMENTAL

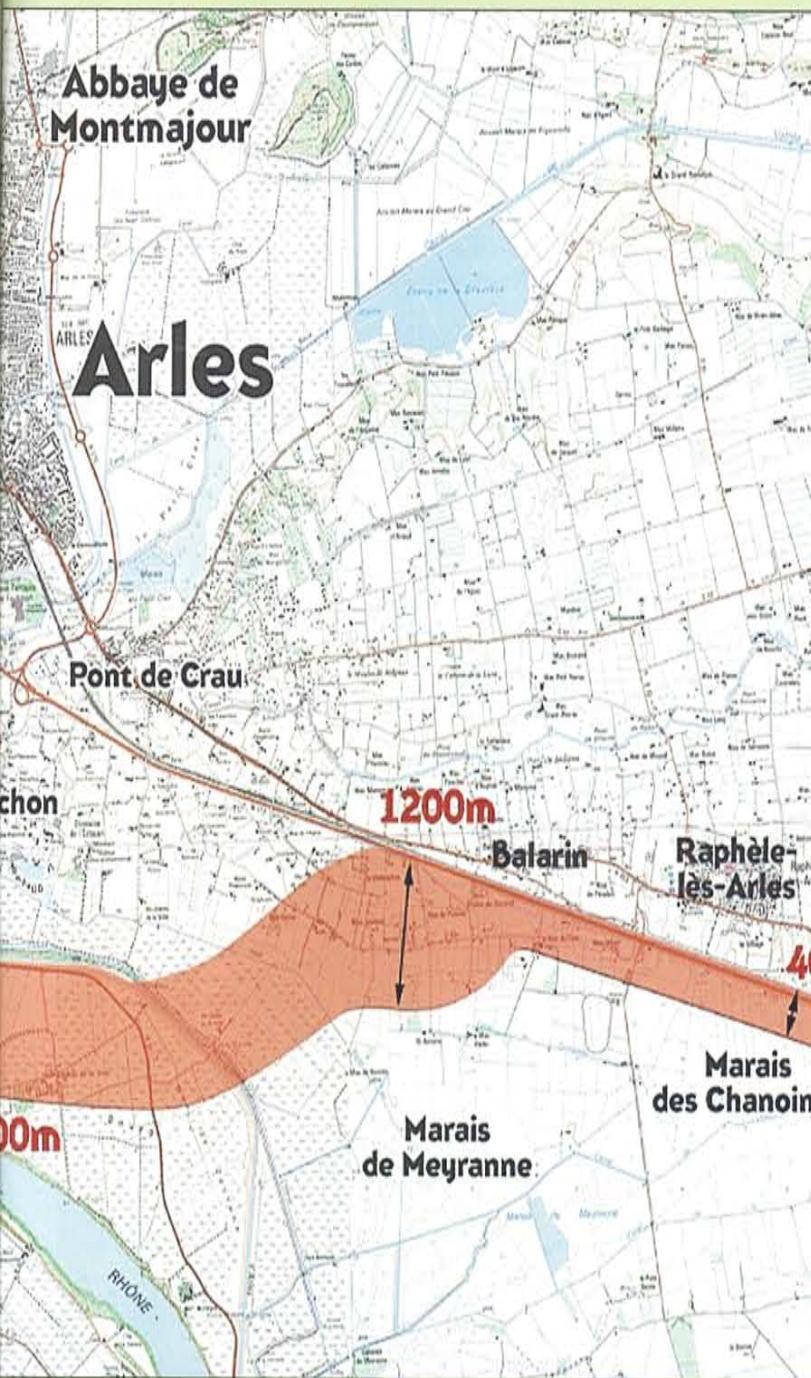
Les impacts du projet sur l'environnement et les mesures de réduction ou de compensation de ces impacts seront analysés dans les domaines suivants :

- le milieu naturel : la faune et la flore,
- le milieu humain : l'urbanisation, les activités humaines (dont l'agriculture), le bruit, la pollution de l'air, ...
- le paysage et le patrimoine.

LE VOLET SOCIO - ÉCONOMIQUE

Ce volet s'attachera à analyser les impacts du projet sur les conditions de déplacement et sur l'économie locale avec notamment des études de trafic (enquête de circulation et estimation des trafics) et une analyse des potentialités du territoire et des effets possibles du projet sur l'industrie, l'agriculture, le commerce, le tourisme, ...



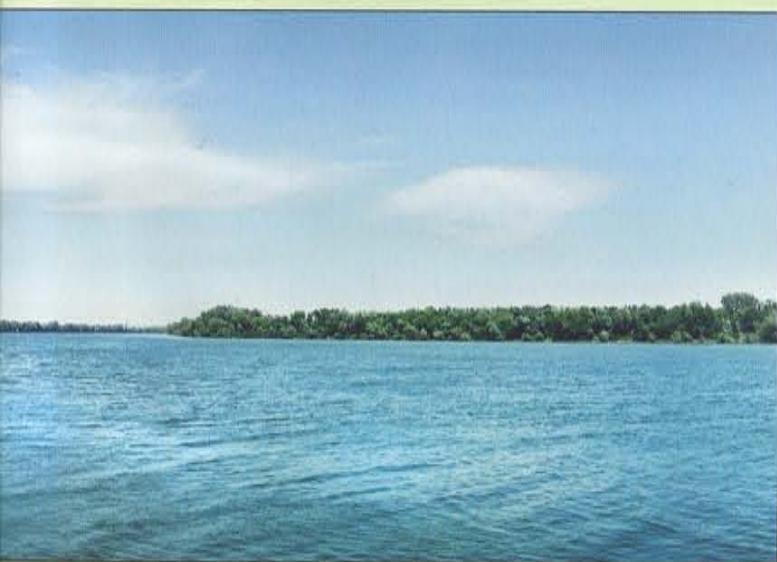


Le fuseau choisi

CE FUSEAU COMPORTE :

