



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

Concertation publique réglementaire  
2 décembre 2020 - 31 janvier 2021

# Annexes contournement autoroutier d'Arles

## Annexe 5 : Contributions reçues

Annexe 5.3 : Formulaire internet disponible  
sur [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com)



**Nota :**

Les retranscriptions ci-dessous sont des verbatim, c'est-à-dire une copie exacte des contributions des participants à la concertation.

Aucune modification, ni grammaticale ni orthographique n'a été apportée à ces contributions.

Afin de protéger les données des contributeurs, nous avons masqué les noms, prénoms et adresses des particuliers au sein des contributions.

Les noms de représentants d'organismes et les coordonnées des organismes peuvent néanmoins apparaître.

## Contributions via le formulaire

Du 2 décembre 2020 au 31 janvier 2021, un formulaire a été mis à disposition sur le site [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com) dans la rubrique « Contribuez ».

### Contribution envoyée le 17/11/2020

Contribution n°1	18 : 36	Bonjour, ce projet est une ineptie alors que nous allons être de plus en plus impactés par le changement climatique (et alors même qu'une convention citoyenne sur le climat a été organisée). En plus de détruire des terres agricoles, il va occasionner une augmentation générale du trafic routier, alors même que nous devrions travailler sur du report modal entre la route et le ferroviaire. Faisons de la problématique de la N113 une opportunité pour devenir un territoire précurseur et modèle de ce que nous voulons pour demain.
------------------	---------	--

### Contribution envoyée le 21/11/2020

Contribution n°2	11 : 10	Pourquoi un contournement ? Chamonix a fait le choix de ferrouillage, pourquoi pas nous afin de garder notre nature intacte. De plus cela amènerait de l'argent : 2 voies de la nationale 113 pour les voitures avec péages entre Saint-Martin et Arles 2 voies de ferrouillage pour les camions avec péage on nous parle de transition, montrons l'exemple.
------------------	---------	---

### Contributions envoyées le 03/12/2020

Contribution n°3	13 : 23	<p>Excellent projet qui n'a que trop longtemps tardé et qu'il est URGENT de mettre en oeuvre. Le tracé général est cohérent avec le but recherché et j'y suis globalement TRES FAVORABLE.</p> <p>Cependant, j'émets 2 remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur le secteur Tête de Camargue, la solution TCN va engendrer un tronc commun entre A54 d'une part et l'axe N113/N572 d'autre part = MAUVAISE SOLUTION. On sait à quel point les troncs communs sont néfastes pour le bon écoulement du trafic (voir tronc commun A4/A86, A71/A89, A20/A89, A7 entre A54 et A8, N296/A51/N7...). Pis encore, ce tronc commun mélangerait un trafic local (celui roulant sur N113/N572) avec un trafic interrégional de l'"Axe ouest-est méditerranéen (A9 – A54 – A7 – A8)" !!! Pour une question d'intérêt général, il est donc INDISPENSABLE de laisser les flux indépendants et choisir la solution TCS.</li> <li>- il est dommage de ne pas profiter de l'opération pour faire "sauter" les 2 barrières de péage et englober la nouvelle A54 dans le système de péage fermé A61/A9/A7/A8. Encore une fois, cela permettrait de fluidifier le trafic interrégional. [exemple de péages supprimés par intégration à un système fermé : A4 contournement de Reims, A9 contournement de Montpellier]</li> </ul> <p>Le système fermé et la prise d'un ticket n'est absolument pas incompatible avec une desserte ultra-locale qui pourrait rester gratuite (comme le cas de la déviation de Courtenay sur l'A19).</p> <p>Ainsi, tout le monde y trouverait son compte : le trafic interrégional qui n'aurait pas 2 arrêts supplémentaires à faire, le trafic St-Martin - Arles qui conserverait la gratuité.</p>
Contribution n°4	15 : 47	Non à l'autoroute !
Contribution n°5	15 : 52	On en veut pas !
Contribution n°6	15 : 53	Ce projet est un non-sens écologique et sa pertinence économique ne fait pas l'unanimité
Contribution n°7	16 : 04	Projet absurde, non réfléchi, et qui risque de détruire tout l'incroyable écosystème naturel de Camargue!!
Contribution n°8	16 : 22	La construction de l'autoroute c'est un projet destructeur de l'environnement.
Contribution n°9	16 : 30	<p>Outré que l'on puisse encore proposer ce genre d'infrastructures démiurgique, hors de prix et surtout hors d'âge. Ce projet date des années 1980, il a été rejeté car jugé trop destructeur pour l'environnement il y a déjà 40 ans !</p> <p>La situation environnementale s'est détériorée depuis et la seule réponse des ingénieurs de la DREAL pour répondre aux désengorgement de la RN 113 c'est de proposer une autoroute sur pilotis au milieu de zones Natura 2000, d'AOC Foin de Crau et Taureaux de Camargue.</p> <p>Je suis atterré de constater qu'aucune étude sérieuse pour aménager l'existant ne soit menée et que la logique urbanistique consiste visiblement à ajouter une nouvelle nuisance à celle de la RN 113. C'est à désespérer de la capacité des pouvoir publics à penser l'avenir...</p>
Contribution n°10	18 : 28	Ce tracé est destructeur pour la Camargue!
Contribution n°11	18 : 44	Il faut repenser ce tracé destructeur pour la Camargue !!!
Contribution n°12	19 : 40	Stop aux bêtises !

Contributions envoyées le 04/12/2020

Contribution n°13	01 : 38	<p>Résident Marseillais mais amoureux de la région ou nous nous rendons très régulièrement en famille (nous avons des amis à Saint Martin de Crau), je souhaite partager aux porteurs de ce projet mon avis sur ce qui me semble être un des projets les plus anachroniques de notre région, qui pourtant sait être inventive dans ce domaine.</p> <p>Il me semble que ce projet a déjà été retoqué il y a plus de 40 ans pour son impact écologique destructeur.</p> <p>Aujourd'hui, à l'heure où notre attention doit se porter de plus en plus vers la préservation de notre patrimoine écologique et culturel, je suis vraiment étonné que le sujet revienne sur la table.</p> <p>Faire passer une autoroute au cœur des zones Natura 2000, des AOC Foin de Crau et Taureau de Camargue, au cœur d'un des plus beaux territoires de notre région, vraiment? Quel sens? Au bénéfice de qui?</p> <p>Je comprends que la Nationale puisse être une gêne pour certains riverains. Mais il est aussi terriblement important de valoriser ce qui aujourd'hui fait la richesse de la Crau et du pays d'Arles, son patrimoine agricole et culturel attirant toujours plus de tourisme soutenable et durable, la beauté de ses paysages uniques et la richesse hydraulique de la région garantissant à la fois une biodiversité endémique et une pérennité agricole.</p> <p>Alors Mesdames et Messieurs, avant de prendre cette décision, pensez à vos enfants et à vous aussi et peser bien les tenants et aboutissants. Certes, vivre au bord d'une nationale n'est pas la panacée, mais c'est bien malheureusement le quotidien de beaucoup de monde, y compris des riverains de la N113 qui, il me semble, se sont installés en connaissance de cause. Par contre détruire un des derniers espaces à forte valeur écologique de notre région est une décision bien plus grave, hypothéquant l'avenir de ce patrimoine (culturel, agricole, écologique, touristique, gastronomique) hors du commun. Il y aura toujours quelques décisionnaires avides des retombées économiques du projet qui semblent bien peu se préoccuper des enjeux du moment et ce sera toujours à nous autre citoyen de nous élire lorsque cela fait sens.</p> <p>Il est urgent de préserver ce qui reste encore à préserver et le Pays d'Arles en est probablement le meilleur exemple.</p> <p>« Dis papa pourquoi vous avez tout détruit ? Oh tu sais, ça bouchonnait en rentrant le soir.»</p> <p style="text-align: center;">Un voisin qui vous veut du bien,</p> <p style="text-align: center;">[REDACTED]</p>
Contribution n°14	09 : 52	<p>Ceci n'est pas une contribution mais une question :</p> <p>Je n'ai pas trouvé sur le site internet lcomme indiqué page 32 et page 35 du document support) les deux documents complets d'analyse des solutions alternatives au projet qui devaient être mis en ligne le 2 décembre..</p> <p>Quand seront ils diffusés?</p> <p>Merci. [REDACTED]</p>
Contribution n°15	13 : 45	Bonjour j'aimerais connaître le tracé de contournement de la ville de saint Martin de Crau, moi même habitant derrière l'autoroute ([REDACTED]) j'avoue que je pouvoir ouvrir mes fenêtres au beaux jours ne serait pas du luxe. Cdlt

#### Contributions envoyées le 05/12/2020

Contribution n°16	09 : 10	Contre cette infrastructure
Contribution n°17	09 : 52	Nous pouvons trouver d'autres tracés plus respectueux de notre environnement. Faisons l'effort d'en faire une priorité
Contribution n°18	20 : 38	Chers partenaires institutionnels, il est important de changer ce tracé qui menace la biodiversité de la Camargue. En espérant que nos voix seront entendus

#### Contribution envoyée le 07/12/2020

Contribution n°19	16 : 42	Le projet retenu ? UN PROJET CONTRAIRE A L'AMENAGEMENT DURABLE ET COHERENT DE L'ECONOMIE DU PAYS D'ARLES + UN PROJET ECOLOGIQUEMENT INADMISSIBLE + UN PROJET QUI N'ATTEINT PAS LES OBJECTIFS INITIALEMENT FIXES PAR L'ETAT + UN PROJET INUTILEMENT ONEREUX. Je ne comprends pas qu'à ce jour aucun autre tracé n'ait sérieusement été étudié par la DREAL. C'est scandaleux, surtout avec la dégradation climatique qui s'est accentuée et ce qu'affiche le gouvernement sur ces sujets.
-------------------	---------	--

#### Contributions envoyées le 08/12/2020

Contribution n°20	13 : 02	<p>Comme de nombreux citoyens arlésiens je suis fermement opposé à ce projet de contournement autoroutier.</p> <p>Sous couvert de préservation de la santé des arlésiens, ce contournement ne ferait en réalité qu'aggraver le problème en se contentant de déplacer les nuisances, tout en favorisant l'augmentation du trafic routier et notamment des poids-lourds dans la région.</p> <p>Par ailleurs, il entraînerait la destruction d'énormes surfaces de milieux naturels et agricoles de très haute qualité, dans une région pour laquelle ils sont un atout en termes de développement durable.</p> <p>Enfin le tracé retenu avait déjà été invalidé lors de précédentes études, et la situation sanitaire actuelle du pays oblige l'État et les collectivités à économiser les finances publiques pour venir en aide à l'économie et aux citoyens, et non à des projets inutiles, destructeurs et dispendieux.</p>
Contribution n°21	15 : 38	Je pense que la traversée sous terraine du Rhône doit être privilégiée pour des raisons sanitaires, écologiques et environnementales. Afin de préserver aussi les ressources en terre cultivables et les cultures biologiques le long du vaisseau.

#### Contributions envoyées le 09/12/2020

Contribution n°22	10 : 01	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis contre le projet de contournement autoroutier d'Arles ; projet présentement soumis à une concertation publique...Et souscrit aux arguments développés par les écologistes et le mouvement "Changeons d'avenir" conjoncturellement alliés (si j'en crois le compte rendu de "la provence " du 5 décembre) avec les agriculteurs de Camargue.</p> <p>Mais je voudrais en plus soumettre un autre argumentaire pour étayer mon opposition à un tel projet :</p> <p>Je me disais que les personnes à l'origine de l'actuelle R N 113 (dont les multiples nuisances font consensus) ont du, à l'époque, se féliciter de leur travail avant de se rendre compte, probablement assez rapidement, de la bombe à retardement qu'elles nous avaient léguées. Je crains qu'en cas de réalisation du susdit projet, nous soyons à la veille de recommettre la même erreur! Les nuisances actuellement constatées ne seraient en rien estompées mais au contraire, elles ne seront que déplacées et passablement augmentées tout en empêchant d'autres alternatives d'avoir pu voir le jour. Non, non et non!</p> <p>Pour être en accord avec les objectifs des accords de Paris et engager une véritable lutte contre le réchauffement climatique (dont Arles pourrait s'enorgueillir) un tel projet ne peut se concrétiser. Les alternatives doivent s'inscrire dans une volonté nécessaire et courageuse de réduire drastiquement le Traffic routier en développant le ferroutage (dynamiser la ligne de chemin de fer entre Montpellier et Marseille, entre l'Italie et l'Espagne et la rendre obligatoire pour les poids lourds en transit (ainsi que nos amis Suisses ont su le faire!), en privilégiant le transport fluvial ainsi qu'en réaménageant le Traffic routier Arlésien (Création de grands parkings extérieurs à la ville et mise en place de navettes rapides et peu onéreuses qui dissuaderont les Arlésiens de prendre leur voiture) et enfin, création de pistes cyclables dans un réseau enfin digne de ce nom! Toutes ces dernières propositions devant être repensées et affinées avec les Arlésiens dans l' objectif de leur bien-être et de leur santé. En vous remerciant [REDACTED]</p>
-------------------	---------	--

Contribution n°23	15 : 53	<p>Plusieurs bonnes raisons de ne pas faire de tunnel sous-fluvial, si certains en rêvent encore</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le transport des matières dangereuses</li> </ul> <p>Coût et contraintes exorbitantes pour aménager le tunnel pour autoriser leur accès, sinon vont-ils transiter par le centre-ville ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Problèmes de pollution liée à l'évacuation des gaz d'échappement et des particules fines, même si cela se fait en entrée ou sortie du tunnel           <ul style="list-style-type: none"> <li>- En cas d'accident               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fermeture du tunnel et report de la circulation sur les voiries locales avec bouchons prolongés (notamment RD 453, Pont de crau, Raphèle, centre ville...)</li> <li>• Risques aggravés des accidents en cas d'incendie</li> <li>• Risque de destruction du tunnel en cas d'incendie et fermeture définitive</li> </ul> </li> <li>- Tunnel en 2X3 voies dans le tunnel donc élargissement de la RN 113 sur tout son parcours en amont et en aval des entrées et sorties du tunnel avec importantes destructions aux abords et fortes nuisances pour les riverains</li> </ul> </li> </ul> <p>Sous-fluvial court : destruction du cirque romain.    Sous-fluvial long : destruction des infrastructures urbaines existantes  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durée des travaux estimée à 3 à 8 ans</li> </ul> <p>Comment sera organisée la circulation pendant le chantier ? Report sur les voiries locales (RD 453, Centre-ville...) ?</p> <p>Une question essentielle relative à l'accès Sud d'Arles et à la requalification de la RN 113</p> <p>Le projet de raccordement entre le RD 35 et la RN 113 tel qu'il figure dans le projet présenté semble très compliqué et peu compréhensible. Le RD 35, futur accès Sud au centre-ville depuis le contournement autoroutier, permettra l'accès à la rocade vers le Nord d'Arles (direction ZA Nord, port fluvial, Tarascon, Avignon...) par le rond-point dit de l'hôpital, un accès à la RN 113 puis une bretelle de sortie vers Pont de Crau, et le rond-point de Pont de Crau.</p> <p>Tout cela est extrêmement inconfortable et peu sécurisé et n'incitera en rien les véhicules venant de l'Est (Salon, Fos, Marseille) d'emprunter le contournement pour se rendre au Nord d'Arles et notamment aux zones d'activités, maintenant ainsi un niveau de trafic élevé entre Balarin et Pont de Crau sur la RN 113 et sur la RD 453.</p> <p>Cette problématique n'apporte pas de réponse satisfaisante aux objectifs de développement socio-économique du territoire .</p> </p>
Contribution n°24	19 : 09	<p>Bonjour,</p> <p>Suite à ma participation à votre tenue de concertation sur le sujet du contournement, je souhaiterai pouvoir échanger avec vous par email afin notamment, de vous adresser des pièces jointes et images de ma situation géographique ainsi que des emails historiques inhérents à découverte de ce projet.</p> <p>Je vous remercie par avance et reste dans l'attente de votre retour,</p> <p>Cordialement,</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°25	19 : 11	<p>Bonjour, serait il possible en attente de la création du contournement, de supprimer l'entrée de l'avenue Clemenceau</p> <p>Qui est un lieu très accidentogène</p> <p>Et De revoir le revêtement afin réduire le bruit</p>

### Contributions envoyées le 10/12/2020

Contribution n°26	17 : 45	<p>Le projet de tracé V6 serait désastreux pour l'environnement et la préservation de la biodiversité du Pays d'Arles.</p> <p>C'est inadmissible !</p> <p>Il est impératif d'étudier sérieusement les alternatives proposées, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ détour obligatoire du transit par A7/A9</li> <li>2/ limitation de vitesse à 50kms/heure sur 5 kms</li> <li>3/ ferrouillage</li> <li>4/ voie sous-fluviale longue</li> </ul>
Contribution n°27	18 : 16	<p>Je suis un professionnel de la route je veux vous signaler que le problème existant est un problème d'une circulation d'un trop grand nombre de camions qui circulent et qui provoquent une pollution, un danger. Ces camions sont de plus en plus nombreux ils nous rapportent rien nous devrions les déroutés sur des autoroutes déjà existantes de salon de Provence via Bollène vers Nîmes ce qui permettrait de ne plus abîmer des paysages vierges. Ensuite je trouve que vous parlez de tracer mais à aucun moment vous parlez de toutes les personnes qui se trouvent sur où à côté d'un tracer. Il faudrait expliquer comment ils seront indemnisés et soutenu par la mairie. Car aujourd'hui on les abandonné.</p>
Contribution n°28	21 : 02	<p>Bonjour,</p> <p>Nous sommes propriétaires au ██████████. Nous souhaitons contribuer activement au choix du tracé sur le secteur Draille Marseillaise étant concernés au 1er plan par le projet. Notre maison est limitrophe au projet et sera impactée par des nuisances sonores et visuelles, hausse de la pollution, diminution de la valeur du foncier...</p> <p>Mon époux et moi même souhaitons vivement que le tracé retenu soit prioritairement le DRS1 et en second choix le tracé DRS2 DRVSVD</p> <p>Premièrement nous tenons à nous appuyer sur la page 22 de la dernière synthèse du projet par la DREAL pour argumenter notre choix. : " La variante de tracé DRS1 serait la plus favorable quant au cadre de vie puisqu'elle serait la plus éloignée des lieux de vie parmi les 5 variantes de tracé, minimisant les co-visibilités. Cependant, elle serait la plus impactante de toutes les variantes de tracé sur les critères environnementaux relatifs au milieu naturel, au milieu physique et à l'agriculture du fait de sa localisation proche des zones naturelles à forts enjeux des marais de Meyranne et des Chanoines. "</p> <p>Deuxièmement vous pouvez trouver page 21 du groupe de travail "nuisances sonores" séance 6 partie 1 du jeudi 20 juin 2013 de la DREAL : un tracé du projet qui correspond au DRS1 actuel avec des préconisations pour la limitation de l'impact sonore sur les riverains.</p> <p>Nous sommes bien conscients de l'impact du futur projet, sur le cadre de vie des riverains car nous vivons depuis 2018 dans cette maison à 100m de la RN113, et de la voie ferrée déjà sources de nuisances.</p> <p>D'ailleurs lors de l'acquisition de notre maison nous avions consulté le tracé sur la DREAL, car nous savions qu'il y aurait un contournement autoroutier. Suivant les plans, le tracé type DRS1 était clairement spécifié, l'autoroute s'éloignait donc de notre propriété. C'était une bonne nouvelle. Aujourd'hui nous sommes conscients de la nécessité du contournement, c'est pourquoi je vous demande de bien vouloir prendre en considération l'avis des habitants qui devront vivre et subir les conséquences de cet ouvrage.</p> <p>Si le choix du tracé DRN1 ou DRN2 est retenu nous nous retrouverons en plus de la RN113 avec une autoroute 2 fois trois voies reliée par un échangeur devant la maison !!! Dans cette funeste perspective il ne s'agirait donc plus d'un contournement comme indiqué depuis toujours dans les différentes versions du projet!</p>

		<p>J'espère que vous prendrez en compte notre avis Restant à votre disposition pour en parler. Cordialement [REDACTED]</p>
Contribution n°29	21 : 08	<p>Bonjour,</p> <p>Nous sommes propriétaires au [REDACTED]. Nous souhaitons contribuer activement au choix du tracé sur le secteur Draille Marseillaise étant concernés au 1er plan par le projet. Notre maison est limitrophe au projet et sera impactée par des nuisances sonores et visuelles, hausse de la pollution, diminution de la valeur du foncier...</p> <p>Mon époux et moi même souhaitons vivement que le tracé retenu soit prioritairement le DRS1 et en second choix le tracé DRS2 DRVSVD</p> <p>Premièrement nous tenons à nous appuyer sur la page 22 de la dernière synthèse du projet par la DREAL pour argumenter notre choix. : " La variante de tracé DRS1 serait la plus favorable quant au cadre de vie puisqu'elle serait la plus éloignée des lieux de vie parmi les 5 variantes de tracé, minimisant les co-visibilités. Cependant, elle serait la plus impactante de toutes les variantes de tracé sur les critères environnementaux relatifs au milieu naturel, au milieu physique et à l'agriculture du fait de sa localisation proche des zones naturelles à forts enjeux des marais de Meyranne et des Chanoines. "</p> <p>Deuxièmement vous pouvez trouver page 21 du groupe de travail "nuisances sonores" séance 6 partie 1 du jeudi 20 juin 2013 de la DREAL : un tracé du projet qui correspond au DRS1 actuel avec des préconisations pour la limitation de l'impact sonore sur les riverains.</p> <p>Nous sommes bien conscients de l'impact du futur projet, sur le cadre de vie des riverains car nous vivons depuis 2018 dans cette maison à 100m de la RN113, et de la voie ferrée déjà sources de nuisances.</p> <p>D'ailleurs lors de l'acquisition de notre maison nous avions consulté le tracé sur la DREAL, car nous savions qu'il y aurait un contournement autoroutier. Suivant les plans, le tracé type DRS1 était clairement spécifié, l'autoroute s'éloignait donc de notre propriété. C'était une bonne nouvelle.</p> <p>Aujourd'hui nous sommes conscients de la nécessité du contournement, c'est pourquoi je vous demande de bien vouloir prendre en considération l'avis des habitants qui devront vivre et subir les conséquences de cet ouvrage.</p> <p>Si le choix du tracé DRN1 ou DRN2 est retenu nous nous retrouverons en plus de la RN113 avec une autoroute 2 fois trois voies reliée par un échangeur devant la maison !!! Dans cette funeste perspective il ne s'agirait donc plus d'un contournement comme indiqué depuis toujours dans les différentes versions du projet!</p> <p>J'espère que vous prendrez en compte notre avis Restant à votre disposition pour en parler. Cordialement [REDACTED]</p>
Contribution n°30	21 : 51	<p>Pour quoi tant d'acharnement à créer une autoroute, qui ne réglera en rien la circulation infernale de l'axe est / ouest. Bien au contraire, vous allez multiplier par 2 ou 3 le flux de véhicules, notamment des camions si chers à Mme Michel. Mais il y aura autant de voitures sur la 113, car il faudra être sacrément c... pour payer les 25 km d'autoroute (sûrement au prix fort) alors qu'on peut prendre la 113 gratuitement ! Il faut arrêter de nous prendre pour des neuneus, ce qui vous intéresse, vous les élus c'est permettre aux camions de rouler encore plus, vive le port etc, n'est ce pas Mme Michel ?</p> <p>Et de débloquer des terrains agricoles pour les rendre constructibles tout au long de ce nouveau tracé afin de faire d'autres zones comme la hideuse et polluante St Parpin de Crau. Vous êtes juste des spéculateurs ! Mais ne vous inquiétez pas, vous n'êtes pas plus immortels que nous, alors votre fric gagné au dépend de la santé de vos concitoyens ben c'est pas vous qui en profiterez mes la prochaine génération, enfin si le cancer ne les ronge pas avant....</p>

### Contribution envoyée le 11/12/2020

Contribution n°31	13 : 04	Je me demande pourquoi le tracé sous-fluvial n'est pas étudié car c'est celui qui : crée le moins de nuisances environnementales et n'a du coups pas d'opposants c'est du gagnant : gagnant : la ville récupère le tronçon de 113 qui l'interesse, ; la nuisance n'est pas créée "un peu plus loin" pour faire vite et bien, il n'y a qu'une solution c'est le sous fluvial
-------------------	---------	---

### Contributions envoyées le 12/12/2020

Contribution n°32	07 : 04	Une contribution, très bien ! Mais à quoi cela sert il si vous n'écoutez pas depuis 30 ans déjà ? Projet destructeur et aberrant. Pourquoi ne pas imaginer un autre monde comme l'a dit notre président ? Nous avons une exploitation apicole en bio qui sera détruite par le passage de l'autoroute à [REDACTED]. Que proposez vous ?
Contribution n°33	12 : 51	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>L'aménagement actuel de la RN 113 incluant un passage souterrain au niveau de la ville d'Arles et sous le Rhône, , nous paraît, de très loin, la seule solution en l'absence d'une vraie volonté politique de transport par rails (ferroutage).</p> <p>Tout le reste n'est que pure folie.</p> <p>Bien à vous,</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°34	13 : 24	<p>Déjà martelé à toutes les réunions DREAL/CCI, il existe d'autres alternatives à ce projet OBSOLETE :</p> <p>1/ Détour obligatoire du transit internationale par A7/A9,</p> <p>2/ Limitation de vitesse à 50 km/h sur 5 km,</p> <p>3/ Ferroulage conteneurs et/ou camions sur wagon,</p> <p>4/ Appel à projet pour ré-étude variante SOUS FLUVIALE LONGUE, initialement privilégiée,</p> <p>5/ Et donc, SANCTUARISATION de la Camargue et de la Crau.</p> <p>Le long exposé technique de Mr Michel DURET ne nous a pas du tout convaincus sur la non-faisabilité des points 1 et 4.</p> <p>Je vous invite à réfléchir plus profondément à ce que vous allez détruire irrémédiablement, , alors que tout le monde d'accorde à dire maintenant qu'il faut sauvegarder ces zones d'exception (point 5).</p>

	Contribution n°35	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>La destruction de nouvelles terres agricoles (150 ha selon les porteurs du projet, 900 ha selon les opposants, la vérité étant probablement entre les deux) va à l'encontre de la demande d'un nombre croissant de citoyennes et de citoyens qui souhaitent pouvoir s'alimenter au travers d'une agriculture de proximité. La crise sanitaire que nous traversons ne fait qu'amplifier cette demande en mettant en évidence l'urgence collective dans laquelle nous sommes de relocaliser nos secteurs de productions stratégiques (à commencer par la filière alimentaire).</p> <p>Notre département est particulièrement touché par ce problème du fait de la forte pression démographique et immobilière que connaît celui-ci et des difficultés d'accès au foncier que cela génère pour les agriculteurs en activité et les candidats à l'installation. Cela contribue au vieillissement accéléré de la profession qui condamne son avenir économique à relativement courte échéance. Les épiceries paysannes et les plateformes logistiques locales que soutient notre association le constatent tous les jours du fait du nombre de plus en plus réduit de producteurs locaux avec lesquels ils peuvent travailler et de l'âge de plus en plus élevé de ces derniers.</p> <p>Détruire plusieurs centaines d'hectares de terres agricoles supplémentaires ne fera qu'accroître la pression foncière qui s'exerce sur cette filière aussi fragile qu'essentielle pour l'avenir de notre territoire. Cela va directement à l'encontre du Projet Alimentaire Territorial des Bouches-du-Rhône que le Pays d'Arles copilote avec la métropole Aix-Marseille-Provence et le CD 13.</p> <p>Nous soulignons par ailleurs que l'ouverture de ce nouvel axe routier ne fera qu'encourager le transport par camion plutôt que le ferromagasinage sur lequel nous devons concentrer nos efforts et nos moyens de financement en matière d'infrastructures. Ce projet va donc également à l'encontre des accords de Paris que notre pays a signé en 2015.</p> <p>En tant qu'acteur de l'économie locale, notre association est donc opposée à ce projet. Elle demande aux autorités compétentes de réorienter leur action vers l'optimisation des axes routiers et ferroviaires déjà existant ainsi que vers la relocalisation de nos différentes activités économiques permettant de réduire les flux de transports. Cela est indispensable pour assurer la compétitivité future de l'ensemble des filières de notre territoire dans un contexte où le prix des carburants et le coût de la taxe carbone sont appelés à augmenter de façon importante dans les années qui viennent. Cela est également vital pour augmenter leur capacité à résister aux crises sanitaires, financières, énergétiques et/ou écologiques auxquelles nous nous trouvons de plus en plus fortement exposés et qui risquent, elles aussi, de se renforcer avec le temps.</p> <p>Merci par avance pour votre attention que vous apporterez à cette contrition.</p> <p>Bien cordialement,</p>
--	-------------------	---

Contributions envoyées le 14/12/2020		
Contribution n°36	09 : 12	<p>Bonjour ; j'ai assisté à la réunion du 11 déc.. J'ai entendu que le taux d'accidents sur la N 113 à Arles est extrêmement élevé ; de par sa dangerosité et la densité du trafic. Donc, ma réflexion : Pourquoi ne pas réduire la vitesse à 70 km pour tous les véhicules. La mesure sauverait des vies et ne coûte rien. Quand il y a beaucoup de circulation, à 90km/h, c'est vrai que cette rocade fait peur! Cordialement. [REDACTED].</p>

Contribution n°37	17 : 35	<p style="text-align: center;"><b>Sur le volet "Déplacements"</b></p> <p>Le tracé proposé est totalement inopérant :</p> <p>-il se situe au sud alors que les zones d'activité de la ville d'Arles et des cités voisines sont positionnées au nord, il nécessitera une rocade nord-sud et donc une infrastructure supplémentaire -la transformation de la RN 113 en boulevard urbain est illusoire : le trafic local ne migrera pas sur le nouveau tracé à péage et sera incompatible avec la destination envisagée (vitesse limitée créant des embouteillages), de plus le coût d'un tel investissement ne pourra être assumée par la commune -personne ne peut ignorer que le "tout voiture" est une hérésie à l'heure du changement climatique et que la voie ferrée parallèle à la RN est pratiquement inutilisée à l'heure actuelle.</p> <p>D'autres solutions doivent être mises en place à court terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-détournement des camions sur les autoroutes à péage existantes</li> <li>-vitesse limitée</li> <li>-ferroutage</li> <li>-dispositifs anti-bruit.</li> </ul> <p>A plus long terme : tracé sous-fluvial.</p> <p>Pour conclure : le tracé V6 aggrave les problèmes de déplacements à Arles au lieu de les résoudre.</p>
-------------------	---------	---

#### Contributions envoyées le 15/12/2020

Contribution n°38	07 : 41	<p>Saint Martin de Crau, ville porte du PNR Alpilles : « 300 000 m<sup>2</sup> de bâtiments dédiés à la logistique ont été créés ». « Le développement des zones d'activités de la commune (Ecopole, Z.I. du bois de Leuze et la Thominière) pourrait générer un trafic poids lourds et des déplacements salariés plus importants ». Page 69 : « Pour la commune de Saint Martin de Crau, le projet autoroutier maintiendrait la structure des déplacements actuels. Le développement des projets de Saint Martin de Crau, au premier rang desquels la base logistique, pourrait donc se poursuivre. » Avec quelles conséquences sur le coussoul de Crau, sa flore et sa faune, zone semi-aride unique en France ? « Le projet s'inscrit dans un respect des zones naturelles sensibles, des exploitations de foin de Crau et des rizicultures camarguaises ». « Réduire puis compenser les perturbations sur les continuités écologiques et espaces de protection de milieux naturel ». 19 ha de forêt (bois, haies, ripisylve), 39 ha de cultures et 29 ha de prairies sont condamnés. Nous souhaiterions en savoir plus sur le type de compensation envisagé.</p> <p>Par ailleurs, il y a dans notre région un gros problème d'approvisionnement en matériaux minéraux. Pour un contournement de 13 km + viaduc il faudra « trouver » sur place environ 4 millions de m<sup>3</sup> de remblai : pour les 12 km de doublement du contournement de Montpellier -sans viaduc- il en a fallu 3 millions. Ou se situeront les sites d'excavation ? Le chapitre consacré aux acquisitions foncières ne mentionne que les emprises de la voie.</p> <p>Encadré page 59 : Les évolutions de trafic depuis 2010 : « Le taux de croissance générale du trafic de poids lourds, pris en compte dans les études des projets de transport est passé entre temps de + 3% par an à + 0,4% par an ». Ces prévisions de croissance contredisent les termes du chapitre « Effets sur l'économie locale » : l'extension de l'activité portuaire de Fos et le développement des zones de logistique qui jalonnent l'A 54, citées dans le dossier).</p> <p>Cela fait presque 30 ans que le projet de contournement est sur la table. 30 années qui auraient suffit à développer l'offre de fret ferroviaire et de fret maritime sur l'arc méditerranéen. Rien n'a été entrepris.</p>
Contribution n°39	22 : 47	<p>Bonjour,</p> <p>actuellement camarguais. Je travaille dans une entreprise de service dans le centre-ville d'Arles. Je ne souhaite pas voir un jour ce projet autoroutier se réaliser et je vais vous expliquer pourquoi : A cause de la pollution, l'état du monde se trouve dans une situation catastrophique. Dans toutes les branches du vivant les populations s'effondrent et les espèces disparaissent. Les forêts sont de plus en plus dévastées.</p> <p>Pour les êtres humains ce n'est pas mieux. Par exemple on estime que 800 000 personnes meurent chaque année de la pollution en Europe. Et bientôt nous verrons venir arriver de très nombreux réfugiés climatiques qui devront fuir leurs pays devenus invivables.</p> <p>Votre projet consiste à sacrifier 100 hectares de terre pour faire passer des véhicules. Ce projet participe au développement économique de la France mais contribue (comme un nombre</p>

considérable d'autres projets) à la destruction du vivant sur terre.  
Je souhaite l'abandon de ce vieux projet car il était destiné à l'ancien monde. Nous ne pouvons plus miser sur les transports routiers qui contribuent fortement aux émissions de CO2.  
Il existe déjà une autoroute nous devons la partager. L'état doit jouer un rôle de régulateur. Nous ne pouvons plus prendre de terrain sur les zones rurales.

En espérant ne jamais voir la construction de cette autoroute .

### Contribution envoyée le 16/12/2020

Contribution n°40	11 : 15	Je suis pour le projet et souhaite qu'il se fasse le plus tôt possible
-------------------	---------	--

### Contributions envoyées le 18/12/2020

Contribution n°41	09 : 26	Le contournement autoroutier d'Arles mis en service au cours de cette décennie, ce n'est plus un rêve, c'est du possible. :  - Moins de véhicules dans la traversée d'Arles et moins de camions. En 2020, ce sont environ 80 000 véhicules dont 7000 poids lourds qui traversent le pont. En 2028, avec le contournement, la DREAL en annonce 30 000 dont 1000 PI, mais nous pensons qu'il est possible de réduire encore ces chiffres avec des choix volontaristes d'aménagement de la RN 113 .  - Plus de sécurité routière La RN 113 dans sa partie urbaine apparaît très accidentogène du fait du trafic élevé, de la proximité des échangeurs et des caractéristiques géométriques réduites des voies. Pour information, en 2019, 220 incidents se sont produits sur le réseau (entre les 2 barrières de péage), perturbant pendant au moins deux heures la circulation. Pendant les 10 longs week-end et 8 week-end de chassés-croisés des ralentissements s'étendent pendant des heures sur plus de 5 km et sur les voiries secondaires et du centre-ville. Le nombre d'accidents graves y est deux fois plus élevé que sur le réseau national (83 % contre 39 % de moyenne nationale) et 20 % y sont mortels (contre 7 % en moyenne nationale). 40 % des accidents (contre 15% en moyenne nationale) impliquent un poids lourd.
		- Moins de bruit Après la mise en service du contournement, 14 000 riverains de la 113 verront leur exposition au bruit diminuer de 10 Db et 10 000 riverains verront leur exposition diminuer de 5 à 10 Db.  - Moins de pollution de l'air Sur la commune d'Arles, 30 000 personnes verront leur exposition au dioxyde d'azote baisser significativement.  - Des opportunités économiques et sociales Aujourd'hui la RN113 est un obstacle, une fracture, elle fragmente la ville, limite les traversées du Rhône, enclave les quartiers, isole les zones d'activité existantes et à venir, cloisonne les circulations et l'accès aux berges Rhône... Demain, cicatrisée, la ville offrira de meilleurs accès au port fluvial et aux zones d'activités, une fluidité des transports notamment doux, des espaces propices à l'essor de nouvelles filières économiques, des quartiers reconnectés au centre ville et entre eux, du patrimoine bâti à requalifier et du foncier à réinvestir mixant nouvelles activités et nouveaux logements...  - Une formidable ambition de reconquête de la ville En récupérant l'emprise de la RN 113 et le pont sur le Rhône au profit des arlésiens, la ville pourra relier ses deux rives en offrant notamment une réelle opportunité pour le développement d'un nouveau quartier « Rive droite-Papeteries ». Elle pourra organiser les circulations urbaines, les transports collectifs et les parkings et donner leur place aux vélos et aux piétons. Elle pourra intégrer

		<p>le musée de l'Arles Antique au centre-ville en valorisant le cirque romain et en aménageant un port de plaisance sur le canal. Elle pourra réinvestir des espaces délaissés, embellir et planter des sites de promenade et de convivialité. Elle pourra valoriser les berges du Rhône... En bref, elle pourra enfin offrir à Arles le confort, la beauté, la qualité, le prestige qu'elle ambitionne.</p> <p>Alors le contournement autoroutier d'Arles c'est possible dès 2028 si nous saisissionssons l'opportunité qui nous est donnée aujourd'hui. Tous les signaux sont au vert : L'État a repris le dossier en main. La nouvelle municipalité a franchement affirmé son soutien et prépare activement le projet de reconfiguration de l'ancienne voie rapide. La parole est donnée aux arlésiens.</p> <p>Informons nous, donnons notre avis. Profitons-en pour dire combien il est urgent de ne plus attendre. Soutenons le projet, en apportant aussi nos idées pour la future utilisation raisonnée de la RN 113 et pour ses nouvelles fonctions dans la ville. Notre mobilisation importante permettra d'éviter un nouveau retard, voire un abandon du projet .</p>
Contribution n°42	14 : 44	<p>Bonjour</p> <p>Pour des raisons de dernière minute, je n'ai pu assister comme prévu à la réunion thématique N°2 sur le milieu naturel, malgré mon inscription.</p> <p>Je voudrais cependant que soient prises en compte mes 2 remarques sur cette thématique, et qu'elles soient intégrées au compte rendu.</p> <p>1/Alors qu'il est fréquemment fait référence aux différentes protections réglementaires nationales ou internationales qui pourraient être opposées à la construction d'une autoroute en Crau et en Camargue, n'oublions pas qu'actuellement le patrimoine romain et roman arlésien est inscrit par l'UNESCO sur la liste du patrimoine mondial des biens culturels et que le cirque romain qui en fait partie est fracassé par une voie quasi-autoroutière ; et que le centre ancien d'Arles qui fait l'objet d'un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), mesure exceptionnelle de préservation des centres historiques, est traversé actuellement par près de 80 000 véhicules dont 7000 poids lourds .</p> <p>2/A ceux qui pensent que le tunnel sous fluvial version longue (6 KM) offre une alternative plus favorable à l'environnement et que seul son coût (1600M€) en est l'élément dissuasif, nous demandons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Où vont passer les transports de matières dangereuses?</li> <li>-Où vont être évacués les gaz d'échappement et quelle pollution pour les riverains?</li> <li>-Quel itinéraire alternatif en cas d'accident et de fermeture du tunnel?</li> <li>-Quels impacts pour les élargissements nécessaires à la mise en 2X3 voies hors tunnel sur les infrastructures, sur les constructions existantes, sur les terres agricoles et naturelles...,</li> <li>-Quel impact sur les circulations locales pendant la durée des travaux forcément longue (3 à 8 ans annoncé pour creuser un tunnel de 6 km à -56 m NGF sous le Rhône)</li> <li>-et surtout, sommes nous prêts à attendre encore une vingtaine d'années supplémentaires (temps nécessaire pour faire aboutir un nouveau projet) pour apaiser notre centre ville d'Arles et pour améliorer les conditions de sécurité routière, alors que nous avons à notre portée un projet peut être pas idéal mais qui se révèle le moins mauvais et le plus immédiat.</li> </ul> <p>Etc.</p> <p>[REDACTED]</p> <p>Secrétaire de l'association Tous pour le contournement autoroutier maintenant</p>

#### Contributions envoyées le 19/12/2020

		<p>Après plus de 25 ans d'attente, il semble que le contournement autoroutier d'Arles puisse voir le jour dans quelques années.</p> <p>Ce contournement est indispensable pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Santé des riverains de la RN113 (pollution de l'air, bruit)</li> <li>- Dangersité actuelle de la RN113 à cause notamment du mélange des flux (local/de passage) dans la traversée d'Arles .</li> <li>- Saturation et accidents qui entraînent un reversement des flux en centre ville et freinent l'intervention des secours .</li> <li>- Requalification de la RN 113 permettant une liaison apaisée entre les quartiers et un remodelage du périmètre urbain des 2 côtés du Rhône.</li> </ul>
Contribution n°43	10 : 42	

		La solution proposée (sud-vigueirat) apparait comme la moins impactante pour l'arlésien, elle doit toutefois tenir compte des impacts sur l'environnement et l'agriculture sans que ces sujets soient un prétexte au report ou au rejet du projet au détriment des arlésiens qui subissent les nuisances de la RN 113 depuis plusieurs décennies.
Contribution n°44	16 : 33	Bonjour messieurs dames  je souhaite que le passage de l'eau de pluie du bassin de Raphèle les Arles soit amélioré sous la nationale 113 qui va évoluer en autoroute à ce niveau là si j'ai bien compris le tracé les conditions actuelles font que chaque fois qu'il y une forte pluie il y a inondation au nord de la voie ferre a l'est et a l'ouest de Raphèle. Les canalisations sous la nationale 113 sont actuellement insuffisantes pour permettre l'écoulement de forte pluie

#### Contribution envoyée le 20/12/2020

Contribution n°45	10 : 09	Après plus de 20 ans passés à subir les nuisances générées par la sur fréquentation de l'actuelle RN113, j'espère vraiment voir ce projet se concrétiser. Il est d'ailleurs incompréhensible à mon niveau que tant de temps ai été nécessaire pour en arriver là. Espérons que rien plus rien ne vienne entraver ce processus !
-------------------	---------	---

#### Contribution envoyée le 22/12/2020

Contribution n°46	16 : 40	<p>Je suis pour le contournement autoroutier. J'habite Fourques et je travaille à Arles. L'été il est impossible d'utiliser la RN 113 à cause des embouteillages qui durent des heures. Résultat je passe par le centre ville d'Arles, patrimoine classée à l'UNESCO, participant ainsi, malgré moi, à la dégradation du Centre Ville.</p> <p>Je n'utilise pas non plus le vélo car, surtout en ces périodes où la 113 est surchargée, il y a trop de circulation qui se rabat sur le pont de Trinquetaille et je trouve cela dangereux.</p> <p>Arles n'a que deux ponts pour franchir le grand Rhône, dont celui de Trinquetaille situé en centre ville et non dimensionné pour accueillir un trafic important. Or en période de fêtes, durant l'été et à chaque accident ou incident sur la 113, ce petit pont doit supporter un important trafic se retrouvent être la seule jonction entre le Gard et les Bouches du Rhône au niveau d'Arles.</p> <p>C'est quand même le trafic reliant l'Espagne à l'Italie qui passe sur le 113.</p> <p>En matière de qualité de l'air, les riverains de la 113 voient leurs balcons, terrasses noirs des poussières et particules fines rejetées par un tel trafic. Des camions avec des matières polluantes et/ou dangereuses traversent par la 113 la ville à quelques centaines de m du centre historique.</p> <p>Le contournement autoroutier permettrait de mettre fin à ce trafic de transit aux abords d'Arles et est la condition indispensable pour que la ville puisse repenser sa politique de déplacements et se tourner vers des modes plus doux. L'écologie urbaine a tout autant le droit de cité que la sauvegarde des espaces naturels dont le territoire ne manque pas.</p>
-------------------	---------	--

**Contributions envoyées le 24/12/2020**

Contribution n°47	16 : 34	<p>Ma contribution sur l'impact écologique du projet :</p> <p>-Biodiversité et environnement :</p> <p>Ce projet est inacceptable car il dégrade irrémédiablement la Camargue et la Crau : il traverse ou tangente dix sites Natura 2000, des zones humides protégées par la convention de RAMSAR... Selon les relevés effectués dans le cadre de l'étude d'impact, il porte atteinte à plus d'une centaine d'espèces d'oiseaux, quinze espèces de reptiles et de batraciens, cent dix espèces d'insectes. Il détruit des zones de tourbières et de "laurons" non admissibles à la compensation écologique. Il crée une barrière de bruit compromettant les migrations hivernales vers les Alpilles d'animaux comme les chauves-souris. Il impacte plusieurs manades de taureaux. Il détruit des paysages provençaux d'une grande beauté (construction d'un viaduc). Il perturbe le très important réseau hydraulique de la zone, incluant la nappe phréatique de la Crau.</p> <p>En résumé il est totalement contraire aux engagements nationaux et européens de la France dans la lutte contre le déclin de la biodiversité et la protection de l'environnement.</p> <p>-Bouleversement climatique :</p> <p>Cet élément n'est en aucune manière intégré dans ce projet vieux de vingt cinq ans.</p> <p>Cette nouvelle autoroute induira inévitablement un développement du trafic, notamment des containers, lié à la progression incontrôlée des zones logistiques (Saint Martin de Crau, Garons, Beaucaire).</p> <p>Il n'est pas inutile de rappeler que la France s'est engagé à réduire de 50 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030.</p> <p>Quelle incohérence !!!</p> <p>Le développement futur des véhicules à énergie propre annihile le supposé intérêt du projet en matière de lutte contre la pollution atmosphérique et le bruit à ARLES. Il ne ferait d'ailleurs que déplacer et accroître ces nuisances.</p> <p>-Contexte réglementaire :</p> <p>Dans ce domaine également, on peut affirmer que les bases de ce projet reposent sur un terrain marécageux!</p> <p>Réserve de biosphère de Camargue, multiples zones Natura 2000, Loi Grenelle de l'environnement (principes Eviter-Réduire-Compenser) ... : les réglementations violées par le projet ne font pas défaut.</p> <p>Ce projet désastreux ne peut donc qu'être abandonné au profit d'une solution permettant de traiter le problème de la traversée d'ARLES dans le respect de l'environnement et de la réglementation destinée à le protéger.</p>
-------------------	---------	--

Contribution n°48	17 : 33	<p>Merci d'offrir la possibilité d'exprimer nos opinions et merci de prendre le temps de les étudier sans a priori.</p> <p>Les partisans du projet actuellement soumis à la concertation le légitiment en se prévalant de son ancienneté.</p> <p>« Il est à étude depuis trop longtemps, il faut maintenant le réaliser .... »</p> <p>Conçu dans les années 95, contesté, puis abandonné, puis récupéré, et ainsi de suite, pendant 25 ans d'hésitations, ce vieux projet n'est plus compatible avec le nouveau contexte législatif des années 2020.</p> <p>Sa réalisation et son exploitation contribueront à augmenter les émissions de CO2, à dévaster des zones protégées, à atteindre la biodiversité locale et dénaturer définitivement des paysages remarquables.</p> <p>Tous ces motifs le condamnent à terme nonobstant l'entêtement de l'administration des routes et de quelques lobbys.</p> <p>Il faut que l'état reprenne ses responsabilités et n'abandonne pas ses prérogatives d'organisation de transports à des concessionnaires.</p> <p>Une réhabilitation ambitieuse des structures existantes est possible ; elle est de toute façon impérative.</p> <p>Cette réhabilitation peut mieux que le « vieux projet » remplir les objectifs d'intérêt général que doit poursuivre la DREAL.</p> <p>Cet intérêt général est atteignable en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ Régulant sérieusement le trafic des camions : mettre les camions sur les rails et sur des bateaux/péniches (propres). Les « autoroutes » (propres)du fer et de la mer/fleuves sont un vrai levier de développement de la région ;</li> <li>2/Anticipant la conversion à la propulsion électrique ou hydrogène et non polluante des véhicules légers : la pollution atmosphérique et sonore va mécaniquement diminuer ;</li> <li>3/ Imposant la sécurité routière par la réduction drastique de la vitesse des camions entre le secteur de Ballarin et la rive droite du Rhône ; on peut les cantonner sur la voie de droite et ne plus subir leurs folles cadences que personne n'ose dénoncer ni réprimer ;</li> <li>4/réhabiliter avec ingéniosité l'existant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- couvrir la RN113 sur toute la traversée de la ville d'Arles afin de créer de nouveaux espaces urbains écologiques et conviviaux et construire des habitats bas carbone,</li> <li>- pour la traversée du Rhône réaliser un tunnel avec les fonds européens de la relance « verte »,</li> <li>-élargir, si nécessaire, l'existant en utilisant les bas cotés et en organisant des chenaux pour les camions, les deux roues et les vélos.</li> <li>- utiliser les revêtements de routes les plus insonorisés et généraliser les murs anti-bruit végétalisés (diminution du son et embellissement des bords de route)</li> </ul> </li> </ul> <p>Tout cela est à notre portée et réglerait les problèmes qu'on souhaite résoudre aujourd'hui (et qui ne sont pas clairement établis).</p> <p>Les difficultés de sécurité, de saturation du trafic et de pollution -qui ne sont malheureusement pas propres à Arles et sa périphérie -peuvent être réglés si l'Etat le souhaite et ne déplace pas le sujet en recourant à une concession.</p> <p>La concertation aurait été plus saine et utile si un bilan objectif des effets négatifs et positifs avait été présenté .</p> <p>En l'état il sera aisément démontré devant les hautes instances politiques et juridictionnelles que les inconvénients de ce projet l'emportent sur ses avantages .</p> <p>J'en appelle au sens des responsabilités des décideurs qui doivent faire preuve de sagesse et de vision.</p>
-------------------	---------	---

#### Contributions envoyées le 27/12/2020

Contribution n°49	15 : 14	Ce projet routier va saccager la Camargue et ne répond pas aux enjeux climatiques et environnementaux actuels.
Contribution n°50	15 : 30	Ce projet a en réalité pour but de permettre aux camions de traverser la Camargue et créera de la pollution.

Contribution n°51	16 : 10	<p>1- Ce projet met en danger la biodiversité de Camargue car son tracé est prévu sur des zones naturelles et des zones agricoles préservées.</p> <p>2- Ce projet a en réalité pour but de permettre aux camions de traverser la Camargue et créera de la pollution.</p> <p>3- Ce projet d'autoroute, vieux de 25 ans, est en contradiction avec les enjeux climatiques et environnementaux actuels.</p>
Contribution n°52	16 : 56	Je suis contre mettre en danger la biodiversité de Camargue pour laisser passer des camions, il y a déjà trop de pollution. De plus, ce projet d'autoroute à 25 ans, ce n'est pas normal, il faut l'abandonner ! Il est en contradiction avec les enjeux climatiques et environnementaux actuels. Il faut respecter l'accord de Paris et cesser tous ces projets climaticides.
Contribution n°53	17 : 01	Ce projet d'autoroute, vieux de 25 ans, est en contradiction avec les enjeux climatiques et environnementaux actuels.
Contribution n°54	17 : 05	Assez de pollution, assez de circulation, il est temps de protéger la Camargue sa faune et sa flore !!!
Contribution n°55	17 : 30	Ce projet met en danger la biodiversité de Camargue car son tracé est prévu sur des zones naturelles et des zones agricoles préservées. Dont des espèces rares et protégées comme le faucon crécerelle, et autre passereaux. De plus ce projet est en incohérence avec les enjeux climatiques actuels.
Contribution n°56	17 : 39	<p>1- Ce projet met en danger la biodiversité de Camargue car son tracé est prévu sur des zones naturelles et des zones agricoles préservées.</p> <p>2- Ce projet a en réalité pour but de permettre aux camions de traverser la Camargue et créera de la pollution.</p> <p>3- Ce projet d'autoroute, vieux de 25 ans, est en contradiction avec les enjeux climatiques et environnementaux actuels.</p> <p>Je suis contre ce projet archaïque et mauvais pour la plus grande zone humide d'europe !</p>
Contribution n°57	18 : 05	la faune et la flore souffre déjà terriblement de la présence des hommes, pourquoi encore détruire cet environnement unique et à tout jamais faire disparaître encore plus de nature si précieuse pour nous les hommes.
Contribution n°58	20 : 55	3- Ce projet d'autoroute, vieux de 25 ans, est en contradiction avec les enjeux climatiques et environnementaux actuels..

#### Contributions envoyées le 28/12/2020

Contribution n°59	03 : 14	La Camargue doit être préservée de la voiture
		Bonjour,
Contribution n°60	04 : 27	<p>Au vu de la situation écologique actuelle je suis contre tout projet autoroutier supplémentaire dans cette région.</p> <p>Je ne suis pas contre le développement, mais il faut qu'il soit en phase avec notre avenir. Aménageons une grande plate-forme de ferroutage au départ de la crau.</p> <p>Taxons le trafic international qui transite par là pour financer nos infrastructures.</p> <p>Le train est un des moyens pour transporter nos marchandises de façon douce.</p> <p>Préservons notre avenir.</p> <p>Merci</p>

Contribution n°61	07 : 25	Lutter contre la destruction de la bio diversité
Contribution n°62	08 : 43	<p>Le 21 janvier 2019, les associations Agir pour la Crau, Nacicca et Acen rencontraient le Directeur de Cabinet de Mme La Ministre Elisabeth Borne au sujet du projet de contournement autoroutier d'Arles.</p> <p>Ce long entretien a été l'occasion de rappeler l'urgence de la situation compte tenu des dangers sécuritaires et sanitaires engendrés par le trafic routier au niveau de la RN113.</p> <p>Les solutions à apporter ont été longuement débattues et entendues par le Ministère, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'arrêt immédiat du trafic poids-lourds en transit international soit environ 000 véhicules par jour.</li> <li>Ces derniers devront emprunter la seule voie autoroutière existante à date (A7/A9)</li> <li>- La prise en compte d'alternatives possibles au tracé actuellement retenu (Sud-Vigueirat) qui ne résoudra en rien les problèmes de congestion et de pollution de l'air</li> <li>- Un moratoire quant à la création et le développement de zones logistiques sur notre territoire tant qu'un schéma de cohérence globale des transports ne soit établi</li> </ul> <p>Malgré les contraintes budgétaires actuelles, évoqué depuis au moins un quart de siècle et plusieurs fois enterré, le projet de contournement autoroutier d'Arles viens d'être relancé par le gouvernement ! Les écologistes et associations déterminé.e.s n'entendent pas que l'on laisse quotidiennement 8 000 camions emprunter la N113, qu'une nouvelle autoroute étouffe le pays arlésien et détruire la dernière steppe sauvage d'Europe, ou le peu qu'il en reste !</p> <p>Avec ce projet, c'est en fait notre intérêt commun qui ne cesse d'être contourné !</p>
Contribution n°63	10 : 32	Ce projet met en danger la biodiversité de la Camargue, car, tracé sur des zones naturelles. D'autre part, il supprime des zones agricoles préservées
Contribution n°64	17 : 10	<p>1- Ce projet met en danger la biodiversité de Camargue car son tracé est prévu sur des zones naturelles et des zones agricoles préservées.</p> <p>2- Ce projet a en réalité pour but de permettre aux camions de traverser la Camargue et créera de la pollution.</p> <p>3- Ce projet d'autoroute, vieux de 25 ans, est en contradiction avec les enjeux climatiques et environnementaux actuels.</p>
Contribution n°65	18 : 51	<p>Bonjour,</p> <p>Je trouve un tel projet inutile au 21<sup>e</sup> siècle. Les grands défis de notre époque sont la lutte contre le réchauffement climatique et la protection de l'environnement.</p> <p>La construction d'une route d'une telle ampleur au coeur de la Camargue ne peut qu'augmenter notre empreinte carbone et mettre en péril la biodiversité.</p> <p>Il est nécessaire de penser autrement pour que la mobilité d'aujourd'hui ne mette pas en péril la vie de demain.</p>

#### Contributions envoyées le 30/12/2020

Contribution n°66	04 : 55	Ce projet d'autoroute, vieux de 25 ans, est en contradiction avec les enjeux climatiques et environnementaux actuels
Contribution n°67	09 : 50	les citoyennes et citoyens et les associations déterminé.e.s n'entendent pas que l'on laisse quotidiennement 8000 camions emprunter la N113, qu'une nouvelle autoroute étouffe le pays arlésien et détruire la dernière steppe sauvage d'Europe, ou le peu qu'il en reste ! Avec ce projet, c'est en fait notre intérêt commun qui ne cesse d'être contourné ! Je suis opposé au contournement autoroutier d'Arles. Explorons des solutions alternatives au tout routier comme le ferroutage ou l'utilisation des voies navigables du Rhône jusqu'ici sous-exploitées. Merci !