- un tronçon autoroutier en tracé neuf à 2x2 voies d'environ 13 km. Il prend son origine sur l'A54 à l'ouest au niveau de l'échangeur d'Eyminy et passe en tête de Camargue. Après le franchissement du Rhône, il poursuit son développement au sud du canal du Vigueirat qu'il traverse pour rejoindre la RN 113 au lieu dit Balarin à l'Est d'Arles,
- une section de la RN 113 réaménagée aux normes autoroutières avec statut autoroutier sur une longueur d'environ 12,6 km.

COÛT DU PROJET : 470 M€ (valeur mai 2004)



Les étapes d'études et de concertation

Étape 1

Analyse des contraintes du fuseau

Jusqu'à la fin de l'année 2005 : l'analyse des contraintes de la bande d'étude (faune et flore, agriculture, urbanisation, archéologie, sites et monuments protégés, etc...) permettra de caractériser tous les espaces concernés en fonction de leur occupation actuelle ou future et de leurs sensibilités.

Étape 2

Étude et comparaison des variantes techniques

L'étude des variantes de tracé, qui s'achèvera vers **avril 2006**, permettra d'étudier les différents tracés possibles, tenant compte des enjeux et des contraintes recensées et respectant au mieux les territoires traversés.

Étape 3

Étude de la solution retenue

L'étude fine de la variante retenue pour **l'été 2006** conduira à la production du dossier d'APS pour **l'automne 2006** précisant la définition technique, les coûts, les impacts et les mesures visant à y remédier.

Une nouvelle concertation

Les études préliminaires se sont déroulées de 2001 à 2003 en s'appuyant sur une large concertation locale, réunissant notamment les élus arlésiens et des associations telles que l'ARPA, collectif d'associations locales.

La Commission Nationale du Débat Public a reconnu le 4 juin 2003 la qualité de la concertation menée, continue et approfondie. Elle a recommandé aux services de l'État, sous l'autorité du préfet, de poursuivre la concertation engagée "afin d'assurer de façon continue la participation du public à l'élaboration du projet jusqu'au moment où il sera soumis à l'enquête d'utilité publique". Le comité de pilotage et le groupe de travail seront des éléments de cette concertation.

Placé aux côtés du maître d'ouvrage pour l'éclairer dans ses décisions, le comité de pilotage rassemblera, sous la présidence du Préfet de la région PACA, les principaux élus concernés, les Chambres Consulaires, les services de l'État.

Le groupe de travail, réunissant notamment des représentants des communes concernées, des chambres consulaires, d'organismes garants scientifiques, de diverses associations, apportera sa connaissance du territoire pour l'élaboration des études d'avant-projet sommaire et pourra être force de proposition. Des réunions thématiques ou par secteurs géographiques seront organisées.

COMPOSITION DU COMITÉ DE PILOTAGE

Sous la présidence du préfet de région, préfet des Bouches-du-Rhône, il réunit :

- le directeur régional et départemental de l'Équipement Provence-Alpes-Côte d'Azur
- le président de La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- le président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône
- le maire d'Arles
- le maire de Saint-Martin-de-Crau
- le maire des Saintes-Maries-de-la-Mer, député des Bouches-du-Rhône
- le président de la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône
- le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles
- le directeur régional de l'Environnement (DIREN)
- le directeur régional de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE)
- le directeur régional des Affaires Culturelles (DRAC)
- le chef du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP)

COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

Ville d'Arles
 Ville de Saint-Martin-de-Crau
 Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette
 Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles (CCIPA)
 Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône
 Comité du Foin de Crau
 Symadrem
 Fondation Tour du Valat
 Parc Naturel Régional de Camargue
 Conservatoire Etude des Écosystèmes 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
 Comité d'Intérêt de Quartiers Tête de Camargue
 ASIG de Gimeaux
 Association des Arrosants de la Crau
 Syndicat des riziculteurs de France et filière

www.parles.fr

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.

Étapes du projet	Étapes de concertation
2000-2003 études préliminaires commandées par le Ministère de l'Équipement <ul style="list-style-type: none"> • études de fuseaux de 1000 m de large • étude des enjeux territoriaux • identification des critères de choix 	concertation avec les élus, les associations, les socio-professionnels et les habitants sur les choix d'aménagement à privilégier
été 2003 dossier définitif d'études préliminaires transmis au Ministère de l'Équipement	
février 2005 décision ministérielle (Ministre de l'Équipement) sur le choix du fuseau de 1000 m	
printemps 2005 automne 2006 études d'avant-projet sommaire : <ul style="list-style-type: none"> • 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 2007 approbation de l'Avant-projet sommaire par décision ministérielle (Ministre de l'Équipement) <ul style="list-style-type: none"> • bilan de la concertation et estimation des coûts • proposition d'une bande de 300 m de large à soumettre à l'enquête publique. instruction interadministrative	
automne 2007 enquête publique	consultation du public sur le tracé proposé (bande de 300 m)
2008 déclaration d'utilité publique <i>décret du Premier Ministre après avis du Conseil d'État</i> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <i>décret du Premier Ministre après avis du Conseil d'État</i>	
Avant-projet autoroutier <ul style="list-style-type: none"> • 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 : <ul style="list-style-type: none"> • 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	