Contribution n°68	11 : 14	<p>J 'ai profité de quelques jours de repos au [REDACTED] pour préciser ma contribution du 24 décembre.</p> <p>Pour information le [REDACTED] et les terres qui l entourent sont dans ma famille depuis quatre générations, je n 'exprime donc pas le du point de vue d un touriste ni d un nanti mais d un amoureux de la campagne Arlésienne qui est parti gagner sa vie à Paris et qui revient depuis toujours très régulièrement sur cette terre aimée.</p> <p>Merci de nous offrir la possibilité d'exprimer nos opinions et merci de prendre le temps de les étudier sans a priori.</p> <p>Et de les prendre en compte ?</p> <p>Les partisans du projet actuellement soumis à la concertation le légitiment en se prévalant de son ancienneté :</p> <p>« Il est à étude depuis trop longtemps, il faut maintenant le réaliser ... »</p> <p>Conçu dans les années 95, contesté, puis abandonné, puis récupéré, et ainsi de suite, pendant 25 ans d'hésitations, ce vieux projet n'est plus compatible avec le nouveau contexte législatif des années 2020.</p> <p>Sa réalisation et son exploitation contribueront à augmenter les émissions de CO2, à dévaster des zones humides protégées, à endommager la biodiversité locale et à dénaturer définitivement des paysages remarquables.</p> <p>Tous ces motifs le condamnent à terme, nonobstant l'entêtement de l'administration des routes et de quelques puissants lobbys.</p> <p>Il faut que l'Etat reprenne ses responsabilités et n'abandonne pas ses prérogatives d'organisation de transports à des concessionnaires.</p> <p>Une réhabilitation ambitieuse des structures existantes est possible ; elle est de toute façon impérative.</p> <p>Cette réhabilitation peut mieux que le « vieux projet » remplir les objectifs d'intérêt général que doit poursuive la DREAL.</p> <p>Cet intérêt général est atteignable en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ Régulant sérieusement le trafic des camions : mettre les camions sur les rails et sur des bateaux/péniches (propres). Les « autoroutes » (propres)du fer et de la mer/fleuves sont un vrai levier de développement de la région ;</li> <li>2/Anticipant la conversion à la propulsion électrique ou hydrogène et non polluante des véhicules légers : la pollution atmosphérique et sonore va mécaniquement diminuer ;</li> <li>3/ Imposant la sécurité routière par la réduction drastique de la vitesse des camions entre le secteur de Ballarin et la rive droite du Rhône ; on peut cantonner les poids lourds sur la voie de gauche et ne plus subir leurs folles cadences que personne n'ose dénoncer ni réprimer.</li> </ul> <p>4/Réhabilitant avec ingéniosité l'existant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- couvrir la RN113 sur toute la traversée de la ville d'Arles afin de créer de nouveaux espaces urbains écologiques et conviviaux et construire des habitats bas carbones,</li> <li>- réaliser un tunnel avec les fonds européens de la relance « verte », pour la traversée du Rhône,</li> <li>-élargir, si nécessaire, l'existant en utilisant les bas cotés et en organisant des chenaux pour les vélos et les véhicules propres.</li> <li>- utiliser les revêtements de routes les plus insonorisant et généraliser les murs anti-bruit végétalisés (diminution du son et embellissement des bords de route)</li> </ul> <p>Tout cela est à notre portée et règlerait les problèmes qu'on souhaite résoudre aujourd'hui (et qui ne sont pas clairement énoncés : sécurité routière ? pollution ? encombrement du trafic ?).</p> <p>Les difficultés de sécurité, de saturation du trafic et de pollution -qui ne sont malheureusement pas propres à Arles, ni à sa périphérie -peuvent être réglés si l'Etat le souhaite et s'empare du sujet sans le déléguer.</p> <p>Il faut savoir abandonner un mauvais projet .</p>
Contribution n°69	17 : 23	Le projet de contournement est inutile et couteux, c'est une fois de plus un projet autoroutier au détriment d'écosystèmes fragiles et rares.

Contribution n°70	18 : 15	<p>28 décembre 2020 : le ministère de la Transition écologique publie une étude qui dénonce l'inquiétante dégradation des grands sites humides. L'étude constate que plus de 40 % des écosystèmes à la frontière des milieux terrestres et aquatiques se sont dégradés en dix ans en France.</p> <p>Rappelons que la France a signé la convention Ramsar sur les milieux humides en 1971. Cette convention engage les 170 états membres à la conservation et à l'utilisation durable de leurs milieux humides, et prévoit la création d'un réseau mondial de zones humides d'importance internationale : les sites Ramsar. La France compte, au 2 février 2020, 50 sites Ramsar dont la Camargue et la Petite Camargue.</p> <p><a href="https://www.ecologie.gouv.fr/protection-des-milieux-humides#:~:text=La%20France%20et%20la%20convention,%2C6%20millions%20d'hectares.">https://www.ecologie.gouv.fr/protection-des-milieux-humides#:~:text=La%20France%20et%20la%20convention,%2C6%20millions%20d'hectares.</a></p> <p>Pour sauvegarder ces milieux fragiles dans les années à venir, l'étude souligne qu'il faut en passer par « une prise de conscience collective des enjeux et des menaces ». Dans son plan de relance, le gouvernement évoque un objectif de « restauration du fonctionnement des zones humides » et début décembre, le Comité national de l'eau a promis que les zones humides « occuperont une place particulière dans la stratégie des aires protégées en cours d'adoption ».</p> <p>Le projet de contournement V6 est en contradiction totale avec les directives du ministère de la Transition écologique et avec la convention Ramsar. Il est proprement scandaleux.</p>
Contribution n°71	22 : 23	Je soutiens votre action.

#### Contribution envoyée le 31/12/2020

Contribution n°72	16 : 41	Ce projet met en danger la biodiversité et va à l'encontre des enjeux climatiques.
-------------------	---------	--

#### Contribution envoyée le 02/01/2021

Contribution n°73	17 : 27	Laissons la Camargue vivre et continuer à nous faire partager cette beauté que rien n'égale . Arrêtons de priver les amoureux de la nature du peu qu'il en reste et pensons à l'avenir de nos enfants
-------------------	---------	---

#### Contribution envoyée le 05/01/2021

Contribution n°74	10 : 45	<p>Ce projet est un contre sens historique.</p> <p>Il entretient l'idée d'un mode de déplacement qui à terme devra être condamné (transports routiers) en raison des conséquences en matière climatique. Par ailleurs il intervient sur un territoire sensible en matière de biodiversité et portera une atteinte irréversible en matière de pollution de secteurs jusqu'alors relativement protégé. Enfin les conséquences en terme paysagé constitueront un repousoir à touristes Supplémentaire et donc un impact négatif en matière d'activité économique.</p>
Contribution n°75	12 : 16	Je suis hostile au contournement de cette ville. Le contournement ne fera que déplacer les problèmes sans les résoudre . Les solutions existent, notamment le ferroutage pour déplacer la circulation des camions sur rail.
Contribution n°76	14 : 32	Je trouve le contournement autoroutier de Arles par le Sud complètement aberrant. Les poids lourds devraient être interdit sur la N113 sauf desserte locale. Cette création d'un autoroute ne ferait que renforcer une situation de pollution et de nuisance pour tous. Les camions qui passent sur cette N113 ne contiennent que des marchandises qui transitent vers d'autres régions. Il est complètement souhaitable de les faire voyager par d'autres moyens. Réserver cette N113 aux déplacements locaux est sans doute la meilleure solution.
Contribution n°77	15 : 38	Je suis contre le projet autoroutier du contournement d'Arles.
Contribution n°78	17 : 46	Ma petite contribution s'exprime en deux lignes : Nous sommes encore et toujours dans la fuite en avant, pour aller où ? Dans cette impasse, au bout c'est le mur. Dans ce système de prédateur

		envers la nature et l'homme, tout étant lié, nous ne voulons pas ou peu changer de vision sur la vie. Pour cette raison, le dérèglement climatique sera beaucoup monstrueux que nous ne le pensons....
--	--	--

### Contribution envoyée le 07/01/2021

Contribution n°79	18 : 55	Bonjour,  Les simulations de trafic présentées lors des différentes réunions publiques prévoient une augmentation du flux sur la RD 113 (entre carrefour du Vittier et embranchement routes Nîmes/Baucaire) de 6900 véhicules/j à 10800, avec 4% de camions (soit de 280 à 400 par jour). Je ne comprends pas ces chiffres, d'autant que le flux Nîmes, dans les mesures de référence, est identique au flux Baucaire...  L'explication donnée serait le développement de stratégies d'évitement du péage autoroutier. Serait-il possible de vérifier ces chiffres, et évaluer l'impact qu'aurait sur ces flux un échangeur intermédiaire au niveau du Vittier, qui rendrait plus attractif l'usage de l'autoroute dans les portions Péage d'Eymine=> Vittier, et échangeur Sud Arles => Vittier ? Cet échangeur pourrait également drainer une partie de la circulation vers St Gilles et les Stes-Maries ; nous pensons que toute solution permettant de réduire le débit résiduel de 30000véhicules/jour sur le pont Rhône actuel, même minime, est à prendre en considération. Je tiens à votre disposition 2 pétitions adressées au Conseil de Département par les riverains RD 113 du quartier de Trinquetaille, qui se plaignent des nuisances sonores, de la pollution, et des risques de chute de véhicules sur leur parcelle en contrebas en cas d'accident. D'avance, merci pour votre prise en compte. Cordialement
		[REDACTED]

### Contributions envoyées le 08/01/2021

Contribution n°80	06 : 40	Parmi les variantes proposées, celles qui me paraissent les meilleures (impact moins important) sont : + Pour le SECTEUR TETE DE CAMARGUE l'option NORD est de loin la meilleure + Pour le SECTEUR PLAN DU BOURG l'option NORD est la meilleure + Pour le SECTEUR DRAILLE MARSEILLAISE, parmi les 5 options les deux meilleures semblent les options NORD (DRN1 et DRN2) avec une préférence pour l'option DRN1
Contribution n°81	09 : 10	Bonjour, je suis interpellé par la prospective d'augmentation du trafic sur la route de NIMES ( RD 113 entre le carrefour du vittier et la commune de FOURQUE ) qui passe de 6900 véhicules/j à 10800, avec 4% de camions (soit de 280 à 400 par jour) A ce sujet je tiens à votre disposition une pétition que nous avons réalisé dans le quartier d'Arles Trinquetaille pour atténuer les nuisances Sonores, Pollution et Risque routier de sortie de route de véhicules. Afin d'atténuer les nuisances est il envisageable de planifier dans ce projet la réalisation d'un mur ANTI-BRUIT sur cette portion de RD 113 entre le carrefour du vittier et le pont sur le petit Rhone ??? je tiens la pétition à votre disposition. Merci de la prise en compte de notre ( les signataires de la dite pétition) contribution. Cordialement
Contribution n°82	13 : 32	Bonjour Madame, Monsieur Je suis copropriétaire du [REDACTED] dans lequel j'ai 12 appartements locatifs. Ce mas se situe [REDACTED]. Je voudrais savoir si le mas est impacté dans le projet du contournement autoroutier., ce que je souhaite. Cordialement

Contribution n°83	21 : 34	<p>Dossier très complet, gros boulot de l'UMO et des services de l'Etat, sans oublier les différents AMO.</p> <p>Néanmoins, on sent l'enfumage sur ce dossier... comment peut-on écrire à qq pages d'intervalles que le territoire est exceptionnel par sa biodiversité, son agriculture et dans le même temps que bétonner 87 ha de bois et pâturages est cohérent avec les politiques nationales de lutte contre l'artificialisation des sols ? On lit également que la création d'une 2 x 3 voies est "bien dans la politique de lutte contre les émissions de GES". Et mon cul c'est du poulet ?</p> <p>Autant ne rien faire n'est pas une solution, autant créer une nouvelle autoroute au milieu d'une des plus riches zone humide d'Europe c'est scier la branche sur laquelle on est assise.</p> <p>Le tableau multicritère de la page 35 parle de lui même : seule la variante sous fluviale longue coche tous les critères, Alors oui c'est plus cher, mais depuis la Chine le coût du péage de St Martin de Crau restera finalement négligeable pour le consommateur final.</p> <p>Reste sinon l'aménagement sur place, solution la moins chère et la moins préjudiciable pour l'environnement.</p> <p>En conclusion, il convient de remettre à l'étude les autres variantes suite à la présente enquête publique. La variante présentée ici est clairement en contradiction avec les accords de Paris ou même les conclusions de la convention citoyenne sur le climat.</p> <p>Bon courage aux collègues de la DREAL et au personnel en charge de cette synthèse...</p> <p style="text-align: center;">■</p>
-------------------	---------	--

#### Contribution envoyée le 09/01/2021

Contribution n°84	18 : 13	Tout à fait d'accord avec ce projet qu'en tant qu'habitant de La Roquette j'attends depuis des années. Moins de bruit, moins de pollutions atmosphériques et de troubles sanitaires pour les riverains. Et en plus, la Municipalité pourra requalifier l'actuelle R113 pour en faire un vrai boulevard urbain, avec pistes cyclables, végétalisation. Cela facilitera une meilleure intégration du Quartier Barriol avec la ville-centre et ça c'est très bien. Du point de vue écologique, le tracé ne mord pas trop sur la terre agricole, il y a donc un bénéfice-risque totalement favorable pour Arles. En avant désormais, ça fait vingt ans qu'on attend.
-------------------	---------	--

### Contributions envoyées le 11/01/2021

Contribution n°85	16 : 35	<p>Merci de prendre en compte ma contribution en espérant qu'elle pourra influencer la décision finale.</p> <p>Le contournement routier d'ARLES est un vieux serpent de mer remontant à au moins 25 ans dont la tête ré-émerge périodiquement. Est-ce une raison suffisante pour le ressusciter une fois de plus et se précipiter pour le réaliser ? Peut-être faudrait-il se demander pour quelles raisons ce projet a été mis au fond d'un tiroir une énième fois en 2013 avec perspective de reprendre l'étude du dossier en 2038 !!!....</p> <p>Lorsqu'on regarde de plus près le projet on rend conscience du fait qu'il y a une multitude de raisons pour abandonner ce projet :</p> <p>1 — Il est totalement en contradiction avec les engagements de l'État :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— En matière d'émission des gaz à effet de serre (GES) il contredit l'engagement de réduire de 40% les GES d'ici à 2030 par rapport à 1990 et l'objectif de diminuer de 15% les émissions de GES liés au secteur des transports, car il va favoriser le trafic routier et ce au dépend de l'investissement dans le ferroviaire et le transport fluvio-maritime. Or la France dépasse dès à présent les plafonds d'émissions carbonées qu'elle s'est elle-même fixée en 2015 lors des accords de Paris.</li> <li>— En matière de lutte à échelle du pays contre la pollution de l'air dont la grande majorité est liée au transport routier (55% d'émission du dioxyde d'azote est du au transport routier) et la France est régulièrement condamnée depuis dix ans pour non respect des directives européennes. À l'échelle locale d'Arles le plan Climat -Air -Énergie (2015-2021) qui prévoit en théorie de réduire les émissions de di-oxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) de 40% et particules fines de 30%. Ce d'autant l'étude détaillée des projections figurant dans les dossiers de la DREAL montre après réalisation du contournement une légère amélioration de la qualité de l'air sur le centre ville et le Vittier mais une détérioration sur Raphèle, Balarin et saint Martin de crau... Rapelons que la pollution de l'air (3<sup>e</sup> cause de mortalité) est responsable de 60 millions de morts et de 100 millions d'€ de coûts sanitaires annuels en France.</li> <li>— En matière de lutte pour la préservation de la biodiversité et contre l'artificialisation des sols affichée par le gouvernement comme objectif « prioritaire », car le contournement va détruire de nombreux hectares et impacter deux hauts-lieux de la biodiversité en France : la Camargue, une des 2500 zones humides d'importance mondiale (convention Ramsar) et dont la réserve de biosphère va être coupée par le tracé, et le Coussouls de Crau, écosystème unique en Europe (steppe abritant une faune rare ( criquet de crau, ganga cata, faucon crécerelle) ). Ces milieux représentent des habitats communautaires majeurs et non compensables pour de nombreuses espèces. Or les inventaires réguliers montrent déjà depuis de nombreuses années un déclin très important des espèces dans ces territoires (perte de 2/3 des espèces communes d'oiseaux des espaces agricoles en 150 ans, effondrement en 40 ans de la faune inféodée aux marais telle que amphibiens, des chauves souris dont la Camargue constitue un site majeur pour la nidification ). Par exemple vont être en partie détruits et fragmentés 21 hectares d'habitats très rares et très riches en biodiversité à la hauteur de Raphèle ( marais des Chanoines et de Meyrane) : milieux de tourbières, de laurons ( résurgences de la nappe phréatique), et de cladiaies qui sont des habitats classés « prioritaires » au niveau européen, c'est à dire en voie de disparition.... Le projet d'autoroute va donc surajouter ses effets négatifs sur un territoire à la biodiversité déjà en forte dégradation et dont la superficie se réduit d'ailleurs de 1000 hectares par an depuis 1990 .</li> <li>— Par rapport à la volonté de défendre et promouvoir les paysages du Pays d'Arles classés au patrimoine de l'UNESCO. Il s'agit comme, chacun sait, d'un territoire plat et humide dont la traversée va nécessiter la construction de multiples viaducs dont certains de 1 à 2 km de long et de 12 à 16 m de haut (notamment le viaduc de franchissement du Rhône qui va passer à quelques centaines de mètres de la limite du parc naturel régional !!) . Ces « ouvrages d'art » seront donc visibles à des kilomètres à la ronde.</li> </ul>

— Par rapport à la volonté affichée de stopper la destruction des terres agricoles pour préserver l'alimentation des populations et favoriser les productions locales. En effet le projet va s'accompagner de la destruction de 150 à 210 hectares de terres agricoles auxquels il faudra encore ajouter les surfaces détruites par les aires de service, les voies d'accès et le trafic des engins de chantier...

Au sein des exploitations détruites il faut noter 18 à 25 hectares de foin de crau dont on connaît l'importance économique, paysagère, et sanitaire ( maintien de la nappe phréatique par irrigation gravitaire) pour le Pays d'Arles et qui ne sont absolument pas compensables.

2 — Ce projet n'est pas clair quant à ses objectifs et malhonnête quant à ses résultats :

- Diminuer les nuisances ( Pollution, bruit...) auxquelles sont exposés les habitants d 'Arles ? : on déplace le problème ...

On a vu que les nuisances ne vont pas réellement diminuer mais plutôt être simplement déplacées : légère amélioration pour le Vittier et le centre ville mais très forte augmentation pour Raphèle, Balarin et Saint Martin de crau... Les projections fournies par les documents de la DREAL(measures ATMOSUD) montrent par exemple que, concernant le NO<sub>2</sub>, l'exposition diminuera pour 3000 habitants mais s'aggravera pour 200 autres....

- Lutter contre l'engorgement du trafic à ARLES ? : une vue de l'esprit...

Les projections officielles montrent que le trafic sur le viaduc franchissant le Rhône ne diminuera pas en 2028, restant aux alentour de 80 000 véhicules dont 7 à 8000 poids lourds quotidiens et ceci pour la raison que la finalité réelle (et cachée )de ce projet autoroutier est de créer un couloir à poids lourds entre l'Italie et l'Espagne au lieu d'investir dans les transports multi-modaux panachant la route, le train et le fluvio-maritime ! La création de ce couloir autoroutier s'intègre tout à fait d'ailleurs, dans le funeste plan chinois des « nouvelles routes de la soie », l'Italie ayant récemment adhéré à l'initiative « ceinture et route » : le gigantesque plan d'infrastructures devant permettre à la Chine d'inonder l'Europe de l'ouest de ses produits.

- Requalifier la RN 113 en boulevard urbain ? : le sirop pour faire passer la potion amère...

C'est l'argument que met en avant l'équipe municipale à grand renfort de communication. Or c'est une supercherie totale car les projections de trafics sus-citées indiquent qu'en cas de réalisation du contournement autoroutier il persistera encore 30 000 véhicules par jour dont 600 poids lourds sur la RN 113... Qui aura envie de s'y aventurer à pieds ou à vélo dans ces conditions? On aura finalement deux autoroutes au lieu d'une !

D'autre part ce projet n'est pas financé et c'est un budget (évalué à 200 à 300 million d'€) qui viendra s'ajouter au 800 millions prévus pour le contournement proprement dit. Qui va financer ? la Ville? la Région? le Département ? Mystère!!

#### En conclusion

Pour toutes ces raisons le projet de contournement autoroutier d' Arles dans sa version actuelle apparaît comme étant dispendieux, inutile voire dangereux car aboutissant à un aggravation des problèmes qu'elle prétend régler.

S'il n 'est pas question de nier les nuisances auxquelles est soumise la population arlésienne (bien au contraire et que n'a-t-on déjà pris des mesures au moins provisoires toutes ces années pour les atténuer?!), il faut que l'Etat prenne conscience que ce projet est obsolète et qu'il faut impérativement envisager les alternatives qui existent et se projettent dans l'avenir plutôt que de se calquer sur les modèles du passé :

— Réhabilitation et amélioration de l'existant : élargissement, revêtement anti-bruit de la chaussée, couverture de la section traversant Arles.Limitation de la vitesse des poids lourds, voire péage pour

		<p>les poids lourds en transit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Tunnel sous le Rhône (et que l'on ne vienne pas nous opposer le coût en cette époque du « quoiqu'il en coûte »!!! )</li> <li>— Tout cela en tablant sur un développement prévisible dans les années qui viennent de véhicules propres et non bruyants (électriques, à hydrogène) et en favorisant les autres modes de transport que sont les fleuves, le fer, la mer (l'Italie n'est pas loin par la Méditerranée)</li> </ul> <p>QUE L'ÉTAT REPRENNE SES RESPONSABILTÉS ( CE QUI EST SON RÔLE ) EN MATIÈRE D'ORGANISATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU PAYS ET CESSE DE LES ABANDONNER À DES CONCESSIONNAIRES PRIVÉS .</p> <p>QUE L'ÉTAT, POUR UNE FOIS, ANTICIPE LES NOUVEAUX MODÈLES DE DÉVELOPPEMENT ET CESSE DE TOUJOURS SE RÉFÉRER AUX VIEUX SHÉMAS .</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°86	17 : 09	<p>ANNULE ET REMPLACE MA CONTRIBUTION PRÉCÉDENTE</p> <p>Merci de prendre en compte ma contribution en espérant qu'elle pourra influencer la décision finale.</p> <p>Le contournement routier d'ARLES est un vieux serpent de mer remontant à au moins 25 ans dont la tête ré-émerge périodiquement. Est-ce une raison suffisante pour le ressusciter une fois de plus et se précipiter pour le réaliser ? Peut-être faudrait-il se demander pour quelles raisons ce projet a été mis au fond d'un tiroir une énième fois en 2013 avec perspective de reprendre l'étude du dossier en 2038 !!!...</p> <p>Lorsqu'on regarde de plus près le projet on rend conscience du fait qu'il y a une multitude de raisons pour abandonner ce projet :</p> <p>1— Il est totalement en contradiction avec les engagements de l'État :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— En matière d'émission des gaz à effet de serre (GES) il contredit l'engagement de réduire de 40% les GES d'ici à 2030 par rapport à 1990 et l'objectif de diminuer de 15% les émissions de GES liées au secteur des transports, car il va favoriser le trafic routier et ce au dépend de l'investissement dans le ferroviaire et le transport fluvio-maritime. Or la France dépasse dès à présent les plafonds d'émissions carbonées qu'elle s'est elle-même fixée en 2015 lors des accords de Paris.</li> <li>— En matière de lutte à échelle du pays contre la pollution de l'air dont la grande majorité est liée au transport routier (55% d'émission du dioxyde d'azote est dû au transport routier) et la France est régulièrement condamnée depuis dix ans pour non respect des directives européennes. À l'échelle locale d'Arles le plan Climat -Air -Énergie (2015-2021) qui prévoit en théorie de réduire les émissions de di-oxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) de 40% et particules fines de 30%. Ce d'autant l'étude détaillée des projections figurant dans les dossiers de la DREAL montre après réalisation du contournement une légère amélioration de la qualité de l'air sur le centre ville et le Vittier mais une détérioration sur Raphèle, Balarin et saint Martin de crau... Rappelons que la pollution de l'air (3<sup>e</sup> cause de mortalité) est responsable de 60 millions de morts et de 100 millions d'€ de coûts sanitaires annuels en France.</li> <li>— En matière de lutte pour la préservation de la biodiversité et contre l'artificialisation des sols affichée par le gouvernement comme objectif « prioritaire », car le contournement va détruire de nombreux hectares et impacter deux hauts-lieux de la biodiversité en France : la Camargue, une des 2500 zones humides d'importance mondiale (convention Ramsar) et dont la réserve de biosphère va être coupée par le tracé, et le Coussouls de Crau, écosystème unique en Europe (steppe) abritant une faune rare ( criquet de crau, ganga cata, faucon crécerelle ). Ces milieux représentent des habitats communautaires majeurs et non compensables pour de nombreuses espèces. Or les inventaires réguliers montrent déjà depuis de nombreuses années un déclin très important des espèces dans ces territoires (perte de 2/3 des espèces communes d'oiseaux des espaces agricoles en 150 ans, effondrement en 40 ans de la faune inféodée aux</li> </ul>

marais telle que amphibiens, des chauves souris dont la Camargue constitue un site majeur pour la nidification ).  
Par exemple vont être en partie détruits et fragmentés 21 hectares d'habitats très rares et très riches en biodiversité à la hauteur de Raphèle ( marais des Chanoines et de Meyrane) : milieux de tourbières, de laurons ( résurgences de la nappe phréatique), et de cladiaies qui sont des habitats classés « prioritaires » au niveau européen, c'est à dire en voie de disparition....  
Le projet d'autoroute va donc surajouter ses effets négatifs sur un territoire à la biodiversité déjà en forte dégradation et dont la superficie se réduit d'ailleurs de 1000 hectares par an depuis 1990 .

— Par rapport à la volonté de défendre et promouvoir les paysages du Pays d'Arles classés au patrimoine de l'UNESCO. Il s'agit comme, chacun sait, d'un territoire plat et humide dont la traversée va nécessiter la construction de multiples viaducs dont certains de 1 à 2 km de long et de 12 à 16 m de haut (notamment le viaduc de franchissement du Rhône qui va passer à quelques centaines de mètres de la limite du parc naturel régional !!) .Ces « ouvrages d'art » seront donc visibles à des kilomètres à la ronde.

— Par rapport à la volonté affichée de stopper la destruction des terres agricoles pour préserver l'alimentation des populations et favoriser les productions locales. En effet le projet va s'accompagner de la destruction de 150 à 210 hectares de terres agricoles auxquels il faudra encore ajouter les surfaces détruites par les aires de service, les voies d'accès et le trafic des engins de chantier...  
Au sein des exploitations détruites il faut noter 18 à 25 hectares de foin de crau dont on connaît l'importance économique, paysagère, et sanitaire ( maintien de la nappe phréatique par irrigation gravitaire) pour le Pays d'Arles et qui ne sont absolument pas compensables.

2 — Ce projet n'est pas clair quant à ses objectifs et sont malhonnête quant à ses résultats :

- Diminuer les nuisances ( Pollution, bruit...) auxquelles sont exposés les habitants d 'Arles ? : on déplace le problème ...  
On a vu que les nuisances ne vont pas réellement diminuer mais plutôt être simplement déplacées : légère amélioration pour le Vittier et le centre ville mais très forte augmentation pour Raphèle, Balarin et Saint Martin de crau... Les projections fournies par les documents de la DREAL(measures ATMOSUD) montrent par exemple que, concernant le NO2, l'exposition diminuera pour 3000 habitants mais s'aggraverà pour 200 autres....
- Lutter contre l'engorgement du trafic à ARLES ? : une vue de l'esprit...  
Les projections officielles montrent que le trafic sur le viaduc franchissant le Rhône ne diminuera pas en 2028, restant aux alentours de 80 000 véhicules dont 7 à 8000 poids lourds quotidiens et ceci pour la raison que la finalité réelle (et cachée )de ce projet autoroutier est de créer un couloir à poids lourds entre l'Italie et l'Espagne au lieu d'investir dans les transports multi-modaux panachant la route, le train et le fluvio-maritime ! La création de ce couloir autoroutier s'intègre tout à fait, d'ailleurs, dans le funeste plan chinois des « nouvelles routes de la soie », l'Italie ayant récemment adhéré à l'initiative « ceinture et route » : le gigantesque plan d'infrastructures devant permettre à la Chine d'inonder l'Europe de l'ouest de ses produits.
- Requalifier la RN 113 en boulevard urbain ? : le sirop pour faire passer la potion amère...  
C'est l'argument que met en avant l'équipe municipale à grand renfort de communication. Or c'est une supercherie totale car les projections de trafics sus-citées indiquent qu'en cas de réalisation du contournement autoroutier il persistera encore 30 000 véhicules par jour dont 600 poids lourds sur la RN 113... Qui aura envie de s'y aventurer à pieds ou à vélo dans ces conditions? On aura finalement deux autoroutes au lieu d'une !  
D'autre part ce projet n'est pas financé et c'est un budget (évalué à 200 à 300 million d'€) qui viendra s'ajouter aux 800 millions prévus pour le contournement proprement dit. Qui va financer ? la Ville? la Région? le Département ? Mystère!!

		<p style="text-align: center;"><b>En conclusion</b></p> <p>Pour toutes ces raisons le projet de contournement autoroutier d' Arles dans sa version actuelle apparaît comme étant dispendieux, inutile voire dangereux car aboutissant à une aggravation des problèmes qu'elle prétend régler.</p> <p>S'il n 'est pas question de nier les nuisances auxquelles est soumise la population arlésienne (bien au contraire et que n'a-t-on déjà pris des mesures au moins provisoires toutes ces années pour les atténuer?!), il faut que l'État prenne conscience que ce projet est obsolète et qu'il faut impérativement envisager les alternatives qui existent et nous projettent dans l'avenir plutôt que de se calquer sur les modèles du passé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Réhabilitation et amélioration de l'existant : élargissement, revêtement anti-bruit de la chaussée, couverture de la section traversant Arles. Limitation de la vitesse des poids lourds, voire péage pour les poids lourds en transit.</li> <li>— Tunnel sous le Rhône (et que l'on ne vienne pas nous opposer le coût en cette époque du « quoiqu'il en coûte »!!! )</li> <li>— Tout cela en tablant sur un développement prévisible dans les années qui viennent de véhicules propres et non bruyants (électriques, à hydrogène) et en favorisant les autres modes de transport que sont les fleuves, le fer, la mer (l'Italie n'est pas loin par la Méditerranée)</li> </ul> <p><b>QUE L'ÉTAT REPRENNE SES RESPONSABILITÉS ( CE QUI EST SON RÔLE ) EN MATIÈRE D'ORGANISATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU PAYS ET CESSE DE LES ABANDONNER À DES CONCESSIONNAIRES PRIVÉS .</b></p> <p><b>QUE L'ÉTAT, POUR UNE FOIS, ANTICIPE LES NOUVEAUX MODÈLES DE DÉVELOPPEMENT ET CESSE DE TOUJOURS SE RÉFÉRER AUX VIEUX SCHÉMAS . COMMENT SERAIT JUGÉ AUJOURD'HUI L'AÉROPORT DE NOTRE DAME DES LANDES S'IL AVAIT ÉTÉ RÉALISÉ, AU REGARD DE L'EFFONDREMENT ACTUEL DU TRANSPORT AÉRIEN ET DE SA DIMINUTION À VENIR ?</b></p>
Contribution n°87	19 : 00	<p style="text-align: center;">Sur le volet paysage et cadre de vie :</p> <p style="text-align: center;"><b>Pollution et nuisances :</b></p> <p>Concernant la qualité de l'air, ce projet ne respecte pas les engagements de l'état de réduire les GES de 40 % d'ici 2030 ni le Plan climat air énergie 2015/2021 du Pays d'Arles qui prévoit une réduction de 30 % des émissions de particules fines et de 45 % des oxydes d'azote. Cette autoroute va constituer un "aspirateur à trafic" et donc accroître les émissions de GES tout en les déplaçant du centre-ville vers Raphèle, Balarin ...</p> <p>En matière d'impact sonore, le projet opère également un transfert des nuisances au sud d'Arles, Barriol notamment. Il ne réduit que très partiellement le bruit émanant de la N 113 qui conservera, selon les estimations officielles environ 30000 véhicules par jour. D'autres solutions existent, à court terme (réduction de la vitesse de 90 à 70 km/h, murs antibruit, nouveaux revêtements) ou à moyen terme (développement du transport ferroviaire, la voie ferrée est sous-utilisée, et fluvial).</p> <p style="text-align: center;"><b>Paysages :</b></p> <p>Cette autoroute va défigurer la tête de Camargue et la Crau (Crau des marais, coussouls, Crau verte du secteur Draille marseillaise). Des viaducs longs de centaines de mètres vont être visibles de plusieurs kilomètres à la ronde en pays plat : "Arles la ville de la Tour Luma et des viaducs !". Les paysages de la Camargue et de la ville d'Arles toutes deux classées par l'UNESCO (réserve de biosphère ...) vont être très lourdement impactés.</p> <p style="text-align: center;"><b>Travaux :</b></p> <p>En phase de réalisation, les travaux vont bouleverser pendant plusieurs années la vie des riverains : voies provisoires, génie civil, basculement de la circulation...</p>

		<p style="text-align: center;"><b>Requalification de la RN 113 :</b></p> <p>Ce projet est bicéphale : autoroute + requalification de la RN 113 en "boulevard urbain" mais ce second point n'est pas soumis à la concertation qui est donc tronquée.</p> <p>Or cette requalification soulève de nombreuses questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-fonctionnement : comment le "boulevard urbain" réduit à 2 voies va-t-il absorber 30000 kms véhicules/jour dont 900 camions roulant à 50 kms/h, s'il reste 4 voies ce n'est plus un boulevard mais toujours une voie rapide ou une autoroute (moyenne du trafic sur autoroute en France : 29800 véhicules/jour).</li> <li>-financement : le coût du "boulevard" n'est pas intégré dans le tableau comparatif des coûts présenté à la concertation. Il sera difficilement inférieur à 200 millions d'euros ce qui rend prohibitif le prix de revient au km de ce "boulevard" non finançable par la ville d'Arles. Le coût global du projet est, quant à lui, sérieusement à revoir.</li> </ul> <p style="text-align: center;">Conclusion :</p> <p>De tout ceci il ressort une conclusion sans ambiguïté : le projet présenté aboutit à l'existence de 2 autoroutes, l'actuelle et la nouvelle.</p> <p>Seule la voie sous-fluviale est admissible d'un point de vue environnemental.</p>
--	--	---

#### **Contributions envoyées le 12/01/2021**

Contribution n°88	09 : 43	Je suis d'accord pour que les travaux du contournement autoroutier par le tracé Sud Vigueirat commencent le plus vite possible . Les nuisances causées par le trafic routier sont terribles .
Contribution n°89	12 : 07	<p>Je suis étonnée qu'un projet imaginé il y a tant d'années (25 ans ?) et déjà déclaré par des spécialistes désignés par l'Etat comme un projet néfaste, soit remis à l'ordre du jour et réactivé en pleine période de Corona-virus et de restrictions de déplacements et de réunions. Quelle démocratie que de lancer une concertation dans ces conditions !</p> <p>J'ai consulté votre site et vos publications. Je ne vois nulle part de représentation du projet en 3D qui permette au public d'apprécier son impact. A quoi ressembleront exactement le contournement et le pont envisagé ? Le pont a-t-il également été dessiné il y a plus de 20 ans ? Pourquoi ne faites-vous pas appel à de jeunes ingénieurs qui réfléchissent à un projet de 2021 respectueux d'un environnement et d'un esthétisme minimals ?</p> <p>Il y a beaucoup de zones d'ombres dans ce dossier et les intérêts qu'il sous-tend ne sont pas clairs.</p> <p>Que deviendra la verrou de nationale qui traverse Arles ? Il n'y a aucun exemple au monde de démantèlement de route. Nous devrions donc vivre avec cet accès dangereux et nuisible et une nouvelle autoroute au milieu de notre campagne, avec un nouveau grand pont qui défigureront nos paysages et notre ville classée pour que des camions puissent rouler plus vite et vite traverser notre cité ? Ne serait-il pas temps d'un projet global, qui prenne en compte le transport fluvial et les habitudes de demain ?</p> <p>Je suis contre le projet resservi pour la énième fois aux arlésiens. J'attends, j'espère des pouvoirs publics la mise en place d'une réflexion globale de qualité, qui fasse appel à l'intelligence de nos jeunes professionnels et qui nous fasse honneur !</p> <p>Merci de votre attention et je reste pleine d'espoir que le bon sens et l'intelligence l'emportent.</p>

Contribution n°90	19 : 14	<p>Sur les conséquences du projet en matière d'agriculture et d'hydraulique :</p> <p>Agriculture : Notre système alimentaire est fragile car il comporte un certain nombre de vulnérabilités : changement climatique, épuisement des ressources énergétiques nécessaires au transport des denrées, crises financières pouvant atteindre la distribution concentrée sur six centrales d'achat (Auchan, Casino ...), artificialisation des terres agricoles. Le département des Bouches du Rhône fait partie du peloton de tête en matière de perte de terres agricoles : 220000 hectares ont été perdus entre 1998 et 2014 au profit des zones industrielles, des infrastructures de transport et de l'urbanisation. A ce jour 15 % de la surface du département est artificialisée, chiffre très au dessus de la moyenne nationale qui se situe aux alentours de 9%.</p> <p>Le projet va faire disparaître, sans compter les délaissés, plusieurs dizaines d'hectares de terres agricoles de grande qualité porteuses d'appellations AOC/AOP telles que "Taureau de Camargue", "Riz de Camargue", Foin de Crau" et dont 20 % sont labellisées "Agriculture biologique". La nature des cultures concernées est très variée : foin de Crau, riziculture, arboriculture, viticulture, maraîchage, élevage bovin et ovin.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, on peut observer que des pertes de terres comme les prés de Crau ne peuvent faire l'objet de la compensation agricole compte tenu du temps très long qui a été nécessaire pour les constituer et des possibilités d'extension inexistantes de la zone.</p> <p>Dans le même registre il est patent que le projet est contraire aux Directives territoriales d'aménagement du département des Bouches du Rhône, document d'urbanisme prééminent, qui classent ces terres "gestionnaires de la nature" et qui soulignent leur rôle essentiel en matière hydraulique et l'importance des appellations concernées.</p> <p>Hydraulique : ce projet est nocif dans plusieurs domaines. Il va gravement abîmer un réseau très fin de canaux qui contribue au drainage des terres concernées, l'entretien de ce réseau sera, par ailleurs, délaissé en raison de la disparition des terres agricoles qui en dépendent.</p> <p>La nappe phréatique de la Crau, essentielle à l'alimentation en eau de la population, va courir un risque accru de pollution par ruissellement et ne recevra plus les apports d'eau des terres détruites. Le risque inondations est considérable sur le territoire, le projet l'aggrave de façon notable en créant une nouvelle barrière à l'écoulement des eaux et en réduisant les capacités d'infiltration.</p> <p>Les contraintes hydrauliques sont mal connues et aléatoires et l'efficacité des ouvrages de "transparence" reste théorique. Dans ce domaine, les événements passés incitent à ne pas jouer les "apprentis sorciers".</p> <p>Conclusion : ce projet doit être abandonné au profit d'alternatives respectueuses des terres agricoles et des contraintes hydrauliques.</p>

#### Contributions envoyées le 13/01/2021

Contribution n°91	14 : 49	Je suis totalement opposée à Ce projet autoroutier près d'Arles, il est contradiction complète avec les enjeux climatiques et environnementaux d'aujourd'hui, il serait la cause d'une source de pollution supplémentaire avec l'augmentation du trafic routier et nuirait à la biodiversité de la Camargue.
Contribution n°92	19 : 39	Je suis contre le contournement autoroutier d'Arles. Ce n'est que déplacer le problème et continuer à favoriser la voiture et les camions ce qui créer du "trafic induit". C'est détruire ENCORE des milieux naturels. Ce n'est aucunement une solution acceptable.

#### Contributions envoyées le 14/01/2021

Contribution n°93	08 : 12	Ce projet d'autoroute, vieux de 25 ans, est en contradiction avec les enjeux climatiques et environnementaux actuels !!!
Contribution n°94	09 : 17	Après lecture attentive du dossier du contournement d'Arles soumis à la concertation. Je soutiens le tracé Sud Vigueirat avec les variantes TCN, PBN, DRN1. Le contournement d'Arles est plus que nécessaire. Oui il y a urgence.

Contribution n°95	09 : 54	<p>J'ai choisi de vivre en ville pour la qualité de vie. Malheureusement la voie rapide nous apporte ses nuisances en constante augmentation : Pollution de l'air, bruit, danger. Je suis donc pour le contournement d'Arles tel que présenté à la concertation.</p>
Contribution n°96	14 : 48	<p>En qualité de secrétaire générale de notre association, je me permets d exprimer mon mécontentement ainsi que celui de tous les habitants de la draille marseillaise, cette concertation virtuelle ne permet pas à toute les personnes de s 'exprimer du fait qu elles n ont pas internet et de réseaux sociaux, compte tenu de leur âge et ne veulent pas sortir à cause des risques sanitaires actuels. De ce fait votre enquête d'utilité publique lancé en période de crise sanitaire avec couvre feu ne pourra pas réellement être représentative .</p> <p>D autre part, nous constatons que le tracé choisi est identique a celui proposé depuis plus de 25 ans le V6 seul le nom change DRN1 pourtant nous avons tous conscience que ce contournement sud avec ce tracé est très destructeur pour notre quartier qui n est pas seulement avec ses marais un des poumons d' Arles mais également un lieu de travail pour de nombreux agriculteurs, éleveurs mais aussi un lieu de vie pour nous tous.</p> <p>Ce contournement relancé dans la hâte pour des raisons que nous connaissons tous et Cet acharnement depuis plus de 25 ans à vouloir détruire notre quartier est inacceptable nous subissons depuis des années un préjudice moral et un dénie du citoyen avec ce contournement à proximité de nos habitations.</p> <p>Nous avons déjà la 113 au nord ce contournement nous encercleraient au profit de bétonner pour le bénéfice du passage des camions .</p> <p>Conscients qu il est nécessaire d agir pour réguler la circulation actuelle de la 113 mais pas en détruisant des quartiers .</p> <p>Nous vivons tous une situation difficile dans l incertitude du lendemain avec cette crise sanitaire, économique, l impact de la pollution sur notre santé, nos maisons sont encore le seul endroit légitime que nous aimerais conserver sans avoir a se battre d années en années pour les conserver . Ce tracé DRN1 est trop proche de nos habitations et la période des travaux seraient trop destructrice également.</p> <p>Aussi nous vous demanderions de bien vouloir ne pas CONCRETISER CE PROJET TROP DESTRUCTEUR POUR NOUS TOUS et d étudier d autres possibilités avec un impact bien moins destructeur dans le respect des habitants, de la faune et la flore je pense que l homme a déjà beaucoup trop sacrifié de terres d espaces verts et de quartiers au profit du béton ... le bilan est déjà lourd n en rajoutons pas.</p> <p>Bien cordialement</p>
Contribution n°97	16 : 31	<p>Suite à la rencontre de ce jour à Saint Martin de crau, je vous confirme par ce message avoir déposé un texte qui consiste en un communiqué commun des AVA avec l'association "pour un contournement autoroutier d'Arles, maintenant", confirmant position pour ce projet, et en particulier afin de respecter le patrimoine de la ville d'Arles . Cet aspect étant sauvagardé, je n'ai aucune réserve à formuler concernant le tracé retenu .</p> <p>j'ai fait parvenir ce jour une copie numérique du communiqué à l'agence NICAYA. merci de votre attention cordialement</p> <p>[REDACTED]</p>

#### Contribution envoyée le 15/01/2021

Contribution n°98	11 : 12	Bonjour, je me permet de vous communiquer ma contribution, je suis contre le contournement autoroutier et notamment contre le tracé DRN1 trop proche des habitations et trop destructeur pour le quartier Draille Marseillaise
-------------------	---------	--

### Contributions envoyées le 18/01/2021

Contribution n°99	19 : 07	je vote pour le trajet nord en tête de Camargue.
Contribution n°100	19 : 09	je vote pour le trace nord tête de Camargue.
Contribution n°101	19 : 11	je vote pour le tracé nord tête de Camargue

### Contribution envoyée le 19/01/2021

Contribution n°102	16 : 33	<p>Totalement en contradiction avec les engagements de l'état.      En matière d'émission des gaz à effet de serre (GES) il contredit l'engagement de réduire de 40 % les GES d'ici à 2030 par rapport à 1990 et l'objectif de diminuer de 15 % les émissions de GES liées au secteur des transports car il va favoriser le trafic routier et ce au dépend de l'investissement dans le ferromartien et le transport fluvio-maritime. Or la France dépasse dès à présent les plafonds d'émissions carbonées qu'elle s'est elle-même fixée en 2015 lors des accords de Paris.</p> <p>En matière de lutte à l'échelle du pays contre la pollution de l'air dont la grande majorité est liée au transport routier ( 55 % d'émission de dioxyde d'azote est dû au transport routier) et la France est régulièrement condamnée depuis 10 ans pour non respect des directives européennes.</p> <p>A l'échelle locale d'Arles, le plan Climat-Air-Energie (2015-2021) qui prévoit en théorie de réduire les émissions de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) de 40 % et particules fines de 30 %</p> <p>Ce d'autant l'étude détaillée des projections figurant dans les dossiers de la DREAL montre après réalisation du contournement une légère amélioration de la qualité de l'air sur le Centre Ville et le Vittier mais une détérioration sur Raphèle, Balarin, Saint Martin de Crau (Draille Marseillaise ???? secteur oublié ??? )</p> <p>Rappelons que la pollution de l'air, 3 ème cause de mortalité !!!! est responsable de 60 millions de morts et de 100 millions d'€ de coûts sanitaires annuels en France.</p> <p>En matière de lutte pour la préservation de la biodiversité et contre l'artificialisation des sols affichée par le gouvernement comme objectif " PRIORITAIRE ", le contournement va détruire de nombreux hectares et impacter 2 hauts-lieux de la biodiversité en France : LA CAMARGUE, une des 2 500 zones humides d'importance Mondiale ( convention Ramsar) et dont la réserve de biosphère va être coupée par le tracé, et LES COUSSOULS DE CRAU, écosystème unique en EUROPE (steppe) abritant une faune rare ( criquet de crau, ganga cata, faucon crécerelle)</p> <p>Ces milieux représentent des habitats communautaires majeurs et non compensables pour de nombreuses espèces. Or les inventaires réguliers montrent déjà depuis de nombreuses années un déclin très important des espèces dans ces territoires (perte de 2/3 des espèces communes d'oiseaux des espaces agricoles en 150 ans, effondrement en 40 ans de la faune inféodée aux marais telle que amphibiens, chauves souris dont la Camargue constitue un site majeur pour la nidification).</p> <p>Seront en partie détruits et fragmentés 21 hectares d'habitats très rares et très riches en biodiversité à la hauteur de Raphèle (Marais des Chanoines et de Meyrane) milieux de tourbières, de laurons (résurgences de la nappe phréatique de Crau) claidiaies qui sont des habitats classés " PRIORITAIRES AU NIVEAU EUROPEEN " c'est à dire en voie de DISPARITION !!!!</p> <p>Le projet autoroute va donc surajouter ses effets négatifs sur un territoire à la biodiversité déjà en fort dégradation et dont la superficie se réduit d'ailleurs de 1 000 hectares par an depuis 1990.</p> <p>Préservation de la NAPPE PHREATIQUE DE CRAU, une eau potable fournie à 300 000 foyers ! Si notre territoire perd son OR BLEU, que devient notre région. Une denrée de plus en plus rare et de plus en plus chère. D'ici à 2030, la demande en pourrait être supérieure de 40 % aux disponibilités de la planète, selon les projections de la Banque Mondiale.</p> <p>Qu'en est-il des 2 aires de services de 17 hectares chacune, soit un total de terres agricoles impactées de 34 h ? Les routes de liaisons ? Tout cela n'apparaît pas dans les calculs de surfaces utilisées....</p> <p>Hectares de foin de Crau dont il est impossible une compensation..... 500 ans d'arrosoage</p>
--------------------	---------	--

		gravitaire..... Une terre riche et rare et irremplaçable.  Combien il serait judicieux une présentation en 3 D du tracé, que l'on puisse visualiser une muraille coupant nos paysages ..... Une richesse de plus à notre patrimoine.....
--	--	--

### Contributions envoyées le 20/01/2021

Contribution n°103	10 : 36	<p style="text-align: center;">Le contexte.</p> <p>La L.D.A interviendra en temps et heure lors de l'enquête publique sur le contournement autoroutier d'Arles. Sa contribution vise à ouvrir des pistes de réflexion.</p> <p>Ce qui nous semble important, c'est d'aborder le problème du contournement autoroutier d'Arles dans un contexte plus large que celui qui est proposé. Les ateliers ouverts par la D.R.E.A.L. en 2019 nous fournissent des éléments intéressants. D'autre part, il existe aussi à l'ouest des Bouches-du-Rhône des projets qui méritent d'être pris en considération.</p> <p>Une des questions posées lors de l'atelier « Trafic Routier » organisée en 2019 a été la suivante :</p> <p>I) Comment s'assurer que le trafic routier, notamment celui des poids lourds, empruntera le nouveau tronçon autoroutier ? La question mérite d'être posée étant donné le coût économique induit (perte de terres agricoles et son corollaire la diminution des terres à l'arrosage alimentant la nappe de Crau) et coût environnemental du projet. Des éléments donnés lors de cet atelier sont susceptibles d'apporter des réponses :</p> <p>L'augmentation du péage inciterait à des choix d'évitement. Lors de l'atelier Trafic, le Cerema a confirmé l'augmentation des péages entre Marseille et Salon, Salon et Saint-Martin.</p> <p>Les échappatoires : Il a été pointé comme possible le flux de poids lourds qui sortiraient à Salon, emprunteraient la RN113 et reprendraient l'autoroute à Saint-Martin. C'est déjà le cas, pour d'autres raisons, dans les Alpilles où on trouve de plus en plus de poids lourds en transit.</p> <p>La création de bases logistiques nouvelles : ainsi la création d'une telle base au nord d'Arles pour son port fluvial ne pourra qu'augmenter la circulation sur la rocade d'Arles. Pour l'atelier « Trafic », la DREAL précise qu'un demi-échangeur à Balarin permettra d'accéder au Nord d'Arles via la RN 113 requalifiée puis la rocade RD 570N.</p> <p>La création du pont de Barcarin qui va permettre de rejoindre plus rapidement la zone de Fos via la route de Salins-de-Giraud.</p> <p>Le problème à résoudre est bien un problème de méthode. Quelles conséquences auront les choix faits ou comment éviter une diffusion sur l'ensemble du territoire arlésien du trafic ?</p> <p>II) Comment ne pas tenir compte de l'étude sur la liaison Fos- Salon pour le projet de contournement d'Arles?</p> <p>Au moment où le contournement autoroutier est sur la sellette, un autre projet, celui de la liaison Fos-Salon, est à nouveau à l'ordre du jour. Les points communs aux deux projets sont leur situation à l'ouest du département dans une zone déjà impactée sur le plan logistique et aux forts enjeux écologiques avec la Crau notamment. Or, contre toute logique, ces deux projets ne sont jamais liés.</p> <p>La commission nationale du débat public relève les nouveaux enjeux en présentant le projet Fos-Salon. « Quels seront nos besoins de déplacements et ceux du transport de marchandises et avec quelles perspectives de report durable ? Comment le développement économique et industrialo-portuaire du territoire s'inscrira dans le contexte du changement climatique ? » « Quels seront les effets de la pandémie sur les comportements en terme de mobilité et sur les transports de marchandises ? ».... Ce sont des questions à se poser. Le contournement d'Arles reprend un projet qui a presque 10 ans. Le monde a évolué. Lors des ateliers de 2019, il est apparu que, contrairement aux prévisions, le trafic poids lourds a moins augmenté que prévu en 2012. Un élément fondamental à prendre en compte, c'est la possible plate-forme ferroviaire fret de Miramas ; actuellement 83% du transport se fait par la route. Cela doit diminuer fortement. Quelles conséquences pour le projet arlésien ?</p> <p>Conclusion : à travers cette contribution, ce que la L.D.A. souhaite mettre en évidence, c'est la nécessité d'une méthode rationnelle :</p> <p>1) Ne pas étudier le contournement autoroutier d'Arles sans prendre en compte toutes les mesures d'évitement et les incohérences du projet.</p> <p>Ne pas étudier le contournement autoroutier d'Arles sans prendre en compte les autres projets d'infrastructures routières dans l'ouest du département</p>

		<p style="text-align: center;"><b>Le dossier support de concertation :</b></p> <p>Le dossier concerne une section de 26km dont un tronçon en tracé neuf en 2X2 voies de 13 km au sud d'Arles et une section de de la RN 113 à réaménager aux normes routières.</p> <p>Saint Martin de Crau, ville porte du PNR Alpilles : « 300 000 m<sup>2</sup> de bâtiments dédiés à la logistique ont été créés ». « Le développement des zones d'activités de la commune (Ecopole, Z.I. du bois de Leuze et la Thominière) pourrait générer un trafic poids lourds et des déplacements salariés plus importants ». Page 69 : « Pour la commune de Saint Martin de Crau, le projet autoroutier maintiendrait la structure des déplacements actuels. Le développement des projets de Saint Martin de Crau, au premier rang desquels la base logistique, pourrait donc se poursuivre. » Avec quelles conséquences sur le coussoul de Crau, sa flore et sa faune, zone semi-aride unique en France ? « Le projet s'inscrit dans un respect des zones naturelles sensibles, des exploitations de foin de Crau et des rizicultures camarguaises ». « Réduire puis compenser les perturbations sur les continuités écologiques et espaces de protection de milieux naturel ». 19 ha de forêt (bois, haies, ripisylve), 39 ha de cultures et 29 ha de prairies sont condamnés. Nous souhaiterions en savoir plus sur le type de compensation envisagé.</p> <p>Par ailleurs, il y a dans notre région un gros problème d'approvisionnement en matériaux minéraux. Pour un contournement de 13 km + viaduc il faudra « trouver » sur place environ 4 millions de m<sup>3</sup> de remblai : pour les 12 km de doublement du contournement de Montpellier -sans viaduc- il en a fallu 3 millions. Ou se situeront les sites d'excavation ? Le chapitre consacré aux acquisitions foncières ne mentionne que les emprises de la voie.</p> <p>Encadré page 59 : Les évolutions de trafic depuis 2010 : « Le taux de croissance générale du trafic de poids lourds, pris en compte dans les études des projets de transport est passé entre temps de + 3% par an à + 0, 4% par an ». Ces prévisions de croissance contredisent les termes du chapitre « Effets sur l'économie locale » : l'extension de l'activité portuaire de Fos et le développement des zones de logistique qui jalonnent l'A 54, citées dans le dossier).</p> <p>Cela fait presque 30 ans qu'un projet de contournement est sur la table. 30 années qui auraient suffit à développer l'offre de fret ferroviaire et de fret maritime sur l'arc méditerranéen. Rien n'a été entrepris.</p> <p style="text-align: right;">Pour la Ligue de Défense des Alpilles la Présidente, C Zavagli</p>
Contribution n°104	15 : 25	<p>Un projet qui ne participe en rien (au contraire) à l'objectif de réduction des gaz à effet de serre et de la pollution.</p> <p>Des portions d'autoroute construites sur des remblais pouvant aller jusqu'à 18 mètres (!!) de hauteur. Arles est pourtant classée au Patrimoine Mondial de l'UNESCO ... incohérent !!</p> <p>La RN 133 qualifiée de "boulevard urbain" alors que 30.000 véhicules/jour sont prévus : de qui se moque t'on ??</p>

TOUS POUR LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES MAINTENANT  
Concertation contournement autoroutier  
Contribution/Echangeurs - 20/01/21

Notre association considère que 30 000 véhicules/jour dans la traversée d'Arles lorsque le contournement d'Arles sera opérationnel, c'est encore trop de trafic pour pacifier le centre-ville, requalifier la RN 113 en boulevard urbain, promouvoir et développer de nouveaux modes de transport doux et concrétiser un projet urbain ambitieux de reconquête de la ville.

Ce point a d'ailleurs été largement débattu à diverses reprises au cours des réunions de concertation. Il faut donc rechercher des moyens de diminuer ce trafic résiduel.

Au regard des chiffres présentés, une partie de ce flux sera constituée par les déplacements liés aux livraisons intra-agglomération arlésienne. En effet ces chiffres font apparaître un flux de 7 000 véhicules sur la RD15 vers Beaucaire, et de 11 000 véhicules sur la RD 570 vers les Saintes Maries de la Mer. Ces 18 000 véhicules, pour la plupart, ne s'arrêteront pas avant Beaucaire ou Albaron-Saintes-Maries. D'autres enfin, 3 900 (en déduisant les 10 800 prévus sur la RD 6113 avec le contournement des 6 900 de la situation de référence sans contournement), proviendraient d'une nouvelle stratégie d'évitement du péage A54 vers Nîmes. Cela fait donc près de 22 000 véhicules (majoritairement dans le sens Est-Ouest) que l'absence d'échangeur en rive droite du Rhône oblige à traverser Arles et le pont actuel.

Une solution serait donc de créer sur l'autoroute une sortie Arles-Sud/Rive-Droite (non prévue dans le projet actuel) au niveau de la D 570 (route des Saintes Maries de la Mer) qui serait raccordée au carrefour du Vittier et qui donc permettrait aux véhicules venant de l'Est, l'accès à Fourques-Beaucaire-Saintes-Maries, sans traverser Arles et sans emprunter le pont de la 113.

Ceci permettrait d'avoir une action efficace, vraiment dissuasive et réductrice de trafic sur la RN 113 requalifiée et permettant un soulagement supplémentaire du pont Rhône actuel, tout en se donnant les moyens d'interdire réglementairement la traversée d'Arles aux poids-lourds. Cela permettrait aussi d'alléger l'entrée Ouest d'Arles avec des accès directs par le Vittier aux Saintes Maries de la Mer et à Fourques.

Nous demandons donc instamment que l'hypothèse d'un échangeur Arles-Sud/Rive-Droite soit mise à l'étude.

Par ailleurs, nous constatons que l'échangeur Arles-Sud/Rive-Gauche n'est qu'un demi échangeur permettant seulement l'accès à Arles aux véhicules venant de l'Ouest et la sortie d'Arles vers l'Ouest.

Ceci nous semble largement sous-dimensionné pour desservir Arles et justifierait déjà en-soi ce deuxième demi échangeur Arles-Sud/Rive-Droite.

Nous pensons qu'un échangeur complet Arles-Sud/Rive-Gauche, avec des entrées et sorties de et vers l'Est, offrirait notamment la possibilité pour les poids-lourds venant ou se dirigeant du ou vers le Nord, et en particulier du ou vers le port fluvial et la zone industrielle, d'accéder ou de sortir de l'autoroute. Outre l'effet positif pour nos zones d'activité arlésiennes et donc pour l'économie locale, ceci permettrait d'interdire réglementairement la circulation, entre Balarin et Pont de Crau, des poids-lourds en transit et donc dissuaderait ceux-ci de s'engager dans la traversée d'Arles (objectif : diminuer les 30 000 véhicules/jour sur le pont). Il est évident que cet aménagement exigerait une prise en compte appropriée du raccordement entre le CD 35 et la RN 113 et la RD 570N au niveau de Fourchon.

Nous demandons donc aussi que le principe d'un échangeur complet Arles-Sud/Rive-Gauche soit mis à l'étude.

En conclusion, nous estimons qu'un réel apaisement du centre-ville d'Arles ne sera obtenu qu'avec une réduction du trafic drastique, plus importante que celle proposée. Celui-ci ne pourra être atteint par la seule requalification d'une voirie mais exige une meilleure prise en compte des échanges à partir du contournement autoroutier.

Contribution envoyée le 21/01/2021

Contribution n°106	19 : 01	Je suis contre le contournement Sud
--------------------	---------	-------------------------------------

#### Contributions envoyées le 22/01/2021

Contribution n°107	08 : 28	<p>En prenant connaissance du projet de contournement d'Arles, l'association les riverains du soleil, qui représente tout un quartier de Gimeaux, a constaté l'existence d'un nouveau tracé, TNC, pour lequel nous n'avons été ni concertés, ni informés...Or ce tracé va impacter un bien plus grand nombre de personnes et de façon grave : avoir à 150 mètres de sa porte une section d'autoroute à 130 klm/h, avec un trafic incessant de poids lourds va engendrer des nuisances sonores, visuelles et une pollution néfaste à la santé de nombreux résidents. Certes, il faut trouver une solution pour désengorger Arles, mais pourquoi ne pas revenir au tracé TCS qui impactait bien moins de gens.</p> <p>Notre association veillera à ce que l'on trouve des solutions raisonnables pour tous.</p>
Contribution n°108	15 : 55	<p>L'Upe 13 Étang de Berre soutient le projet de contournement autoroutier d'Arles parce qu'il répond, non seulement aux attentes de la population du Pays d'Arles en matière de protection de l'environnement et de qualité de vie des riverains, mais aussi aux besoins de sécurité routière sur un tronçon de plus en plus accidentogène.</p> <p>j'encourage le projet de contournement autoroutier d'Arles parce qu'il deviendra un outil structurant majeur du développement économique de notre territoire. Complément du réseau routier d'Arles à la liaison Fos/salon et au contournement nord LEO, il renforce la réalité de l'hinterland portuaire (logistique à St Martin de Crau et Grans, port fluvial d'Arles, Min Châteaurenard...) en sécurisant et fluidifiant le trafic autoroutier de l'arc méditerranéen ouvrant ainsi la possibilité d'un développement socio-économique bénéfique au pays d'Arles.</p>
Contribution n°109	16 : 09	pour ce projet
Contribution n°110	16 : 11	Je suis contre un tel projet qui va détruire inutilement de nouveaux espaces verts et ajouter un nouveau péage alors qu'un aménagement de la route actuelle est certainement possible
Contribution n°111	16 : 48	<p>En tant que directeur d'une usine qui livre ses clients par route uniquement soit environ 1800 camions par an, je suis totalement favorable à ce projet qui devrait faciliter l'accès aux différents réseaux routiers européens.</p> <p>En tant qu'Arlésien attaché aux respects de l'environnement, ce projet doit permettre d'améliorer le cadre de vie, la qualité de l'air et limiter les accidents bien trop nombreux sur cette portion de route.</p>
Contribution n°112	20 : 15	Je suis pour le contournement
Contribution n°113	21 : 05	Arles, 14% de chômage et 5ème ville l'aprem plus endettée de France.. Créer au plus vite ce contournement autoroutier Pour l'ouverture Economique de la ville vers le sud, pour la création d'un port fluvial, pour la diminution des nuisances sonores et pollution de la ville. Urgent de commencer ces travaux qui pénalisent notre ville ayant plus de foncier disponible pour que la ville puisse respirer !
Contribution n°114	21 : 21	blablabla

#### Contributions envoyées le 23/01/2021

Contribution n°115	07 : 09	Bonjour il sera important que ce tronçon voit le jour beaucoup trop de circulation, bouchon régulier, augmentation de temps de trajet pour les petites entreprises que nous sommes et augmentation de pic de pollution causé par un ralentissement régulier de ce tronçon .
Contribution n°116	07 : 15	Pour à 200%

Contribution n°117	09 : 51	<p>Le projet de contournement autoroutier n'a que trop subi d'aller et retour, au gré des Grenelle de-ci, Grenelle de-là, Assises de la mobilité ou de craintes surdimensionnées de risques tout à fait identifiés et mesurés (je parle du risque inondation notamment) qu'aucun responsable des hautes administrations ou politiques n'a le courage d'assumer.</p> <p>Pendant ce temps-là, ce sont des milliers d'arlésiennes et d'arlésiens qui subissent les conséquences de ces dizaines peut-être même aujourd'hui de centaines de milliers de véhicules qui transitent sous leurs fenêtres. Pendant ce temps-là, ce sont également des projets de réaménagement qui sont empêchés, notamment le long du Canal d'Arles à Bouc qui offre aujourd'hui une vue absolument imprenable sur la Tour LUMA et pourrait être le support d'une revalorisation urbaine de ces espaces, supprimant par là même une cicatrice bruyante et polluante qui coupe la ville en deux.</p> <p>Impossible de conclure cette contribution sans évoquer la question des encombres et de la sécurité sur cet axe qui mélange tout type de trafic, à quelque mètre du centre historique, et traverse un des plus rares vestiges de l'époque romaine.</p> <p>Il est temps de cesser les tergiversations, de cesser de remettre en question des réflexions engagées depuis des années avec sérieux et concertation, pour des intérêts particuliers qui se cachent derrière des questions de bien commun pour ignorer le bien du plus grand nombre et le développement de la ville.</p> <p>Les variantes préférentielles mises en avant par les services de l'Etat le sont après de nombreuses analyses, études et concertations. Ce sont les seules possibilités réalistes pour une mise en œuvre du projet. Toute autre alternative n'est qu'un moyen de retarder encore l'avancement du projet, voire de l'enterrer définitivement.</p> <p>Questions :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A combien s'élève à ce jour le coût pour l'Etat des études menées depuis le début de la concertation en 1999 ?</li> <li>2. A combien s'élève le surcoût direct (je ne parle bien sûr pas des coûts indirects ou induits) depuis le 1er report du calendrier dû au premier Grenelle de l'Environnement (mise en service du contournement autoroutier d'Arles initialement envisagée en 2020)</li> <li>3. Quelle est la responsabilité de l'Etat vis-à-vis de l'infrastructure qui sera délaissée ? L'Etat laisse-t-il l'infrastructure en l'état ? Dans quelle mesure participe-t-il financièrement à son réaménagement ?</li> </ol> <p>Merci pour vos réponses.</p>
Contribution n°118	10 : 32	<p>le projet de contournement autoroutier d'Arles parce qu'il deviendra un outil structurant majeur du développement économique de notre territoire. Complément du réseau routier d'Arles à la liaison Fos/salon et au contournement nord LEO, il renforce la réalité de l'hinterland portuaire (logistique à St-Martin-de-Crau et Grans, port fluvial d'Arles, Min Châteaurenard...) en sécurisant et fluidifiant le trafic autoroutier de l'arc méditerranéen ouvrant ainsi la possibilité d'un développement socio-économique bénéfique au Pays d'Arles. Il est donc important notre bien-être.</p>
Contribution n°119	10 : 56	<p>Il faut enfin arrêter le tout bétonnage, ça ne fait pas de sens. Comment va t on préserver notre bien-être si nous détruisons tout autour de nous</p>
Contribution n°120	13 : 06	<p>Il me paraît aberrant de poursuivre un projet destructeur de zones agricol, l'intérêt général à l'aube de l'urgence climatique est de préserver les terres de l'artificialisation, plus on fait de routes plus on a de la circulation, il faut des politiques plus ambitieuses pour favoriser d'autres mobilités et d'autres moyens de transports de marchandises.</p>
Contribution n°121	14 : 30	<p>Et voilà que l'on reparle encore du contournement autoroutier d'Arles... Je croyais l'affaire rangée dans les placards depuis longtemps, tant l'aberration de ce projet tombe sous le sens. Tout d'abord le contournement existe déjà... Le tracé originel ne passe t'il pas par Avignon Nord? me semble t'il ? Ou préfère t on défigurer une partie de notre belle Camargue plutôt que d'interdire le passage aux camions et les faire passer, 40 petits kilomètres de plus, par l'autoroute existante .... A l'heure du réchauffement climatique et son cortège de catastrophes, croyez vous qu'il soit responsable en toute conscience de bétonner, déboiser, expulser humains et non d'humains de ce site d'exception, alors qu'aujourd'hui chaque parcelle naturelle compte et chaque arbre est un puit de carbone ?? L'ère de "la lampe à huile" (comme le dit le président Macron) n'est pas dans le camp que l'on croit, mais bel et bien dans celui de l'acharnement à tout prix dénué d'éthique et de raisonnement. Les projets insensés comme celui ci font, aujourd'hui, écho à une contestation déterminée, déterminée...Merci de m'avoir donner les moyens de m'exprimer.</p>

Contribution n°122	17 : 21	<p>Bonjour,</p> <p>Tous les projets devraient être soumis à une obligation stricte de zéro impact sur la biodiversité et les espaces naturels, qui plus est dans des territoires déjà fortement impactés par le dérèglement climatique et la modification de notre climat méditerranéen. la Camargue et ses espaces de vie, de nature doivent être protégés au maximum, c'est une nécessité, ...stop à la route, au goudron et à l'artificialisation des sols ainsi que son impact néfaste sur la biodiversité.</p>
Contribution n°123	17 : 37	Tout simplement contre ce projet qui va détruire des milieux naturels riches en biodiversité !
Contribution n°124	18 : 06	<p>Ce projet qui contribue à augmenter les GAES et le CO2 contrevient aux accords de Paris. Le conseil d'état a mis en demeure l'état de se mettre en conformité avec ses engagements. La DREAL ne doit pas faire exception..</p> <p>Ce projet dévaste des paysages uniques. La bétonisation précède inexorablement la poubellisation. Comment nos fonctionnaires peuvent-ils concevoir de telles monstruosités ?</p> <p>Il faut changer de logiciel et améliorer l'existant pas l'aggraver..</p> <p>Bonne journée.</p>

#### Contributions envoyées le 24/01/2021

Contribution n°125	11 : 05	<p>Je suis favorable au contournement autoroutier sud d'Arles car nous sommes par notre immobilisme depuis 40 ans responsables d'accident parfois graves survenant sur une portion de voie non adaptée au trafic routier actuel qui ne fera qu'augmenter dans les 20 prochaines années, responsables de la dégradation de la santé des 3000 riverains par la pollution générée par les véhicules empruntant la RN 113, responsables de la scission entre une ville d'Arles au nord et d'un quartier Barriol Semestre au sud bénéficiant d'un seul pont de liaison, responsables de l'utopie de défenseurs d'un projet Nord ou enterré comme si à notre époque nous avions encore le choix et les moyens financiers pour les réaliser, enfin je me sens responsable d'avoir des élus locaux soucieux d'être élus ou réélus locaux plutôt que de voir le développement harmonieux de cette ville capitale d'un territoire exceptionnel qui fait honte à l'Européen que je suis</p>
Contribution n°126	11 : 15	<p>Merci de nous offrir la possibilité d'exprimer nos opinions.</p> <p>Ce projet de contournement autoroutier datant des années 90 n'est pas en adéquation avec les valeurs de notre société contemporaine. Il mettra en danger la faune et la flore d'un écosystème fragile.</p> <p>Plutôt que de construire une nouvelle nuisance, pourquoi ne pas envisager une réhabilitation des structures existantes ? On pourrait notamment envisager d agrandir la RN113 et de la couvrir sur toute la traversée de la ville d'Arles ce qui créerait de nouveaux espaces urbains modernes et écologiques.</p> <p>Ce projet n'est pas une solution viable, il faut réfléchir à des nouvelles solutions responsables et innovantes.</p>
Contribution n°127	11 : 15	projet inutile et dangereux
Contribution n°128	18 : 24	Je suis contre ce projet qui va abîmer, encore une fois, notre patrimoine naturel
Contribution n°129	18 : 31	<p>Je suis également favorable au projet de contournement autoroutier d'Arles parce qu'il deviendra un outil structurant majeur du développement économique de notre territoire. Complément du réseau routier d'Arles à la liaison Fos/salon et au contournement nord LEO, il renforce la réalité de l'hinterland portuaire (logistique à St Martin de Crau et Grans, port fluvial d'Arles, Min Châteaurenard...) en sécurisant et fluidifiant le trafic autoroutier de l'arc méditerranéen ouvrant ainsi la possibilité d'un développement socio-économique bénéfique au pays d'Arles.</p>

Contribution n°130	20 : 03	<p>Nous pensons que les arlésiens habitants au plan du bourg serons protégés au maximum de la pollution ( bruit, atmosphérique...) par la construction de protections en bordure de l autoroute située de 10 à 20m de hauteur et ainsi favoriser la propagation des bruits ( alors que la 113 est au raz du sol ou semi anterrée au bord du canal)</p> <p>Aux ras du sol les divers obstacles réduisent la progression du bruit mais les nombreuses villas à étage ne vont elles pas être des capteurs à bruit ? et ainsi pénaliser ses habitants ?</p>
Contribution n°131	21 : 09	<p>Pourquoi pas ameliorer la 4 voies existante, ça aura beaucoup moins d'impact sur des zones agricoles et naturelles et aussi un moindre cout.La Crau est déjà énormément détruit et pollué par zones industrielles et commerciales, militaires et agriculture industrielle, il est fort temps de stopper le carnage.faut d'abord penser à ceux qui y vivent et subissent les pollutions et destructions, avant de penser à ceux qui ne font que passer.. sans parler du fait que l'âge du bétonnage et du tout-voiture doit être dépassé au plus vite!</p>

#### Contributions envoyées le 25/01/2021

Contribution n°132	09 : 02	Contre le projet de la nouvelle autoroute au profit de revoir les troncons déjà existants
Contribution n°133	09 : 43	Pour le CONTOURNEMENT le plus rapidement possible
Contribution n°134	09 : 45	Pour le CONTOURNEMENT
Contribution n°135	09 : 46	Pour le CONTOURNEMENT
Contribution n°136	09 : 49	Pour le CONTOURNEMENT
Contribution n°137	09 : 59	Pour le Contournement
Contribution n°138	10 : 00	Pour le Contournement
Contribution n°139	10 : 29	<p>Dans le cadre de nos activités de chaudronnerie lourde et de réalisation d'équipements métalliques de grandes dimensions, nous souhaitons connaître les impacts du contournement d'Arles sur les possibilités d'acheminement de colis lourds (convois exceptionnels) depuis Arles vers Fos/Mer, sur les solutions routières de transport et capacités des ouvrages actuels.</p> <p>L'acheminement de nos convois vers le bassin de Fos/Mer étant vital pour nos activités et notre entreprise, nous souhaitons nous assurer que les capacités des infrastructures actuelles seront conservées, voire augmentées par les travaux du contournement d'Arles</p>
Contribution n°140	10 : 32	<p>J'ajoute ma voix à celle de ceux qui sont pour le contournement de la ville et qui participent activement à l'élaboration d'une solution objective, réaliste et sensée pour éviter aux arlésiens les inconvénients d'une voie de très grand passage entre l'Europe méridionale de l'Ouest en Est et vice versa.. Tout ayant été dit étudié et analysé aux fins d'entamer les travaux le plus rapidement et dans la mesure du possible tant qu'il y aura des véhicules à moteur à explosion et que le mode du transport individuel l'autorisera.</p> <p>le lac de Pontchartrain en Louisiane est traversé par un pont, les grands travaux ayant raccourci distances et mis en œuvre la sécurité des transports sont légions de par le monde : Hong Kong, Norvège Danemark Canada etc. Le problème arlésien est minuscule en comparaison : faites une consultation locale ....la raison l'emportera si l'activisme ne la muselle pas.</p>
Contribution n°141	11 : 56	<p>Je pense qu'aucune des variantes au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>en plus si le tracé plan du bourg nord est choisi, il faudra détourner la RD35. et créer encore plus de nuisances.</p>

		Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par le Sud soit abandonné, comme il l'avait déjà été il y à près de 20 ans.
Contribution n°142	12 : 04	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>le sous fluvial, puis plus loin un aménagement de l'existante 113 aux normes autoroutières permettrait la requalification de la 113 au niveau du centre ville en boulevard urbain.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par le Sud soit abandonné."</p>
Contribution n°143	12 : 20	<p>Arlésienne depuis 13 ans, j'entends parler de ce contournement depuis mon arrivée . Je ne comprends même pas qu'il puisse encore exister .Notre belle ville est complètement saturée parce qu'il manque un bout d'autoroute !!!! Qu'en est t il de notre sécurité, de notre santé ? Je suis surprise que l'on prenne plus soin des petites bêtes que des humains, je suis enseignante dans une école proche du pont de la 113, faut il attendre qu'un camion tombe pour réagir ? Comment cette belle ville d'Arles peut elle se développer si nous n'avons que deux ponts qui traversent le Rhône.?</p> <p>N'attendons plus .La RN 113 peut devenir un atout pour les arlésiens(mobilités douces ...) Alors OUI AU CONTOURNEMENT VITE VITE VITE .</p>
Contribution n°144	13 : 20	<p>Notre quotidien est rythmé par les embouteillages, les pots d'échappement qui dégagent sous nos fenêtres des gaz nauséabonds et les klaxons de conducteurs excédés d'avoir à passer des heures soit pour rentrer chez eux, soit pour se rendre sur leur lieu de travail ou plus grave attendre une ambulance ou les sapeurs pompiers qui malgré les efforts des conducteurs n'arrivent pas à se frayer un chemin au milieu des files interminables!</p> <p>Toutes les semaines nous sommes confrontés à ces problèmes, sans parler des périodes de fêtes ou de vacances, périodes pendant lesquelles les accidents se multiplient.</p> <p>Nous sommes les tristes spectateurs de cette situation et attendons avec impatience la réalisation du contournement autoroutier d'Arles.</p> <p>Il est temps de redonner à la ville et ses habitants la sérénité et la sécurité.</p>
Contribution n°145	13 : 28	<p>Habitant dans le quartier des semestres plan du bourg je suis souvent bloquée sur le pont Reginel car la voie rapide est bloquée. Mes rdv médicaux s'en trouvent fortement impactés.</p> <p>Il est aussi grave et fréquent de voir les secours ou ambulances bloqués et donc en retard pour secourir des patients.</p> <p>Il est urgent que le contournement autoroutier voit le jour, notre sécurité et notre tranquillité sont en jeu.</p>
Contribution n°146	13 : 42	OUI AU CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D ARLES POUR VIVRE MIEUX DANS NOTRE VILLE
Contribution n°147	13 : 49	Il faut absolument faire le contournement pour plusieurs raisons, et en particulier, la grande dangerosité de la route actuelle en raison du très grand traffic de PL et de VL en augmentation constante, la pollution de l'air des quartiers traversés, la continuité des l'autoroute entre Saint Martin et Nîmes . les bouchons permanents en toutes saison, la coupure de certains quartier de la ville
Contribution n°148	13 : 54	Je souhaite le contournement de la ville D arles
Contribution n°149	13 : 54	OUI ! AU CONTOURNEMENT AUTOROUTIER

Contribution n°150	13 : 56	<p>Je m'exprime au nom du Comité d'Intérêt de Quartier Pont de Crau dont je suis le président et qui regroupe 247 foyers, soit environ 800 habitants.</p> <p>Nous considérons depuis longtemps que sortir les véhicules de transit du cœur de la ville (ce n'est pas une nouvelle autoroute, c'est un déplacement de circulation) est une absolue nécessité. Deux séries de raisons justifient cette position :</p> <p>En tant qu'Arlésiens, nous considérons qu'il est inadmissible de continuer à voir notre ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO coupée en deux par une voie rapide qui assure le passage de près de 80 000 véhicules/jour, dont 20% de poids lourds. Cette plaie ouverte au cœur de la cité est un obstacle à un développement cohérent, isole certains quartiers, interdit la réalisation de projets d'envergure (port fluvial par exemple). Par ailleurs, ce trafic routier intense induit un certain nombre de pollutions, sonores et chimiques, pour les milliers d'habitants riverains de la RN 113. Enfin, sur cette voie rapide passent des engins transportant des produits dangereux, de véritables "bombes roulantes", qui font planer le risque quotidien d'une catastrophe majeure.</p> <p>En tant qu'habitants de Pont de Crau, nous rappelons que le désenclavement de notre quartier figure parmi les objectifs à atteindre dans le cahier des charges établi par l'Etat en 1995 : "le désenclavement de Pont de Crau sera l'une des conséquences de la réalisation du contournement autoroutier d'Arles". D'autre part, l'urbanisation tout à fait prévisible de notre quartier, le développement démographique de Raphèle et Moulès, rendent vital aujourd'hui ce désenclavement sous peine de voir à certaines heures la circulation complètement bloquée dans la partie Est de la commune. Le CIQ Pont de Crau réclame donc un vrai désenclavement du quartier qui permettrait de passer directement de la RD 453 à la RN 113 requalifiée en boulevard urbain.</p>
Contribution n°151	14 : 01	Merci de trouver la solution qui vas nous permettre d'aboutir
Contribution n°152	14 : 02	Arles ne peut vivre sans qu'enfin l'autorité A54 soit terminée ..il ne s'agit pas de promouvoir une autoroute mais de pouvoir requalifier la RN 113 de l'utiliser pour améliorer les transports urbains et donner le centre ville aux vélos et aux piétons en permettant de structurer l'intégralité des transports .La Vie des arlésiens ne pourra être sereine sans de tels progrès qui ne peuvent se faire sans ce contournement tant attendu non par des militants mais par des habitants modestes et peu enclins à l'agitation au buzz et au médias mais qui silencieux font face à la pollution et au risque alors que des responsables tergiverses au gré du vent depuis des années ....Arles doit pouvoir respirer ...
Contribution n°153	14 : 02	je suis pour!
Contribution n°154	14 : 07	Je suis pour le contournement
Contribution n°155	14 : 07	Oui au contournement, on en peut plus des bouchons
Contribution n°156	14 : 08	Vraiment compliquée cette traversée d'Arles où je ne viens presque plus promener sinon déjeuner alors que Martigues n'est pas si loin et qu'une partie de ma famille y réside ... merci de faire aboutir ce contournement !
Contribution n°157	14 : 12	Je valide ce projet super idée💡. Bon pour la ville et pour les usagers de là villes pour ceux qui veulent se déplacer à vélo se sera beaucoup mieux pour leur sécurité et pour sa réduira la pollution au passage ! Merci pour ce projet !
Contribution n°158	14 : 23	Contournement indispensable pour le bien être et la santé des arlésiens Trop de nuisances et d'accidents occasionnés par le trafic dense et les poids lourds
Contribution n°159	14 : 24	Je suis pour par contre je ne vois pas la nécessite de l'échangeurs ARLES Sud.
Contribution n°160	14 : 24	Oui au contournement

Contribution n°161	14 : 25	Bonjour, Compte tenu des bouchons incessants tous les étés sur les RN113 et 572 et du nombre croissant d'accidents sur ces mêmes routes je suis en faveur du contournement autoroutier. Ce contournement n'aura que des avantages à court, moyen et long terme : moins de pollution en ville, amélioration du trafic, baisse des accidents, En revanche je ne comprends pas vraiment pourquoi faire une sortie Arles Sud Rive Gauche ? Cela est certainement très coûteux et ne concernera que les habitants de Port Saint Louis du Rhône. Les gens souhaitant s'arrêter à Arles ou aller aux Saintes ou à Port Saint Louis n'auront qu'à prendre la RN113 comme avant. Le contournement entre Balarin et Emy ne devrait pas contenir de sorties selon moi. Cordialement.
Contribution n°162	14 : 29	indispensable pour éviter bouchons permanents et accidents réguliers
Contribution n°163	14 : 34	Je suis pour le contournement
Contribution n°164	14 : 37	Pour le contournement
Contribution n°165	14 : 37	Le contournement autoroutier sera un atout pour le territoire qui est fréquemment paralysé par des problèmes de circulation sur la 113 impactant également la circulation du centre-ville d'Arles. L'existence d'une seule route avec 2 voies de circulation pour un axe aussi fréquenté n'est plus imaginable.
Contribution n°166	14 : 38	Pour !
Contribution n°167	14 : 45	Je suis d'accord avec le projet de contournement autoroutier qui devient une urgence pour l'agglomération Arlésienne et qui doit aboutir rapidement afin de désenclaver le territoire
Contribution n°168	14 : 50	Projet essentiel pour Arles
Contribution n°169	15 : 03	NON à l'artificialisation des terres agricoles! NON à la destruction des sites classés Natura 2000! NON à la destruction de la biodiversité et des zones humides ! (Convention Ramsar) NON à la pollution de la nappe phréatique ! NON à une autoroute "aspirateur à camions" pour écouler les containers qui arrivent au port de Marseille-Fos! Privilégions le transport modal : FERROVIAIRE, FLUVIALE, MARITIME. Demandons l'aide de l'Europe pour construire un tunnel sous le Rhône. Ce projet vétuste est dépassé face aux enjeux climatiques et écologiques actuels!!! Sauvegardons et sanctuarisons la Camargue pour les générations futures.
Contribution n°170	15 : 13	Le contournement devient essentiel
Contribution n°171	15 : 18	Oui
Contribution n°172	15 : 18	Totalement et définitivement pour un contournement (auto)routier d'Arles. Ce projet n'avance pas. Et depuis beaucoup trop longtemps. D'atermoiements lâches en reports systématiques, sans parler des bisbilles politiciennes et pseudo-écologiques, on attend quoi ? Un accident autoroutier avec plusieurs morts ? Un blocage en force et durable du trafic par des riverains en colère ? Une plainte auprès de la cour européenne de justice pour mise en danger de la population arlésienne ? Pour reprendre une expression célèbre "sortez-vous les doigts du cul"

Contribution n°173	15 : 23	<p>Projet vétuste face aux enjeux climatiques et écologiques actuels, alors même que la France s'est engagée à réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Il serait temps de moderniser les modes de transports.</p> <p>Développons le transport ferroviaire, fluvial et maritime plutôt que de privilégier le transport routier qui ne ferait qu'engorger les routes de camions en plus d'enlaidir le paysage!</p> <p>Réétudions l'emprise routière actuelle avec des mises aux normes sécuritaires.</p> <p>Ce projet est à l'encontre total de cet engagement climatique qui détruirait la Camargue, certaines espèces endémiques et mettrait en péril l'agriculture locale.</p>
Contribution n°174	15 : 24	Je soutiens le projet de contournement
Contribution n°175	15 : 26	Actuellement très difficile de circuler au milieu des camions sur la voie rapide il y a régulièrement des accidents avec un embouteillage terrible en ville c infernal
Contribution n°176	15 : 29	Je suis pour le contournement
Contribution n°177	15 : 51	<p>Non à un "aspirateur" à camions plébiscité par le grand port de Marseille-Fos au détriment du transport modal (ferroviaire, fluvial, maritime) pour écouler les containers.</p> <p>Le projet va à l'encontre du PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) objectif 2025 des Bouches-du-Rhônes, projet validé par le Préfet Monsieur Mirmand. Alors même qu'il est écrit qu'il faut créer des infrastructures visant au report modal vers le rail (action 22. Défis Transport Terrestre) et contrôler les émissions des poids lourds (action 26. Défis Transport Terrestre).</p> <p>Le soit disant "boulevard urbain" est une utopie : il y aura toujours de la circulation sur la Nationale 113.</p> <p>Ce tracé VSV est nuisible pour la biodiversité, l'agriculture et l'artificialisation des terres agricoles. Les bouches du Rhône en ayant le taux le plus élevé de France.</p> <p>Au niveau hydraulique les prairies de foin alimentent en eau toute la plaine de Crau verte, les riverains du secteur Draille Marseillaise n'ayant pas l'eau courante.</p> <p>C'est une abréviation écologique qui va à l'encontre des directives gouvernementales actuelles, sur la réduction des gaz à effet de serre, la biodiversité (site Natura 2000), les zones humides (Convention Ramsar) et la loi sur l'eau, portées par la France au niveau international.</p> <p>Puisqu'il s'agit de la route E80 qui relie l'Iran à l'Espagne, demandons à l'Europe de nous aider à construire le tunnel sous le Rhône, qui reste la meilleure solution à tous niveaux, suivant le tableau d'étude de la DREAL.</p>
Contribution n°178	15 : 59	Usager plusieurs fois/jour de la voie rapide, trop de voiture et camion empruntent cette portion de route et causent trop d'accident qui occasionne trop de ralentissement . C'est infernal. Pour cette raison .Le contournement est nécessaire.
Contribution n°179	16 : 09	En tant qu'habitant de Raphèle j'attends avec impatience la réalisation de ce contournement autoroutier dont on parle depuis des décennies car nous subissons les nuisances de la voie rapide RN113 qui est très accidentogène. Les accidents sont fréquents, bloquent régulièrement la circulation, de ce fait les véhicules sont déviés sur la RD 453 et le village devient vite saturé. je demande cependant que nous ayons des accès au contournement à partir du village.
Contribution n°180	16 : 23	Le contournement routier serait une bonne chose afin que la voie rapide soit moins chargée par les camions
Contribution n°181	16 : 29	<p>Le CIV RAPHELE AVENIR, constitué de 161 adhérents, se prononce majoritairement pour la réalisation du Contournement autoroutier d'Arles.</p> <p>Cependant nous demandons :</p> <p>Que les accès au contournement, à partir de Raphèle et de Saint Hyppolite soient conservés..</p> <p>Que des aménagements soient réalisés pour réduire les nuisances sonores.</p> <p>Que l'on augmente la capacité d'évacuation des eaux pluviales, du village et du plateau de haute Crau, sous la voie ferrée et le contournement autoroutier.</p>

Contribution n°182	16 : 36	Je suis pour le contournement autoroutier
Contribution n°183	16 : 58	Contribution au contournement routier
Contribution n°184	17 : 07	Je suis opposé à ce projet qui va entraîner une artificialisation conséquente des terres, détruire des milieux de grand intérêt patrimonial et non compensables, générer des quantités gigantesques de matériaux et de transports pour le chantier, cela pour faciliter le transit de poids lourds et encourager la fuite en avant du e-commerce et de l'expansion du port autonome de Marseille. Il s'agit d'un projet d'un autre temps, aucunement visionnaire, incompatible avec les accords de Paris. Le travail politique consiste à proposer des solutions pour réduire le fret routier, et non pas à reporter le problème ailleurs. Ce projet reflète l'incapacité à penser le monde de demain dans un contexte de crise écologique de la part des élus et des responsables administratifs favorables au projet.
Contribution n°185	17 : 10	Totalement pour la réalisation d'un contournement autoroutier de la ville d'Arles
Contribution n°186	17 : 12	Pour le CONTOURNEMENT
Contribution n°187	17 : 22	<p>Bonjour,</p> <p>Aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Aucune requalification de la branche actuelle n'est prévue, contourner Arles entraînera une augmentation du nombre de véhicules, camion, qui circuleront, dégradant les milieux naturels, augmentant la pollution, détruisant la biodiversité.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°188	17 : 24	<p>Alors que la France s'est engagée à réduire de 40% ses émissions de gaz à effet de serre, l'état continue de développer des projets qui privilégient le transport routier en laissant ouvrir des zones logistiques loin des réseaux fluviaux, maritimes et des voies ferrées.</p> <p>Ce projet de liaison autoroutière ne fait qu'encourager le développement du tout routier pour relier l'Espagne à l'Italie alors que des voies maritimes ou ferroviaires seraient aussi efficaces et moins polluantes.</p> <p>Ce projet sacrifie un écosystème très riche, protégé et remontant aux origines de l'homme et ce au profit d'une rentabilité sans aucun bénéfice pour le pays d'Arles.</p> <p>Il serait plus judicieux de limiter le nombre de poids lourds qui ne respectent aucunement le code de la route, qui sont impliqués dans de nombreux accidents et saturent le réseau routier.</p> <p>Le réaménagement de la RN 113, la création d'un tunnel sous le Rhône conjugué à une réduction des poids lourds autorisés et le développement du multi modal paraissent plus judicieux pour atteindre les objectifs de réduction de la pollution</p>
Contribution n°189	17 : 26	<p>à titre privé :</p> <p>Nous habitons le long de la voie rapide proche de [REDACTED], pour connaître journellement les désagréments de la situation, nous exprimons notre accord pour le tracé actuel, nous réclamons l'accélération des procédures car la voie actuelle est réellement accidentogène nous pouvons témoigner de ce que nous vivons au quotidien, il est inconcevable qu'un axe routier de cet importance traverse la Ville d'Arles la partageant en 2 !!! il faut vivre cela journellement, bien sur aucun tracé n'est parfait mais une décision doit être prise dans l'intérêt commun en protégeant le plus possible les prairies nécessaires à l'alimentation de la nappe phréatique de la Crau...nous aurions beaucoup d'autres arguments à faire valoir. c'est une question de non assistance à personne en danger! Pour le côté économique il va s'en dire que C'EST UNE NECESSITE ABSOLUE le développement maîtrisé de notre Territoire passe par cette réalisation, Ce chainon manquant entre l'Italie les Pays de l'Est l'Espagne et le pourtour méditerranéen est une erreur magistrale Arles est au carrefour d'axes importants le Nord : Le Sud : / la Transversale, n'oublions pas que nous avons le Rhône son trafic et que grâce à lui Jules CESAR avait fait d'Arles sa Capitale économique !!! il y a plus de 2000 ans !!! cela devrait nous faire réfléchir sur l'impérieuse nécessité de réaliser cette voie autoroutière ..</p>

Contribution n°190	17 : 29	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Ce projet aura des impacts importants sur l'émission de gaz à effet de serre car il va augmenter le trafic de voitures et de camions de façon exponentielle. Il est contraire aux accords de Paris signés par le gouvernement.</p> <p>Il détruira la biodiversité par l'atteinte de nombreuses espèces et milieux naturels protégés. Il confisquera de nombreuses terres fertiles et exploitations précieuses pour notre patrimoine : foin de Crau, rizières, élevage de toros, de moutons, de chevaux entravant la résilience alimentaire pourtant reconnue comme indispensable dans le contexte actuel.</p> <p>Il menacera la nappe phréatique de Crau qui fournit actuellement plus de 270000 habitants en eau potable.</p> <p>Il enlaidira définitivement les abords d'une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et au cœur d'une réserve de biosphère avec un impact négatif certain sur le tourisme.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>
Contribution n°191	17 : 48	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>En effet, ce contournement est en totale contradiction avec les vrais défis de notre temps et les engagements politiques pris au niveau national.</p> <p>L'Etat s'est engagé à réduire drastiquement les émissions de CO2 afin de lutter contre les changements climatiques. Or ce projet prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds, alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement.</p> <p>Par ailleurs, ce projet de contournement entraînera la destruction de milieux naturels, et donc de nombreuses espèces associées, notamment des habitats protégés et pour certains, irremplaçables (comme les tourbières ou les laurons de Crau). La séquence Eviter-Réduire-Compenser n'a aucune possibilité d'être mise en place pour de tels milieux.</p> <p>Ensuite, ce projet va condamner de nombreuses terres fertiles ainsi que des exploitations emblématiques de notre patrimoine.</p> <p>Il fera également peser de gros risques sur la nappe phréatique de Crau qui fournit plus de 270 000 habitants en eau potable.</p> <p>Enfin, il sera une balafré aux portes d'Arles, ville classée au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, et au cœur d'une Réserve de Biosphère.</p> <p>Pour toutes ces raisons, je souhaite que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°192	17 : 49	<p>"Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Le contournement autoroutier d'Arles, c'est un projet du vieux monde, pensé dans les années 90 pour transformer la Camargue en couloir à camions.</p> <p>Ce contournement est en totale contradiction avec les vrais défis de notre temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Lutter contre les changements climatiques – il prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement.</li> <li>+ Protéger la biodiversité – il détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières).</li> <li>+ Promouvoir la résilience alimentaire – il va condamner de nombreuses terres fertiles et plusieurs exploitations emblématiques de notre patrimoine (ex : foin de Crau, Taureau Camargue, chevaux de Camargue, rizières).</li> <li>+ Préserver les ressources en eau – il fera peser de gros risques sur la nappe de Crau, nappe phréatique qui fournit aujourd'hui plus de 270 000 habitants en eau potable.</li> <li>+ Transmettre aux générations à venir un patrimoine exceptionnel – il sera une véritable balafré aux portes d'une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et au cœur d'une Réserve de Biosphère.</li> </ul> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>

Contribution n°193	17 : 59	Je soutiens le projet de contournement. Habitant Raphèle les Arles, je constate tous les ans les blocages sur la N113 et les déviations qui passent par ce village, occasionnant bouchons et pollutions.
Contribution n°194	18 : 06	<p>“Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>C'est une aberration écologique car elle sera une balafre sur un territoire ancestral et protégé. Elle mettra en péril les écosystèmes. Elle atteindra la vie économique fondamentale et traditionnelle de cette région (élevage de taureaux et de chevaux, foin de crau). Toute cela dans une optique de rentabilité polluante à contrecourant des exigences écologiques auxquelles nous devons faire face.</p> <p>Plus de circulation et plus de camions est une exigence absurde d'un autre temps!</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.”</p>
Contribution n°195	18 : 16	Oui oui et re oui pour le contournement routier d'Arles
Contribution n°196	18 : 16	Je soutiens totalement ce projet que j'espère voir réalisé dans les années à venir
Contribution n°197	18 : 26	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis pour le contournement autoroutier d'Arles le plus rapidement possible. car il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- moins de véhicules dans la traversée d'Arles</li> <li>- plus de sécurité routière</li> <li>- moins de bruit</li> <li>- moins de pollution de l'air</li> </ul> <p>et surtout un formidable atout pour la reconquête de la ville.</p> <p>Les humains doivent passer avant les moustiques ou les plantes ....</p>

Contribution n°198	18 : 29	<p>Après de fructueux échanges avec les représentants de nos deux associations, Tous pour le contournement autoroutier d'Arles maintenant! et les Amis du Vieil Arles, nous avons convenu des objectifs communs qui nous animent quant à la réalisation urgente du contournement autoroutier pour la préservation, la mise en valeur et le développement de notre patrimoine, pour notre qualité de vie, pour notre économie et pour l'avenir. de notre cité.</p> <p>Nous avons donc décidé de publier ce communiqué commun</p> <p>Le contournement autoroutier d'Arles mis en service au cours de cette décennie, ce n'est plus un rêve, c'est du possible.</p> <p>Moins de véhicules dans la traversée d'Arles et moins de camions.</p> <p>En 2020, ce sont environ 80 000 véhicules dont 7 000 poids lourds qui traversent le pont. En 2028, avec le contournement, la DREAL en annonce 30 000 dont 1 000 poids lourds, mais nous pensons qu'il est possible de réduire encore ces chiffres avec des choix volontaristes d'aménagement de la RN 113.</p> <p>Plus de sécurité routière</p> <p>La RN 113 dans sa partie urbaine apparaît très accidentogène du fait du trafic élevé, de la proximité des échangeurs et des caractéristiques géométriques réduites des voies. Pour information, en 2019, 220 incidents se sont produits sur le réseau (entre les 2 barrières de péage), perturbant pendant au moins deux heures la circulation. Pendant les 10 longs week-ends et 8 week-ends de chassés-croisés des ralentissements s'étendent pendant des heures sur plus de 5 km et sur les voiries secondaires et du centre-ville. Le nombre d'accidents graves y est deux fois plus élevé que sur le réseau national (83 % contre 39 % de moyenne nationale) et 20 % y sont mortels (contre 7 % en moyenne nationale). 40 % des accidents (contre 15% en moyenne nationale) impliquent un poids lourd.</p> <p>Moins de bruit</p> <p>Après la mise en service du contournement, 14 000 riverains de la RN 113 verront leur exposition au bruit diminuer de 10 dB et 10 000 riverains verront leur exposition diminuer de 5 à 10 dB.</p> <p>Moins de pollution de l'air</p> <p>Sur la commune d'Arles, 30 000 personnes verront leur exposition au dioxyde d'azote baisser significativement.</p> <p>Des opportunités économiques et sociales</p> <p>Aujourd'hui la RN113 est un obstacle, une fracture ; elle fragmente la ville, limite les traversées du Rhône, enclave les quartiers, isole les zones d'activité existantes et à venir, cloisonne les circulations et l'accès aux berges du Rhône...</p> <p>Demain, cicatrisée, la ville offrira de meilleurs accès au port fluvial et aux zones d'activités, une fluidité des transports notamment doux, des espaces propices à l'essor de nouvelles filières économiques, des activités commerciales et touristiques autour d'un port de plaisance, des quartiers reconnectés au centre-ville et entre eux, du patrimoine bâti à requalifier et du foncier à réinvestir mixant de nouvelles activités et de nouveaux logements...</p> <p>L'occasion exceptionnelle de réparer des outrages et de valoriser le patrimoine historique</p> <p>Alors qu'Arles s'apprête en 2021 à fêter fièrement 40 années d'inscription de 8 de ses monuments romains et romans sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, elle ne peut plus tolérer :</p>
--------------------	---------	---

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- que les vestiges du cirque romain soient démantelés par un axe quasi-autoroutier, vecteur d'un trafic international intense,</li> <li>- que le centre-ville historique, réglementairement préservé par un plan de sauvegarde, soit déchiré et franchi quotidiennement par près de 7 000 poids lourds,</li> <li>- que des monuments historiques tels que l'église des Carmes déchaussés ou la tour de l'Écorchoir soient frôlés, pollués, ébranlés et dégradés de manière irréversible par le trafic de dizaines de milliers de véhicules.</li> </ul> <p>Elle ne peut prendre le risque de se voir rayer de cette liste pour non-respect de ses engagements de préservation et de mise en valeur de ce patrimoine universel exceptionnel.</p> <p>Grace au contournement autoroutier, Arles et son centre ancien, apaisé et embelli, pourront retrouver l'harmonie entre vestiges anciens et vie moderne, et offrir ainsi notamment à l'audacieuse tour de la Fondation Luma, siège d'un futur centre d'art contemporain, le rayonnement culturel international qu'elle mérite et qu'elle ambitionne.</p> <p style="text-align: center;">Et surtout un formidable atout pour la reconquête de la ville</p> <p>En récupérant l'emprise de la RN 113 et l'usage du pont sur le Rhône au profit des Arlésiens, la Ville pourra :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- relier ses deux rives, notamment en permettant le développement d'un nouveau quartier « Rive droite-Papeteries », et en s'appropriant esthétiquement le pont comme élément architectural identitaire,</li> <li>- organiser les circulations urbaines, les transports collectifs en site propre, les parkings et en donnant leur place aux vélos et aux piétons,</li> <li>- intégrer le musée de l'Arles antique au centre-ville en valorisant le cirque romain et en aménageant les espaces liés au port de plaisance sur le canal,</li> <li>- réinvestir des espaces délaissés pour de nouvelles constructions, de nouveaux logements, des aires de jeux ou sportives,</li> <li>- embellir et planter des sites de promenade et de convivialité, en particulier vers le site du Pont Van Gogh, et par la création d'une voie verte est-ouest autour du canal de Craponne.</li> <li>- faciliter l'accès aux berges du Rhône et les valoriser...</li> <li>- en bref, enfin offrir aux Arlésiens plus de confort, de beauté, de qualité de vie, d'espérances, de fierté, et répondre ainsi à leurs attentes et à leurs ambitions de développement.</li> </ul> <p>Alors le contournement autoroutier d'Arles, c'est possible dès 2028 si nous saisissions l'opportunité qui nous est donnée aujourd'hui.</p> <p>Tous les signaux sont au vert : l'État a repris le dossier en main ; la nouvelle municipalité a franchement affirmé son soutien et prépare activement le projet de requalification de l'ancienne voie rapide ; et la parole est donnée aux Arlésiens.</p> <p>Une concertation publique lancée à l'initiative de l'État se déroule du 2 décembre au 31 janvier (<a href="http://www.contournementarles.com">www.contournementarles.com</a>). Informons-nous, donnons notre avis. Profitons-en pour dire combien il est urgent de ne plus attendre. Soutenons le projet, en apportant aussi nos idées pour la future utilisation raisonnée de la RN 113, pour ses nouvelles fonctions dans la ville et pour son rôle comme outil de valorisation, d'embellissement, de développement et de reconquête. Soyons nombreux à témoigner. Notre mobilisation importante permettra d'éviter un nouveau retard, voire un abandon du projet.</p>
Contribution n°199	18 : 34	Développer le ferroutage peut-être me semble un point sur lequel on devrait se pencher davantage.
Contribution n°200	18 : 37	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Nous n'avons d'une part aucune certitude quand à l'allègement du trafic sur la RN113. Les engagements financiers municipaux ou régionaux quand à sa possible reconversion en boulevard urbain restent flous. Quand bien même cette option serait réalisée, il n'est pas certain que l'engorgement occasionné amenuise les nuisances auprès des riverains.</p>

		Mais plus encore, le développement d'un réseau autoroutier, dans une région où le frêt ferroviaire est tout à fait possible, au vu des exigences climatiques qui s'imposent aujourd'hui, me semble d'une totale anachronie, voire irresponsable quand à l'environnement que nous laissons à nos enfants, et en contradiction avec les messages de l'état que nous recevons à titre individuels. Enfin, quel arlésien pourrait se réjouir de voir se bétonner les abords d'un bras du rhône, des marais du Vigueirat, de voir passer une autoroute au dessus de la via Rhôna ? Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.
Contribution n°201	18 : 40	Je suis favorable au contournement autoroutier qui n'a que trop tardé ...
Contribution n°202	18 : 45	Favorable
Contribution n°203	18 : 52	Bonjour, j'ai participé à nombre de réunions sur le contournement comme présidente de CIQ, mais j'ai dû arrêter mes activités pour raison de santé. Je ne voudrais surtout pas que ce projet échoue ; La pollution à Arles est fréquemment comparable à celle de Paris où j'ai habité ; j'ai pris l'habitude, pendant les travaux sur le contournement, de comparer la pollution dans ces deux villes et j'ai été étonnée des résultats, très souvent identiques. S'il y a d'autres pollutions connues à Arles, une part importante résulte de la circulation sur la 113 .Il faut délivrer la ville de la pollution routière.Je le dis en temps que médecin et en temps qu'insuffisante respiratoire...cette pollution n'est pas limitée aux quartiers les plus proches de la 113 mais diffuse dans toutes les rues et je n'ai pas besoin des capteurs d'ATMO pour vous le dire - malheureusement. Tous les travaux ont montré l'effet délétère de cette pollution sur la santé publique.Point n'est besoin de faire une étude spécifique à Arles pour l'affirmer. Il faut aussi prendre en compte les risques d'accidents liés à cette presque autoroute en pleine ville.Il ne faut pas attendre la catastrophe. C'est mon avis comme médecin soucieuse de santé publique. Il y a aussi bien d'autres raison d'ordre esthétique, touristique et économique pour libérer la ville de cette artère malfaisante et salissante... Cordialement. [REDACTED]
Contribution n°204	19 : 04	Projet non satisfaisant sur le plan de la santé publique, du modèle économique, du rapport bénéfices-coûts, de la dégradation des écosystèmes, du l'efficacité liée aux dépenses engagées qui pourraient trouver des alternatives qui préparent l'avenir (plateforme multimodale de St Martin de Crau, , ..).
Contribution n°205	19 : 05	On veut ce contournement que nous attendons depuis 30 ans
Contribution n°206	19 : 08	Comme de nombreux Arlésiens, j'espère que ce contournement verra prochainement le jour . Je ne reviendrai pas sur les inconvénients de la situation actuelle en terme de pollution, d'accidentologie, d'heures perdues dans les embouteillages, etc . J'essaye parfois de trouver une bonne raison pour laisser cette situation perdurer, mais j'avoue que je ne la trouve pas ! Imaginer faire passer les poids lourds par Orange rajoute 50 kms au trajet et une substantielle pollution . Quant au ferro-routage, je ne vois pas en quoi le fait de laisser Arles dans cette situation ferait avancer le dossier !
Contribution n°207	19 : 10	Non a ce contournement !
Contribution n°208	19 : 43	Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante. Elles ne prennent pas en compte l'urgence climatique et les enjeux écologiques. Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.
Contribution n°209	19 : 47	Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante. Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.

Contribution n°210	19 : 56	Pour [REDACTED] et, [REDACTED] 13200 ARLES Portable : [REDACTED] Mail : [REDACTED] Ou [REDACTED]
Contribution n°211	20 : 04	<p>Concertation contournement autoroutier Arles</p> <p>Arles, le 25.01.2021</p> <p>Ref : Concertation contournement autoroutier Arles Objet : Contribution de Monsieur et madame Mercadal du Mas des platanes à Arles</p> <p>Madame, Monsieur,</p> <p>Suite à notre entrevue du jeudi 14 janvier 2021, je vous prie de trouver ci-joint nos observations concernant le contournement autoroutier d'Arles cité en référence.</p> <p>Nous sommes propriétaires de l'exploitation agricole bio du [REDACTED]. Le 2 tracés du contournement auront un impact important sur notre exploitation, le tracé nord passant quasiment au ras de nos parcelles, le tracé sud en plein milieu.</p> <p>Si le tracé nord est choisi, nous vous signalons que notre exploitation étant menée en bio, la pollution générée par le trafic routier directement le long de nos parcelles de pommiers aura de graves conséquences sur le bilan économique de notre exploitation. En effet, nous sommes soumis à de très contraignants labels de qualité, qui prévoient entre-autre des pénalités en cas de pollution de l'air aux abords des terres cultivées. Si ce tracé est choisi, il conviendra donc absolument de construire une protection de type mur le long de notre exploitation, afin de réduire au maximum la quantité de tous les polluants qui atteindront nos arbres et ainsi protéger la qualité de nos produits.</p> <p>Par ailleurs, nous vous faisons part de notre profonde inquiétude quant à la grave dépréciation de cette exploitation et des bâtiments d'habitation qui s'y trouvent lorsque nous cesserons notre activité. Quel qu'en soit le moment, avant ou après la DUP, il est évident que lorsque nous les mettrons en vente, leur valeur en sera largement diminuée. Nous attendons donc de l'Etat qu'il nous indemnise pour cette perte financière qui ruinera en grande partie nos efforts permanents depuis de très longues années pour amener cette exploitation à son état actuel.</p> <p>Si le tracé Sud est choisi, alors l'exploitation ne sera plus viable et disparaîtra purement et simplement. Néanmoins, les bâtiments resteront et leurs occupants seront lourdement impactés par la pollution sonore et de l'air. Là encore, nous exigeons que ces désagréments soient pris en compte dans le calcul des indemnisations des propriétaires habitant à quelques mètres seulement de cette autoroute.</p> <p>Par ailleurs, nous tenons également vous faire connaître notre point de vue de citoyen, de parents et d'habitants de notre planète. Ce projet autoroutier est une aberration écologique. Il arrive à une époque où le monde entier prend conscience qu'il faut changer de façon de vivre et réduire notre production de gaz à effet de serre, et Arles persiste au contraire à vouloir mener à bien un projet dont la logique est déjà dépassée. Plutôt que de tabler sur une probable réduction du nombre de</p>

		<p>véhicules initiée par toujours plus de citoyens convaincus de l'urgence des changements de comportements individuels, la ville et l'Etat restent campés sur l'ancienne idée que le « tout voiture » et le « tout par camion » est encore d'actualité. Cette nouvelle autoroute sera peut-être bien la dernière construite en France !</p> <p>Entendons-nous bien, nous sommes parfaitement conscients des désagréments subis par les personnes qui habitent le long de l'actuelle voie rapide et nous les plaignons sincèrement, mais nous considérons que la nouvelle autoroute ne fera que déplacer momentanément le problème et non le résoudre. Car dans 15, 20 ans, lorsque la ville se sera étalée jusqu'à cette nouvelle voie, nous nous retrouverons exactement dans la même situation ! Et nous aurons raté l'occasion d'agir de manière innovante en refusant de construire une nouvelle infrastructure, obligeant les camions à passer par la route existante (par Avignon) en attendant que leur nombre diminue, ou alors de réaliser la seule solution durable qui consiste à passer en tunnel pour que les arlésiens ne soient plus soumis à la pollution et que les terres agricoles restent cultivables. Bien sûr c'est coûteux, mais c'est un investissement définitif et tellement plus intelligent ! Et tellement plus moral et esthétique que ce si haut et si long remblai qui détruira définitivement tant d'hectares de bonnes terres cultivables et sera d'une laideur absolue.</p> <p>En espérant que ce courrier retiendra votre attention et que nos revendications seront prises en compte, nous vous transmettons, madame, monsieur, nos meilleures salutations.</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°212	20 : 04	Protégeons la population de la ville de la pollution des milliers de camions . Le contournement est une nécessité vitale pour la ville .
Contribution n°213	20 : 11	Pour le contournement
Contribution n°214	20 : 21	<p>La réalisation du contournement autoroutier de la ville d'Arles est aujourd'hui devenu indispensable. A tous les points de vues : écologique, environnemental, économique, de santé publique, cette infrastructure routière doit être construite sans plus de retard. L'ensemble des travaux réalisés par les services de l'état et les bureaux d'études mandatés depuis des années ont tous mis en évidence la pertinence et l'urgence de cette réalisation.</p> <p>La qualité de ces études ne permet plus aujourd'hui à personne de douter de l'utilité de cet aménagement.</p> <p>Souhaitons que les délais prévus soient tenus et que nous pourrons voir avant la fin de cette décennie la mise en service du contournement autoroutier d'Arles.</p>
Contribution n°215	20 : 27	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>N'y a t il pas d'autres solutions qui permettraient de ne pas massacer les magnifiques espaces naturels ? Faire ralentir les véhicules ? Aménager une liaison ferroviaire sur lesquels pourraient être embarqués les camions avec leur chauffeurs- cela leur permettraient de se reposer tout en réduisant le traffic ...</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°216	21 : 01	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Les impacts environnementaux (faune/flore, ressource en eau, terre..etc) induits par ce contournement apparaissent comme autant de freins à la réalisation de ce projet.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné</p>

Contribution n°217	21 : 03	<p>Bonjour, je suis fermement opposé à ce projet de liaison autoroutière Sud Vigueirat pour les raisons suivantes : le tracé impacte des surfaces importantes de milieux naturels, semi-naturels et agricoles, il va détruire des zones de laurons au niveau du marais des Chanoines, il va aggraver les effets sur la faune, en particulier sur les Chiroptères, qui sont déjà importants sur ce territoire pourtant important pour ce groupe faunistique. Il va aggraver les problèmes d'écoulement des eaux de surface (écoulement des crues du Rhône, écoulement du pluvial entre la zone des foins de Crau et les marais de Crau). Il va détruire des parcelles de foin de Crau AOC et des parcelles cultivées et va détruire de trop nombreuses exploitations. Il va générer une accélération de l'urbanisation et de la construction d'entrepôts sur la commune d'Arles. Ce tracé est de loin parmi ceux qui avaient été étudiés dans les années 2000, celui qui est le plus impactant pour les milieux naturels et la biodiversité, il est en infraction avec les obligations réglementaires résultant de l'application de la séquence "éviter - réduire - compenser".</p> <p>Ce projet ne va en aucun cas régler les problèmes de pollution générés par la RN113 à Arles, puisqu'il est estimé dans les études qu'il continuera à y avoir plus de 30.000 véhicules par jour sur cet axe. D'autre part les modélisations faites par AirPaca montrent que la pollution générée par les axes autoroutiers dégradent la qualité de l'air sur plusieurs kilomètres de part et d'autre des infrastructures. Le projet est contradictoire avec l'engagement pris par la France en matière de sauvegarde des terres agricoles (objectif "zéro pertes"). Il s'inscrit dans une politique du tous camions qui empêchera l'Etat français de répondre à ses engagements internationaux de lutte contre le changement climatique. Il est urgent de maîtriser le développement exponentiel du transport de marchandises importées généré par le GPMM et les plateformes logistiques implantées à Fos, qui tuent l'industrie, l'artisanat et l'emploi en France. Les projets d'infrastructures destinées à favoriser le commerce des marchandises importées doivent aujourd'hui en priorité porter sur le report modal, afin de répondre à l'impératif de diminuer les GES.</p>
Contribution n°218	21 : 05	urgent ce contournement la ville se trouve bloquée plusieurs fois par semaine surtout l'été . la route telle quelle est aujourd'hui doit se transformer en boulevard périphérique
Contribution n°219	21 : 06	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- accroissement du trafic alors qu'il est aujourd'hui question de dérèglement climatique et de pollution</li> <li>- atteinte à la biodiversité du territoire camarguais</li> <li>- engorgements renforcés aux abords d'Arles</li> </ul> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>
Contribution n°220	21 : 10	Je suis d accord pour le contournement
Contribution n°221	21 : 10	Pour pour et pour ! Y'en a marre des bouchons ! Un axe routier européens qui coupe arles en deux ! Et les bobo écolos veulent nous faire croire qu'il n'y a pas d'enjeux sanitaire pour les riverains !
Contribution n°222	21 : 12	<p>Bonsoir,</p> <p>Je suis opposé à ces projets de contournement autoroutiers qui atteignent des sommes exorbitantes pour des résultats en terme de santé publique et d'environnement non satisfaisants puisqu'ils ne correspondent aux engagements initiaux de la DREAL.</p> <p>La pollution va t elle diminuer ou simplement être déplacée de quelques kilomètres ? La question de la santé publique se verra t elle améliorée alors que le flux autoroutier est et sera en constante augmentation ? Etc, etc...</p> <p>Ne faudrait il pas mieux aménager les infrastructures existantes (couverture architecturale végétalisée avec traitement des émissions des GES accompagnée d une diminution drastique de la vitesse autorisée.....)</p> <p>En espérant que cet avis comptera dans la décision finale...</p> <p>Cordialement,</p> <p>[REDACTED]</p>

Contribution n°223	21 : 40	oui
		<p>Je suis contre ce projet dont nous ne voyons m^me pas la maquette ni une présentation précise qui permette de mesurer son esthétisme et son impact.</p> <p>Conçu dans les années 95, contesté, puis abandonné, puis récupéré, et ainsi de suite, pendant 25 ans d'hésitations, ce vieux projet n'est plus compatible avec le nouveau contexte législatif des années 2020.</p> <p>Sa réalisation et son exploitation contribueront à augmenter les émissions de CO2, à dévaster des zones humides protégées, à endommager la biodiversité locale et à dénaturer définitivement des paysages remarquables.</p> <p>Tous ces motifs le condamnent à terme, nonobstant l'entêtement de l'administration des routes et de quelques puissants lobbys.</p> <p>Il faut que l'Etat reprenne ses responsabilités et n'abandonne pas ses prérogatives d'organisation de transports à des concessionnaires.</p> <p>Une réhabilitation ambitieuse des structures existantes est possible ; elle est de toute façon impérative.</p> <p>Cette réhabilitation peut mieux que le « vieux projet » remplir les objectifs d'intérêt général que doit poursuivre la DREAL.</p> <p>Cet intérêt général est atteignable en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ Régulant sérieusement le trafic des camions : mettre les camions sur les rails et sur des bateaux/péniches (propres). Les « autoroutes » (propres) du fer et de la mer/fleuves sont un vrai levier de développement de la région ;</li> <li>2/Anticipant la conversion à la propulsion électrique ou hydrogène et non polluante des véhicules légers : la pollution atmosphérique et sonore va mécaniquement diminuer ;</li> <li>3/ Imposant la sécurité routière par la réduction drastique de la vitesse des camions entre le secteur de Ballarin et la rive droite du Rhône ; on peut cantonner les poids lourds sur la voie de gauche et ne plus subir leurs folles cadences que personne n'ose dénoncer ni réprimer.</li> <li>4/Réhabilitant avec ingéniosité l'existant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- couvrir la RN113 sur toute la traversée de la ville d'Arles afin de créer de nouveaux espaces urbains écologiques et conviviaux et construire des habitats bas carbone,</li> <li>- réaliser un tunnel avec les fonds européens de la relance « verte », pour la traversée du Rhône, -élargir, si nécessaire, l'existant en utilisant les bas cotés et en organisant des chenaux pour les vélos et les véhicules propres.</li> <li>- utiliser les revêtements de routes les plus insonorisant et généraliser les murs anti-bruit végétalisés (diminution du son et embellissement des bords de route)</li> </ul> </li> </ul> <p>Tout cela est à notre portée et réglerait les problèmes qu'on souhaite résoudre aujourd'hui (et qui ne sont pas clairement énoncés : sécurité routière ? pollution ? encombrement du trafic ?).</p> <p>Les difficultés de sécurité, de saturation du trafic et de pollution -qui ne sont malheureusement pas propres à Arles, ni à sa périphérie -peuvent être réglés si l'Etat le souhaite et s'empare du sujet sans le déléguer.</p> <p>Il faut savoir abandonner une mauvaise idée surtout quand elle est vieille.</p>
Contribution n°224	21 : 44	

Contribution n°225	<p>Je suis contre ce projet dont nous ne voyons m^me pas la maquette ni une présentation précise qui permette de mesurer son esthétisme et son impact.</p> <p>Conçu dans les années 95, contesté, puis abandonné, puis récupéré, et ainsi de suite, pendant 25 ans d'hésitations, ce vieux projet n'est plus compatible avec le nouveau contexte législatif des années 2020.</p> <p>Sa réalisation et son exploitation contribueront à augmenter les émissions de CO2, à dévaster des zones humides protégées, à endommager la biodiversité locale et à dénaturer définitivement des paysages remarquables.</p> <p>Tous ces motifs le condamnent à terme, nonobstant l'entêtement de l'administration des routes et de quelques puissants lobbys.</p> <p>Il faut que l'Etat reprenne ses responsabilités et n'abandonne pas ses prérogatives d'organisation de transports à des concessionnaires.</p> <p>Une réhabilitation ambitieuse des structures existantes est possible ; elle est de toute façon impérative.</p> <p>Cette réhabilitation peut mieux que le « vieux projet » remplir les objectifs d'intérêt général que doit poursuivre la DREAL.</p> <p>Cet intérêt général est atteignable en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ Régulant sérieusement le trafic des camions : mettre les camions sur les rails et sur des bateaux/péniches (propres). Les « autoroutes » (propres) du fer et de la mer/fleuves sont un vrai levier de développement de la région ;</li> <li>2/Anticipant la conversion à la propulsion électrique ou hydrogène et non polluante des véhicules légers : la pollution atmosphérique et sonore va mécaniquement diminuer ;</li> <li>3/ Imposant la sécurité routière par la réduction drastique de la vitesse des camions entre le secteur de Ballarin et la rive droite du Rhône ; on peut cantonner les poids lourds sur la voie de gauche et ne plus subir leurs folles cadences que personne n'ose dénoncer ni réprimer.</li> <li>4/Réhabilitant avec ingéniosité l'existant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- couvrir la RN113 sur toute la traversée de la ville d'Arles afin de créer de nouveaux espaces urbains écologiques et conviviaux et construire des habitats bas carbones,</li> <li>- réaliser un tunnel avec les fonds européens de la relance « verte », pour la traversée du Rhône,</li> <li>-élargir, si nécessaire, l'existant en utilisant les bas cotés et en organisant des chenaux pour les vélos et les véhicules propres.</li> </ul> </li> <li>- utiliser les revêtements de routes les plus insonorisant et généraliser les murs anti-bruit végétalisés (diminution du son et embellissement des bords de route)</li> </ul> <p>Tout cela est à notre portée et réglerait les problèmes qu'on souhaite résoudre aujourd'hui (et qui ne sont pas clairement énoncés : sécurité routière ? pollution ? encombrement du trafic ?).</p> <p>Les difficultés de sécurité, de saturation du trafic et de pollution -qui ne sont malheureusement pas propres à Arles, ni à sa périphérie -peuvent être réglés si l'Etat le souhaite et s'empare du sujet sans le déléguer.</p> <p>Il faut savoir abandonner une mauvaise idée surtout quand elle est vieille.</p>
--------------------	--

Contribution n°226	21 : 47	<p>Je suis contre ce projet obsolète dont nous ne voyons même pas la maquette ni une présentation précise qui permette de mesurer son esthétisme et son impact.</p> <p>Conçu dans les années 95, contesté, puis abandonné, puis récupéré, et ainsi de suite, pendant 25 ans d'hésitations, ce vieux projet n'est plus compatible avec le nouveau contexte législatif des années 2020.</p> <p>Sa réalisation et son exploitation contribueront à augmenter les émissions de CO2, à dévaster des zones humides protégées, à endommager la biodiversité locale et à dénaturer définitivement des paysages remarquables.</p> <p>Tous ces motifs le condamnent à terme, nonobstant l'entêtement de l'administration des routes et de quelques puissants lobbys.</p> <p>Il faut que l'Etat reprenne ses responsabilités et n'abandonne pas ses prérogatives d'organisation de transports à des concessionnaires.</p> <p>Une réhabilitation ambitieuse des structures existantes est possible ; elle est de toute façon impérative.</p> <p>Cette réhabilitation peut mieux que le « vieux projet » remplir les objectifs d'intérêt général que doit poursuivre la DREAL.</p> <p>Cet intérêt général est atteignable en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ Régulant sérieusement le trafic des camions : mettre les camions sur les rails et sur des bateaux/péniches (propres). Les « autoroutes » (propres) du fer et de la mer/fleuves sont un vrai levier de développement de la région ;</li> <li>2/Anticipant la conversion à la propulsion électrique ou hydrogène et non polluante des véhicules légers : la pollution atmosphérique et sonore va mécaniquement diminuer ;</li> <li>3/ Imposant la sécurité routière par la réduction drastique de la vitesse des camions entre le secteur de Ballarin et la rive droite du Rhône ; on peut cantonner les poids lourds sur la voie de gauche et ne plus subir leurs folles cadences que personne n'ose dénoncer ni réprimer.</li> <li>4/Réhabilitant avec ingéniosité l'existant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- couvrir la RN113 sur toute la traversée de la ville d'Arles afin de créer de nouveaux espaces urbains écologiques et conviviaux et construire des habitats bas carbones,</li> <li>- réaliser un tunnel avec les fonds européens de la relance « verte », pour la traversée du Rhône,</li> <li>- élargir, si nécessaire, l'existant en utilisant les bas cotés et en organisant des chenaux pour les vélos et les véhicules propres.</li> </ul> </li> <li>- utiliser les revêtements de routes les plus insonorisant et généraliser les murs anti-bruit végétalisés (diminution du son et embellissement des bords de route)</li> </ul> <p>Tout cela est à notre portée et réglerait les problèmes qu'on souhaite résoudre aujourd'hui (et qui ne sont pas clairement énoncés : sécurité routière ? pollution ? encombrement du trafic ?).</p> <p>Les difficultés de sécurité, de saturation du trafic et de pollution -qui ne sont malheureusement pas propres à Arles, ni à sa périphérie -peuvent être réglés si l'Etat le souhaite et s'empare du sujet sans le déléguer.</p> <p>Il faut savoir abandonner une mauvaise idée surtout quand elle est vieille.</p>
--------------------	---------	--

Contribution n°227	<p>Je suis contre ce projet obsolète dont nous ne voyons même pas la maquette ni une présentation précise qui permette de mesurer son esthétisme et son impact.</p> <p>Conçu dans les années 95, contesté, puis abandonné, puis récupéré, et ainsi de suite, pendant 25 ans d'hésitations, ce vieux projet n'est plus compatible avec le nouveau contexte législatif des années 2020.</p> <p>Sa réalisation et son exploitation contribueront à augmenter les émissions de CO2, à dévaster des zones humides protégées, à endommager la biodiversité locale et à dénaturer définitivement des paysages remarquables.</p> <p>Tous ces motifs le condamnent à terme, nonobstant l'entêtement de l'administration des routes et de quelques puissants lobbys.</p> <p>Il faut que l'Etat reprenne ses responsabilités et n'abandonne pas ses prérogatives d'organisation de transports à des concessionnaires.</p> <p>Une réhabilitation ambitieuse des structures existantes est possible ; elle est de toute façon impérative.</p> <p>Cette réhabilitation peut mieux que le « vieux projet » remplir les objectifs d'intérêt général que doit poursuivre la DREAL.</p> <p>Cet intérêt général est atteignable en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ Régulant sérieusement le trafic des camions : mettre les camions sur les rails et sur des bateaux/péniches (propres). Les « autoroutes » (propres) du fer et de la mer/fleuves sont un vrai levier de développement de la région ;</li> <li>2/Anticipant la conversion à la propulsion électrique ou hydrogène et non polluante des véhicules légers : la pollution atmosphérique et sonore va mécaniquement diminuer ;</li> <li>3/ Imposant la sécurité routière par la réduction drastique de la vitesse des camions entre le secteur de Ballarin et la rive droite du Rhône ; on peut cantonner les poids lourds sur la voie de gauche et ne plus subir leurs folles cadences que personne n'ose dénoncer ni réprimer.</li> <li>4/Réhabilitant avec ingéniosité l'existant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- couvrir la RN113 sur toute la traversée de la ville d'Arles afin de créer de nouveaux espaces urbains écologiques et conviviaux et construire des habitats bas carbones,</li> <li>- réaliser un tunnel avec les fonds européens de la relance « verte », pour la traversée du Rhône,</li> <li>- élargir, si nécessaire, l'existant en utilisant les bas cotés et en organisant des chenaux pour les vélos et les véhicules propres.</li> </ul> </li> <li>- utiliser les revêtements de routes les plus insonorisant et généraliser les murs anti-bruit végétalisés (diminution du son et embellissement des bords de route)</li> </ul> <p>Tout cela est à notre portée et réglerait les problèmes qu'on souhaite résoudre aujourd'hui (et qui ne sont pas clairement énoncés : sécurité routière ? pollution ? encombrement du trafic ?).</p> <p>Les difficultés de sécurité, de saturation du trafic et de pollution -qui ne sont malheureusement pas propres à Arles, ni à sa périphérie -peuvent être réglés si l'Etat le souhaite et s'empare du sujet sans le déléguer.</p> <p>Il faut savoir abandonner une mauvaise idée surtout quand elle est vieille.</p>
--------------------	--

Contribution n°228	<p>Je suis contre ce projet obsolète, dépassé dont nous ne voyons même pas la maquette ni une présentation précise qui permette de mesurer son esthétisme et son impact.</p> <p>Conçu dans les années 95, contesté, puis abandonné, puis récupéré, et ainsi de suite, pendant 25 ans d'hésitations, ce vieux projet n'est plus compatible avec le nouveau contexte législatif des années 2020.</p> <p>Sa réalisation et son exploitation contribueront à augmenter les émissions de CO2, à dévaster des zones humides protégées, à endommager la biodiversité locale et à dénaturer définitivement des paysages remarquables.</p> <p>Tous ces motifs le condamnent à terme, nonobstant l'entêtement de l'administration des routes et de quelques puissants lobbys.</p> <p>Il faut que l'Etat reprenne ses responsabilités et n'abandonne pas ses prérogatives d'organisation de transports à des concessionnaires.</p> <p>Une réhabilitation ambitieuse des structures existantes est possible ; elle est de toute façon impérative.</p> <p>Cette réhabilitation peut mieux que le « vieux projet » remplir les objectifs d'intérêt général que doit poursuivre la DREAL.</p> <p>Cet intérêt général est atteignable en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ Régulant sérieusement le trafic des camions : mettre les camions sur les rails et sur des bateaux/péniches (propres). Les « autoroutes » (propres) du fer et de la mer/fleuves sont un vrai levier de développement de la région ;</li> <li>2/Anticipant la conversion à la propulsion électrique ou hydrogène et non polluante des véhicules légers : la pollution atmosphérique et sonore va mécaniquement diminuer ;</li> <li>3/ Imposant la sécurité routière par la réduction drastique de la vitesse des camions entre le secteur de Ballarin et la rive droite du Rhône ; on peut cantonner les poids lourds sur la voie de gauche et ne plus subir leurs folles cadences que personne n'ose dénoncer ni réprimer.</li> <li>4/Réhabilitant avec ingéniosité l'existant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- couvrir la RN113 sur toute la traversée de la ville d'Arles afin de créer de nouveaux espaces urbains écologiques et conviviaux et construire des habitats bas carbones,</li> <li>- réaliser un tunnel avec les fonds européens de la relance « verte », pour la traversée du Rhône,</li> <li>-élargir, si nécessaire, l'existant en utilisant les bas cotés et en organisant des chenaux pour les vélos et les véhicules propres.</li> </ul> </li> <li>- utiliser les revêtements de routes les plus insonorisant et généraliser les murs anti-bruit végétalisés (diminution du son et embellissement des bords de route)</li> </ul> <p>Tout cela est à notre portée et réglerait les problèmes qu'on souhaite résoudre aujourd'hui (et qui ne sont pas clairement énoncés : sécurité routière ? pollution ? encombrement du trafic ?).</p> <p>Les difficultés de sécurité, de saturation du trafic et de pollution -qui ne sont malheureusement pas propres à Arles, ni à sa périphérie -peuvent être réglés si l'Etat le souhaite et s'empare du sujet sans le déléguer.</p> <p>Il faut savoir abandonner une mauvaise idée surtout quand elle est vieille.</p> <p>Pensons au monde de demain, nous avons assez abîmé notre planète !</p>
--------------------	--

Contribution n°229	21 : 52	<p>Je suis entièrement contre ce projet obsolète, dépassé dont nous ne voyons même pas la maquette ni une présentation précise qui permette de mesurer son esthétisme et son impact.</p> <p>Conçu dans les années 95, contesté, puis abandonné, puis récupéré, et ainsi de suite, pendant 25 ans d'hésitations, ce vieux projet n'est plus compatible avec le nouveau contexte législatif des années 2020.</p> <p>Sa réalisation et son exploitation contribueront à augmenter les émissions de CO2, à dévaster des zones humides protégées, à endommager la biodiversité locale et à dénaturer définitivement des paysages remarquables.</p> <p>Tous ces motifs le condamnent à terme, nonobstant l'entêtement de l'administration des routes et de quelques puissants lobbys.</p> <p>Il faut que l'Etat reprenne ses responsabilités et n'abandonne pas ses prérogatives d'organisation de transports à des concessionnaires.</p> <p>Une réhabilitation ambitieuse des structures existantes est possible ; elle est de toute façon impérative.</p> <p>Cette réhabilitation peut mieux que le « vieux projet » remplir les objectifs d'intérêt général que doit poursuivre la DREAL.</p> <p>Cet intérêt général est atteignable en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ Régulant sérieusement le trafic des camions : mettre les camions sur les rails et sur des bateaux/péniches (propres). Les « autoroutes » (propres) du fer et de la mer/fleuves sont un vrai levier de développement de la région ;</li> <li>2/Anticipant la conversion à la propulsion électrique ou hydrogène et non polluante des véhicules légers : la pollution atmosphérique et sonore va mécaniquement diminuer ;</li> <li>3/ Imposant la sécurité routière par la réduction drastique de la vitesse des camions entre le secteur de Ballarin et la rive droite du Rhône ; on peut cantonner les poids lourds sur la voie de gauche et ne plus subir leurs folles cadences que personne n'ose dénoncer ni réprimer.</li> <li>4/Réhabilitant avec ingéniosité l'existant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- couvrir la RN113 sur toute la traversée de la ville d'Arles afin de créer de nouveaux espaces urbains écologiques et conviviaux et construire des habitats bas carbones,</li> <li>- réaliser un tunnel avec les fonds européens de la relance « verte », pour la traversée du Rhône,</li> <li>-élargir, si nécessaire, l'existant en utilisant les bas cotés et en organisant des chenaux pour les vélos et les véhicules propres.</li> </ul> </li> </ul> <p>- utiliser les revêtements de routes les plus insonorisant et généraliser les murs anti-bruit végétalisés (diminution du son et embellissement des bords de route)</p> <p>Tout cela est à notre portée et réglerait les problèmes qu'on souhaite résoudre aujourd'hui (et qui ne sont pas clairement énoncés : sécurité routière ? pollution ? encombrement du trafic ?).</p> <p>Les difficultés de sécurité, de saturation du trafic et de pollution -qui ne sont malheureusement pas propres à Arles, ni à sa périphérie -peuvent être réglés si l'Etat le souhaite et s'empare du sujet sans le déléguer.</p> <p>Il faut savoir abandonner une mauvaise idée surtout quand elle est vieille.</p> <p>Pensons au monde de demain, nous avons assez abîmé notre planète !</p>
Contribution n°230	22 : 25	Je vote pour le contournement autoroutier d'Arles
Contribution n°231	22 : 52	C'est une erreur écologique. Et cela passera beaucoup trop près de la maison de ma famille

**Contributions envoyées le 26/01/2021**

Contribution n°232	04 : 21	Favorable à ce contournement autoroutier, attire votre attention sur l'importance de maintenir l'accès (et une sortie) depuis Raphèle. Vigilance quant au bruit, le pont dit du diable vert sera-t-il maintenu ? Unique façon de se rendre sur le route des marais via Mas Thibert, de nombreuses exploitations agricoles se situent sur cette route et sont équipées de matériels parfois hors gabarit. Au lieu de se débarrasser des poids lourds et de les envoyer chez le voisin, ne serait-il pas judicieux au contraire d'innover dans l'autre sens et de leur consacrer une voie spécifique plus large et plus sécurisée pour leur faciliter le passage plutôt que de leur mettre des bâtons dans les roues ? Ils doivent passer car ils sont à aujourd'hui indispensables alors pourquoi ne pas leur faciliter la tâche ? Mieux ils passeront, moins ils encombreront.
Contribution n°233	05 : 22	Liberer enfin notre ville d'un traffic international qui n'a plus de raison d'être donc favorable au contournement autoroutier et reclasser l'actuelle voie rapide en boulevard.
Contribution n°234	05 : 26	Je suis pour le contournement autoroutier, j'habite la Roquette, face à la voie rapide, le seul endroit de la ville où il n'y a pas de mur anti-bruit. Depuis plus de 20 ans, on nous dit qu'il n'est pas utile d'en faire un car il y aura le contournement, Résultat, il n'y a ni mur, ni contournement.... En attendant, nous sommes victimes du bruit, de la pollution et non à l'abri d'accidents. Cette voie rapide est une hérésie des années 70 et il serait temps d'y mettre fin.
Contribution n°235	06 : 11	Je suis pour le contournement routier empruntant le trajet Sud-Vigueirat
Contribution n°236	06 : 24	En fait il n'y a même pas à débattre. Tant ce contournement est une évidence. Malheureusement dans ce pays la poussée écologique irraisonnée et irresponsable va à l'encontre de tout sans réflexion vraiment approfondie certes ils argumentent mais les arguments s'arrêtent au bout de leur nez ou plutôt de leur nombril. Pollutions, bouchons accidents sont des évidences Je ne comprends pas que l'Europe ne s'implique pas dans ce dossier pour le faire avancer. je pense également les contributions biaisées les écolos solidaires de toute la France sont souvent rameutés et sont contre sans savoir de quoi il retourne.....
Contribution n°237	06 : 31	Beau projet
Contribution n°238	06 : 53	Si une grande partie des consommateurs ne changent pas leurs habitudes, nous aurons toujours des projets de cette sorte. Le trafic routier est exponentiel comme notre consommation compulsive. Économie ou écologie ? Souvent l'économie l'emporte... Le temps c'est de l'argent ! C'est un avis très personnel, mais si nous n'arrivons pas à mettre beaucoup plus d'actes vertueux dans les grands groupes qui utilisent les transports routiers, il ne se passera pas grand chose pour l'environnement. Le transport ferroviaire n'est pas assez utilisé, car pas assez rentable pour les transporteurs. C'est bien dommage et pourtant c'est une partie de la solution.

	<p>Contribution n°239</p> <p>06 : 57</p>	<p>Rendez vous du 18 juillet 2019 16h00 avec Mme la Député Monica Michel permanence 12 rue de la république Arles</p> <p>Tout d'abord, je tiens à vous remercier de pouvoir m'accorder cet entretien dans un délai express. Effectivement, je tenais à vous rencontrer avant la date du 26 juillet 2019 date à laquelle le comité de pilotage et décisionnaire du contournement autoroutier d'Arles se réunit. Celui ci formalise le consensus sur les grandes orientations au moments clefs et valide les propositions du maître d'ouvrage, la DREAL PACA, comité auquel je pense vous êtes invité à assister.</p> <p>Effectivement, j'ai pu, moi même, assister au quatre réunions préparatoires des groupes de travail agricole, cadre de vie, environnement / milieu naturel et hydraulique grâce à mon implication au sein du conseil de développement « collège citoyen » du Pôle équilibre territorial et rural du pays d'Arles.</p> <p>Si dans un premier temps j'étais défavorable au contournement pour éviter une catastrophe écologique par mon empathie envers la protections des espèces, des espaces naturels et de la biodiversité, cette empathie a été similaires envers les riverains Arlésiens impacté par la traversé RN 113 ou j'ai pu ressentir leur détresse et leur désarroi qu'ils ont argumenté lors de ces séances.</p> <p>Si le tronçon entre le péage de st Martin de Crau et celui d'Arles n'a jamais vu le jour, depuis 25 ou 30 ans, ce sont pour des raisons écologiques envers la protection de la faunes et de la flore, et hydraulique vis à vis de la protection des biens et des populations avec le risque d'inondation. Je m'en réjouis de cette victoire ou les acteurs écologiques précurseur pour l'époque, ont pu éviter de laisser faire n'importe quoi, malgré la pression des acteurs économique autoroutier souhaitant la continuité de l'axe Italie/ Espagne a tout prix. Nous avons su protéger notre territoire malgré la nécessité évidente aujourd'hui, avec le développement du trafic routier, des bases logistiques et des différents impacts négatifs engendrés par la traversé de la ville d'Arles sur ces deux voies.</p> <p>Saturations du trafic, bouchons, pollutions multi-factorielles...</p> <p>Le 12 juillet 2018, une décision ministérielle demande à la DREAL PACA de reprendre les études et de les actualiser, de poursuivre la concertation et de trouver des solutions techniques optimales à la traversé d'Arles qui se trouve en zone d'expansion de crue avec une tolérance de +10 cm de surcote sur la base du tracé fuseau Variante Sud Viguerat afin d'améliorer la qualité de vie des riverains, de garantir la continuité autoroutière A8-A7-A54-A9 et d'améliorer la sécurité routière pour engager les travaux sous concession objectif mise en service 2028/2032.</p> <p>La DREAL PACA, représenté par son responsable d'opération Mr Julien Monetti, a mandater pour la maîtrise d'œuvre la société EGIS, pour mettre à niveau les études depuis 2019 et organiser une concertation des acteurs concernés afin d'aboutir à une enquête d'utilité publique d'ici 2022 pour les 14 kilomètres de tronçons manquant.</p> <p>Voici l'objet de mon intervention et de votre sollicitation que j'aimerai que vous puissiez faire remonter au ministère donneurs d'ordre et de notre premier ministre pour la bonne exécution de ces travaux lors du comité de pilotage.</p> <p>J'aimerai vous donner mon sentiment et vous aider à optimiser ce scénario dans l'intérêt de la protection des populations et la transmission de notre patrimoine au future génération.</p> <p>Je m'explique : « on y est pas du tout !!! »</p> <p>La démarche, qui ressemble plus à un passage en force d'un projet auparavant indigeste et difficilement acceptable par les citoyens de la fin du 20 siècles, est resservie ce jour avec des études marginalisant les risques et les moyens de protections. Cela n'est pas à la hauteur d'une attente de + de 25 ans de blocage du projet avec cette vision écolo - - -, même si cela respect la loi en cours, alors que les attentes, dans l'air du temps du citoyens du 21 siècles, accompagné par la volonté du gouvernement de soumettre des grands projets en phase avec la transition écologique, est de proposer une vision du contournement autoroutier écolo +++. Réalisons donc ce projet qui aille plus</p>
--	--	--

	<p>loin que la loi et non au profit du moins disant intellectuel ou par l'optimisation des ressources financière.</p> <p>J'ai bien peur, dans l'état actuel des choses, que ce projet ne se réalise pas ou va traîner, entraînant de nouvelles mobilisations et de crispations sur notre territoire, des recours ... il y a déjà trop de points noirs. Nous pouvons les anticiper.</p> <p>Agricole :</p> <p>dans un premier temps l'imperméabilisation des sols va réduire une zone agricole AOC de production de foin de Crau reconnue par tous les élevages du monde entier pour ses qualités nutritives essentiellement due à la construction, à l'époque de Napoléon, de canaux d'irrigation qui devront être aussi modifiés. De plus cela va entraîner l'expropriation de certains agriculteurs de leur terres et de leurs fermes en échange de compensations financières alors que les terres agricoles en Camargue vont rapidement se raréfier plus au sud. Avec le réchauffement climatique, il est prévu sur la ville d'Arles, une submersion d'une partie du territoire avec la montée des océans du à la fonte des glaces.</p> <p>Le phénomène est prévisible, avec les nouveaux rapports disponibles du GIEC. On peut parler en termes de temps d'une montée de 1 à 2 mètres du niveau de la mer dans 50 ans. ( 5 mètres pour les plus pessimistes).</p> <p>Une partie du territoire se situant en dessous de la mer disparaîtra, atteignant la ville historique d'Arles. Il est évident que cela provoquera la première migration de réfugié climatique des populations concernées sur notre propre territoire entraînant des tensions. Nous ne pouvons pas lutter contre les éléments. Nous pouvons peut-être les ralentir, mais les riziculteurs à eux seuls ne pourront plus lutter contre ce phénomène, ils seront amenés à disparaître... et ces taureaux, ces manades ... la liste est longue. Le pays d'Arles représente 40% du département, il en fera bientôt 35%, 30%...</p> <p>Cadre de vie :</p> <p>Acoustique et vibration : les études menées sont invraisemblablement marginalisées pour garantir la protection des populations. Elles représentent des prises sur 4 jours différents sur 24H et sont entrées dans un logiciel qui soit disant prend en compte les critères d'amplification du vent ... j'aimerais bien connaître le paramétrage de celui-ci ... quand on sait ce que peut engendrer sur la santé psychique de vivre en périphérie de celle-ci ou de ce qu'elle représente déjà sur la RN 113... Je pense que l'on devrait plutôt demander à l'étude de rechercher la plus haute intensité dans l'année pour adapter les moyens de protections afin de garantir un niveau de vie +++ aux futurs concernés plutôt que le niveau - - -. J'ai pu en discuter avec un agent de la DREAL en fin de séance, qui m'expliquait que cela était en phase avec la loi, mais reconnaissait que la loi lorsqu'elle avait été votée, avait minimisé les risques pour éviter au ouvrage existant type SNCF, afin de réduire les coûts astronomiques que cela pourrait engendrer pour leur mise en conformité.</p> <p>Qualité de l'air et santé : les études menées se feront par deux campagnes d'une durée d'un mois chacune afin de trouver une médiane... mais je vais vous faire sourire quand on a appris que pour la période estivale, la prise se ferait ... au mois de septembre ! La prise hivernale étant déjà effectuée au mois de mars. Comment voulez-vous convaincre les populations de l'objectivité de ces études avec un tel raisonnement ? Alors que nous venons de vivre une période en juillet caniculaire avec un risque majeur de pollution de l'air et que les études d'Atmosud sont peut-être plus pertinente. Un participant à parler d'un rapport de l'organisation mondiale de la santé et des populations au qualité de vie défavorisé type quartier avec donc des risques multi-factoriels sur la santé. Ou en sommes-nous avec le raisonnement de la protection des populations ? La loi, rien que la loi, même une mauvaise loi ? L'état vient d'être condamné à ce sujet.</p> <p>Paysagères : très peu développée dans cette préparation du groupe de travail, tout ressemblerait à une note</p>
--	---

secondaire, même si la volonté du maître d'œuvre est de promettre un attachement particulier à ce sujet... Encore à mon goût un appel d'offre dont on maitrise pas le coût et le raisonnement pour dissimuler un arbre derrière une forêt...

**Environnement et Milieu naturel :**

lors de cette séance préparatoire, qui a mobilisé des acteurs très engagés pour la protections de la biodiversité, j'ai pu ressentir autour de la table de la part de tous les participants et des organisateurs, un point commun, et c'est mon avis, pour moi le dénominateur commun, celles des valeurs écologiques. Ce qui je pense être le point de départ de réflexion pour une bonne exécution. Mais encore une fois, les études et les travaux pratiques déjà entrepris depuis le début de l'année, ont été démonté avec une grande objectivité par des participants spécialistes dans chaque domaines. L'étude menée par le scientifique ayant remporté l'appel d'offre va avoir du mal à convaincre ces défenseurs. Effectivement, dans la précipitation d'entreprendre ces études sans concertations avec les acteurs de la protections de la biodiversité de notre territoire, cela ne va pas permettre d'accélérer la feuille de route ou même permettre d'acquérir la confiance et rassurer sur l'objectivité des études menées.

**Hydraulique :**

les études menées ont été particulièrement bien préparées car c'était le point qui avait fait avorter le projet il y'a quelques années. De plus l'impact de + 10cm des zones d'expansion des crues facilite la faisabilité de la réalisation, non sans loin des conséquences sur les territoires et les populations concernées... En cas de grande crue du Rhône, avec une forte marrée montante et avec un estuaire modifié par la montée des eaux, le risque d'inondation va certainement avoir un comportement différent d'ici 50 ans. Le manque d'anticipation au delà de 25 ans des risques hydrauliques ne permet pas de démontrer la véracité et l'importance de la protection des populations dans la durée et dans le temps.

Est ce que les climatologues ont des prévisions objectives? Est ce que des études existent sur le territoire ? Quel scénario ont été envisagé ? Poumons nous créer le GIEC d'Arles/camargue ? Comment appréhender cet événement et transmettre un meilleur avenir aux futures générations de notre territoire ? Le remblais utilisés pour la réalisation, les bassins de rétentions et les ouverture des ouvrages d'art vont certainement être sous dimensionnée pour les 50 futures années.

Dans l'ensemble, sur ces 4 thématiques ce qui ressort et qui marque le plus, c'est le manque d'anticipation, le choix des scientifiques, et de s'accommoder d'une loi qui ne garantie pas pleinement la protection des biens et des populations.

J'aimerai maintenant vous apporter ma vision plus innovante, dans l'air du temps, en accord avec les attentes de nos concitoyens du 21 ème siècles, répondant aux attentes de ceux qui effectuent des marches pour le climat par exemple. Je pense que cette idée plaira à notre gouvernement qui recherche à mener une politique avec des projets autour de la transition écologique. J'espère même que ce projet fasse rayonner notre territoire au delà de nos frontières. Je vous explique ce que j'appelle « une route écologique intelligence ».

Tout d'abord, pour minimiser l'impact sur la biodiversité, pour minimiser les risques hydrauliques avec la possibilité d'annuler la tolérance de + 10cm de la zone d'extension de cru, pour anticiper la submersion maritime, pour limiter d'exproprier les habitants de la zone concernée et pour préserver au maximum les terres agricoles et les fourrages AOC, j'imagine un ouvrage d'art type pont/route aérienne qui enjamberait les 14km de parcours avec un îlot de départ et d'arrivée. Ce type de projet a été proposé pour traverser le parc de Nairobi au Kenya afin de limité l'impact sur les grandes espèces, la faune et la flore. Je pense que c'est le meilleur compromis afin de répondre à la protection de l'environnement. Nous avons dans le sud de la France, une histoire avec les ponts, comme celui d'Avignon ... comme celui du pont du Gard ( ingénieux au niveau hydraulique) ... et bientôt celui d'Arles ou de Camargue.J'imagine un ouvrage à multiple concession pour compensé le coût de l'édifice. Concession routière bien entendu mais aussi un ouvrage proposant des concessions qui puissent produire de multiple énergie renouvelable. Peut être même, quand je parle d'une route écologique intelligente celle ci peut être rentable pour les villes de St Martin, Raphaële et

		<p>Arles . Une espèce de centrale pas nucléaire mais à énergie renouvelable.  Ex : les panneaux de protection latéraux pour protéger les habitants des nuisances sonores seront en matériaux photovoltaïques.</p> <p>Ex : la pente utilisée permettra par dessous du tablier de laisser passer de l'eau à une vitesse adéquate pour le fonctionnement d'hydro-turbines et/ou avec un système hydraulique pompé.</p> <p>Toutes les pistes devront être étudiées :</p> <p>Photovoltaïque / éolien ex type hélicoïdal / hydromotrice / énergie cinétique / hydrogène / géothermique ... ainsi que les types de stockages naturel à retenue d'eau ou à batterie ... nous pouvons imaginer sur ces multiples surfaces des concessions de productions au lieu d'imperméabiliser de nouveaux sol afin d'atteindre nos objectifs de la COP 21 générant des loyers. Comme insufflé par la tour LUMA récemment, je demande un concours d'architecte ou l'exercice serait de faire la meilleure proposition pour mixer entre un ouvrage d'art type emjambeur pour le contournement autoroutier de 14km de long qui minimisera l'impact sur la biodiversité doté de moyen de protection efficace accueillant la multi-production d'énergie renouvelable. Avec la problématique des 200 millions d'euros de départ nous pouvons coupler des financements de l'Europe, du ministère de la transition écologique et ainsi cumuler les rentes des multi-concessions pour le financement ?</p> <p>Voilà pourquoi je parle de route écologique intelligente qui pourrait faire exemple et faire parler de notre pays. Nous pouvons l'imaginer comme un futur monument. C'est un projet de développement durable qui dans sa conception devra résister au changement climatique dans le temps.</p> <p>Pouvez vous demander au président ou au premier ministre d'étudier cette option de projet qui serait beaucoup plus eco-responsable et minimisera l'impact sur notre biodiversité ? De lancer un concours d'architecte ?</p> <p>La DREAL n'a pas la capacité d'imaginer un tel projet et ne peut se contenter que d'appliquer la loi. C'est ce qu'on lui demande. Nous, nous pouvons nous permettre d'entreprendre des démarches intellectuelles dépassant le simple concept législatif, et ainsi répondre au désir de l'homme moderne du 21<sup>eme</sup> siècle.</p> <p>Merci d'avoir pris le temps de me recevoir, je vous laisse le temps d'imaginer l'opportunité de concevoir un tel type d'ouvrage et sur son bien fondé ... un nouveau monument architectural pour notre territoire.</p> <p>Mr [REDACTED] #démocratieparticipative</p>
Contribution n°240	07 : 22	Le projet de contournement autoroutier est une aberration portée par des choix politiques qui font toujours le contraire de ce qu'ils prétendent. On parle souvent du "monde d'après" : alors parlons du monde d'après le pic pétrolier. Celui-ci a été atteint, mais au lieu de commencer à envisager l'après pétrole, on continue à agir pour le "tout pétrole". La Camargue est un site naturel exceptionnel, aux portes d'une ville au patrimoine archéologique tout aussi fantastique, auquel vous voulez greffer une verrue sans respect pour son histoire, et représentant, surtout, un incroyable danger pour sa biodiversité. Biodiversité par ailleurs déjà trop souvent et trop violemment mise à mal, mais là encore, derrière quelques petites plaintes de façade, on prolonge les mêmes choix : dit autrement, on déplore les conséquences tout en soutenant les causes. Il est temps d'être en accord avec les enjeux de notre époque. Non à ce projet inique et hors du temps...
Contribution n°241	07 : 25	Je suis POUR le contournement d'Arles!
Contribution n°242	07 : 35	<p>L'Upe 13 soutient le projet de contournement autoroutier d'Arles parce qu'il répond, non seulement aux attentes de la population du Pays d'Arles en matière de protection de l'environnement et de qualité de vie des riverains, mais aussi aux besoins de sécurité routière sur un tronçon de plus en plus accidentogène.</p> <p>L'Upe 13 encourage également le projet de contournement autoroutier d'Arles parce qu'il deviendra un outil structurant majeur du développement économique de notre territoire. Complément du réseau routier d'Arles à la liaison Fos/salon et au contournement nord LEO, il renforce la réalité de</p>

		I'hinterland portuaire (logistique à St Martin de Crau et Grans, port fluvial d'Arles, Min Châteaurenard...) en sécurisant et fluidifiant le trafic autoroutier de l'arc méditerranéen ouvrant ainsi la possibilité d'un développement socio-économique bénéfique au pays d'Arles.
Contribution n°243	07 : 37	<p>L'Upe 13 pays d'Arles soutient le projet de contournement autoroutier d'Arles parce qu'il répond, non seulement aux attentes de la population du Pays d'Arles en matière de protection de l'environnement et de qualité de vie des riverains, mais aussi aux besoins de sécurité routière sur un tronçon de plus en plus accidentogène.</p> <p>L'Upe 13 pays d'Arles encourage également le projet de contournement autoroutier d'Arles parce qu'il deviendra un outil structurant majeur du développement économique de notre territoire. Complément du réseau routier d'Arles à la liaison Fos/salon et au contournement nord LEO, il renforce la réalité de l'hinterland portuaire (logistique à St Martin de Crau et Grans, port fluvial d'Arles, Min Châteaurenard...) en sécurisant et fluidifiant le trafic autoroutier de l'arc méditerranéen ouvrant ainsi la possibilité d'un développement socio-économique bénéfique au pays d'Arles.</p>
Contribution n°244	07 : 44	<p>La construction de cette autoroute est une évidence Même si on est écolo et que bien sûr il faudrait éliminer tout ces camions qui roulent à moitié vide Il ne faut pas rêver le trafic se développe Et quand le chantier sera fini les véhicules seront électrifiés Il n'est que temps de réparer cette grave erreur d'avoir fait passer l'autoroute actuelle au centre ville Mais une erreur se répare Cela aurait dû être fait depuis longtemps</p>
Contribution n°245	07 : 53	nécessite absolue de contourner la ville d'Arles pour des raisons écologiques et pratiques
Contribution n°246	07 : 54	détournement pour des raisons pratiques
Contribution n°247	07 : 54	plus pratiques a cause des bouchons
Contribution n°248	08 : 06	L'Impact environnemental des différents projets de contournement proposé n'est pas satisfaisant, par conséquent d'autres solutions préservant les espaces naturels doivent être trouvées. Le développement du fret ferroviaire pourrait par exemple réduire la circulation des poids lourds et fluidifier largement les axes routiers existants.
Contribution n°249	08 : 07	<p>L'Upe 13 Etang de Berre soutient le projet de contournement autoroutier d'Arles parce qu'il répond, non seulement aux attentes de la population du Pays d'Arles en matière de protection de l'environnement et de qualité de vie des riverains, mais aussi aux besoins de sécurité routière sur un tronçon de plus en plus accidentogène.</p> <p>L'Upe 13 Etang de Berre encourage également le projet de contournement autoroutier d'Arles parce qu'il deviendra un outil structurant majeur du développement économique de notre territoire. Complément du réseau routier d'Arles à la liaison Fos/salon et au contournement nord LEO, il renforce la réalité de l'hinterland portuaire (logistique à St Martin de Crau et Grans, port fluvial d'Arles, Min Châteaurenard...) en sécurisant et fluidifiant le trafic autoroutier de l'arc méditerranéen ouvrant ainsi la possibilité d'un développement socio-économique bénéfique au pays d'Arles.</p>
Contribution n°250	08 : 08	je suis pour le contournement autoroutier proposé
Contribution n°251	08 : 13	Je souhaite donner mon avis en tant qu'Arlésien
Contribution n°252	08 : 15	Je suis "pou" le contournement
Contribution n°253	08 : 17	Je suis contre le contournement autoroutier. Dans le contexte actuel de dégradation écologique et de nécessité d'adaptation aux changements climatiques ce projet est une aberration

Contribution n°254	08 : 31	<p>INEPTIE ECOLOGIQUE DESTRUCTION DE LA BIODIVERSITÉ DE LA TETE DE LA CAMARGUE DIGNE D'UNE TREPANATION.</p> <p>SCANDALE FASCISTE DU TOUT GOUDRON TOUT BETON PASSEISTE DEJA LE 3 EME RIECH PRONAIT LA THEORIE DU TOUT AUTOROUTE..</p> <p>D'OFFICE LA VIOLENCE DU PROJET AMENE DES REPONSES VIOLENTES .. CONSULTATION?</p> <p>LE MAIRE VINCI LE PREFET LES MINISTRES ET LE PRESIDENT TOUS POUR!..</p> <p>TRISTE SORT POUR LE PARC REGIONNAL DE CAMARGUE ET LES AGRICULTEURS BIO..</p> <p>LES TRAVAUX PHARAONIQUES ET OBSCENES EN CETTE PERIODE DE RESTRICTION ET DU RETOUR À LA VIE AVEC LA NATURE ET POUR LA NATURE SONT TROP INSUPPORTABLES À MEME IMAGINER DANS CE TTE REGION PROTEGÉE EN BORD DE MER UNIQUE EN FRANCE.</p> <p>TOUT CELA MERITE QUE MEPRIS ET DEFIANCE.</p> <p>PAUVRE FRANCE GOUVERNÉE PAR DES PASSEISTES POLLUEURS ET VIOLENTS.</p> <p>BIEN À VOUS .</p>
Contribution n°255	08 : 38	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis pour ce projet de contournement autoroutier d'Arles comme proposé dans la concertation. Je n'ai pas de préférence sur les options de raccordement au réseau routier existant.</p> <p>Ce projet est indispensable pour la ville d'Arles, afin de désengorger la RN113 au niveau d'Arles qui est toujours embouteillée et surtout très dangereuse pour ceux qui y accèdent (en particulier au niveau de l'entrée au bout du boulevard des Lices).</p> <p>C'est le seul axe principal pour les déplacements Est-Ouest (Italie - Espagne) et c'est primordial qu'il soit autoroutier à 100%. Donc OUI à ce projet.</p>
Contribution n°256	08 : 42	Pour le contournement
Contribution n°257	09 : 06	<p>Je suis POUR le contournement autoroutier maintenant !</p> <p>La ville est malade de la pollution occasionnée par le passage incessant de milliers de véhicules. Nous ne sommes plus en sécurité sur cette voie rapide. Le moindre accident et c'est mon quartier Trinquetaille et l'avenue du Dr Morel qui est saturée. Nous n'en pouvons plus du bruit et de la pollution.</p> <p>Cela fait des années que le projet est à l'étude et sans cesse repoussé.</p> <p>Alors aujourd'hui, nous ne voulons plus attendre.</p> <p>Ce contournement est VITAL pour la Ville et pour ses habitants</p> <p>Merci de nous écouter !</p>
Contribution n°258	09 : 11	Pour le contournement ! Même si le contournement ne règle pas entièrement le problème de la pollution de l'air (délocalisation du problème) il participera grandement à diminuer la pollution sonore et les embouteillages en centre ville.
Contribution n°259	09 : 12	<p>Bonjour,</p> <p>Ce contournement autoroutier me semble déjà a obsolète avant même sa mise en place.</p> <p>Travaillons d'abord à changer les transports avant de défricher et bétonner notre futur.</p> <p>Bien à vous</p>
Contribution n°260	09 : 21	<p>Lutter contre les changements climatiques – il prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement.</p> <p>Protéger la biodiversité – il détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières).réfléchir à 2 fois avant de faire n'importe quoi !!!</p>
Contribution n°261	09 : 23	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Ce projet ne répond absolument pas aux enjeux actuels en matière d'écologie et de respect de l'environnement. Il ne règle rien et ajoute un peu plus de pollution d'une région riche en biodiversité.</p>

		Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.
Contribution n°262	09 : 28	Pour notre santé, pour la sécurité routière il est temps que ce contournement sorte de terre, .La quantité et de poids qui passent sur cette voie rapide est de plus en plus impressionnant et la ville à chaque accident se trouve complètement bloquée
Contribution n°263	09 : 32	OUI POUR LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER
Contribution n°264	09 : 35	je pense que ce projet de contournement autoroutier doit être sérieusement repensé à la lumière des questions et priorités environnementales de ce début de siècle et les décennies à venir.
Contribution n°265	09 : 38	J'adhère sans réserve au principe du contournement autoroutier et tenant compte des avantages et inconvénients au tracé tel qu'ici propose Denis Mery
Contribution n°266	09 : 49	Contribution totale au projet
Contribution n°267	09 : 54	Bonjour, j'ai une sensibilité écologiste, comment ne pas l'être en 2021 ? J'ai conscience de l'ensemble des enjeux soulevés par un tel projet pour la planète, pour l'économie, pour les choix de développement qu'il peut sous-tendre. Je suis pour que le transport de marchandises s'oriente radicalement vers le transport ferroviaire pour le remplacer intégralement petit à petit. Je suis contre le transport routier qui pollue, ravage les paysages et participe au réchauffement climatique. Nous devons changer nos mobilités et les mobilités des marchandises. Ceci étant dit, je suis habitante d'Arles, je traverse tous les jours cette bretelle qui défigure la ville et je constate sur une base quasi quotidienne en saison, du moins pluri hebdomadaire les conséquences insupportables de ce trafic routier qui en plus de scinder la ville en deux, polluer, et fabriquer des nuisances sonores, bloque entièrement la ville d'Arles au moindre ralentissement ou accident plusieurs fois par semaine. Ce trafic est là, il est déjà là et il ne fait qu'augmenter. Il faut le dérouter. Je ne pense pas que le dérouter encourage son développement. De toutes façons, Arles n'a pas le choix, sinon attendre des décennies dans une situation de pire en pire ? Poser tous ces camions sur des rails, c'est une réalité à 50 ans d'après mes informations. La Ville d'Arles et ses habitants ne peuvent pas attendre 50 ans que ce trafic disparaisse, c'est d'ores et déjà insupportable, qu'en sera-t-il dans 5 ou 10 ans alors que la ville attire de plus en plus de flux touristiques ? Je pense que le développement du fret ferroviaire doit se faire et se fera, mais que c'est un projet à l'échelle régionale voire nationale, projet que je soutiens et soutiendrai. Mais à l'échelle locale, Arles ne peut pas attendre que le fret ferroviaire se développe, il faut dérouter aujourd'hui ce trafic qui handicape la ville et qui est de pire en pire. Je suis donc favorable à ce projet de contournement de la Ville d'Arles, qui en plus de résoudre les problèmes que j'ai cités plus haut devrait permettre de revaloriser les quartiers du sud de la ville, au sud de cette bretelle, qui ont beaucoup de potentiel mais qui sont aujourd'hui délaissés à cause de cette bretelle et du peu d'accès possibles entre la Ville et ces quartiers.
Contribution n°268	09 : 57	Je suis pour le contournement d'Arles
Contribution n°269	10 : 00	Je pense que ce projet de contournement autoroutier est une complète aberration au vu des enjeux climatiques actuels. Comment pouvoir atteindre l'objectif national qui est la réduction des émissions de GES de 40% en 2030 par rapport aux émissions de 1990. avec un tel projet ? Nous sommes actuellement très en retard sur cet objectif. Il est particulièrement visé les oxydes d'azotes qui sont les principaux polluants atmosphériques et dont l'origine est pour 55% due aux transports routiers. Ce projet va complètement à l'encontre de ces engagements. D'autre part, le projet est un véritable danger pour l'écosystème la biodiversité et la pollution de nos nappes phréatiques quand l'accès à l'eau potable va être un enjeu primordial dans les prochaines décennies. Je ne veux pas d'un monde pensé pour le libéralisme, l'économie mondiale pour mes enfants. D'autres alternatives sont possibles avec le développement du ferroviaire, du fluvial par exemple sans compter que le problème restera entier car 59% des véhicules relèvent du trafic local. Pour toutes ces raisons, je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.

Contribution n°270	10 : 00	<p>Aucune des variantes du contournement autoroutier d'Arles soumises à la concertation ne me satisfait.</p> <p>Le développement du trafic routier et autoroutier est contraire à la recherche d'un développement durable localisé, moins gourmand d'espace (agricole et naturel notamment) et d'énergie fossile, moins producteur de CO2, de nuisances sonores et toxiques diverses (plomb etc...) et créateur de lien social.</p> <p>Il est particulièrement malvenu dans un territoire comme la Camargue riche de patrimoines naturels, agricoles et historiques remarquables.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud-Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°271	10 : 02	Il est nécessaire de désengorger Arles, et surtout de mieux gérer le flux des camions qui transitent entre Italy et Espagne. Espérons que ce contournement y contribue
Contribution n°272	10 : 08	Je suis Pour le contournement autoroutier Indispensable à faire le plus vite possible pour de multiple raison
Contribution n°273	10 : 09	<p>Bonjour,</p> <p>Habitant à Arles (quartier Pont de Crau), travaillant à Arles (Quartier Fourchon) et ayant une activité dans l'immobilier, je souhaite apporter la contribution suivante :</p> <p>tout d'abord, comme de nombreux arlésiens, je suis ce dossier de contournement autoroutier depuis plus de trente ans, aussi j'ai hésité à faire cette démarche, après tellement de réunions, de concertations, de manifestations, que je me demande l'utilité de cette nouvelle contribution ; malgré tout je tiens, une nouvelle fois, à m'exprimer.</p> <p>Je suis très favorable à ce projet de contournement pour de multiples raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) assurer la sécurité routière, notamment par rapport au nombre toujours croissant de véhicules circulant sur la voie rapide actuelle, avec des accès particulièrement inadaptés et dangereux .</li> <li>Et plus particulièrement en fonction des nombreux poids lourds transportant des matières dangereuses au coeur de l'agglomération.</li> <li>2) faire diminuer les nuisances de bruit, de pollution causant sans doute des lourdes conséquences sur la santé de nombreux riverains.</li> <li>3) éviter d'avoir une ville "coupée en deux " par un tracé imposé à l'époque où cette voie a été créée et où la concertation n'existe pas.</li> <li>4) favoriser un aménagement urbain des quartiers impactés par cette coupure "d'un autre temps".</li> <li>5) assurer une vision plus saine des occupants et propriétaires riverains concernant l'avenir de leur maisons ou de leur terrains, ne sachant pas s'ils seraient concernés ou pas selon la décision de faire ou ne pas faire ce contournement.</li> </ul> <p>En espérant qu'une décision soit enfin prise pour l'avenir des "nouvelles générations".</p> <p>Bien cordialement</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°274	10 : 13	<p>"Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>La création d'un couloir autoroutier en plein milieu de la Camargue est totalement à l'opposé des décisions urgentes qui doivent être prises en rapport avec le réchauffement climatique et la préservation de la planète.</p> <p>Le massacre de la biodiversité typique de la Camargue ainsi que des cultures diverses et de tout l'écosystème est une véritable catastrophe qui, là encore, va totalement à l'encontre des décisions urgentes qui doivent être prises tant au niveau régional, national qu'international</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>

Contribution n°275	10 : 21	Depuis des années nous attendons ce contournement autoroutier qui enfin permettrait de circuler de Saint Martin de Crau au péage de NIMES dans des conditions optimales. Cette voie rapide RN113 est devenue au fil des ans une véritable verrou qui bloque durant des heures des véhicules régulièrement car saturée et bizarrement accidentogène. La ville d'Arles est régulièrement saturée en raison des bouchons récurrents sur cette voie rapide. Ce tracé me paraît être convenable et pourrait dégager et évacuer véhicules et poids lourds notamment qui accèderaient ainsi plus rapidement au péage de NIMES. En espérant que ce projet aboutisse enfin et pas dans 20 ans.
Contribution n°276	10 : 29	parce qu'il répond, non seulement aux attentes de la population du Pays d'Arles en matière de protection de l'environnement et de qualité de vie des riverains, mais aussi aux besoins de sécurité routière sur un tronçon de plus en plus accidentogène.
Contribution n°277	10 : 30	Un projet démesuré et catastrophique pour l'écologie qui ne tient pas compte du territoire des terres des nappes phréatiques etc.... juste déplacer cette pollution !!!! Avec les milliards que ça coûte!!!! Absolument contre
Contribution n°278	10 : 31	<p>Bonjour,</p> <p>Je souhaite signifier ici mon soutien au projet de contournement autoroutier d'Arles. Arles, ville fracturée par la RN113, polluée par le trafic, congestionnée chaque jour de l'été, meurtrie par le nombre d'accidents.</p> <p>La concertation publique a permis de prendre connaissance des différents tracés envisagés dans le fuseau Sud-Vigueirat</p> <p>En accord avec la démonstration du maître d'ouvrage, je soutiens le choix du tracé le plus court car il a une emprise au sol plus faible que les autres et permet de moins impacter les zones agricoles et les zones naturelles.</p>
Contribution n°279	10 : 35	<p>En tant que responsable de l'Association Sud Semestres-Plan du Bourg (ASSPB), j'ai participé, depuis 1995, à la plupart des réunions d'informations et de concertations organisées par l'Etat. Lorsque celui-ci a choisi le tracé VSV (Variante Sud Vigueirat), je l'ai acté, avec l'ASSPB, et accepté dans l'intérêt général qui estimait l'urgence de cette réalisation :</p> <p>« Face à une politique globale de déplacements qui ne nous satisfaisait pas : absence de ferroviaire, transports en commun insuffisants, transports fluviaux et maritimes insuffisamment exploités, nous avons cependant eu la volonté de ne pas retarder la réalisation d'une infrastructure devenue indispensable et urgente » (octobre 2007).</p> <p>Avec l'espoir d'arriver à ce que : le tracé retenu passe le plus loin possible du secteur le plus dense en habitations, la transparence hydraulique de l'autoroute soit respectée : libre circulation de l'eau sous la chaussée, et une prise en compte forte des problèmes de bruits et de pollutions.</p> <p>Ce seul tronçon autoroutier manquant entre l'Espagne et l'Italie est devenu indispensable pour les Arlésiennes, les Arlésiens et la commune d'Arles pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour la sécurité : nous utilisons la R.N. 113 pour nos déplacements quotidiens. Les services de sécurité et d'incendie doivent également emprunter la 113 pour leurs interventions dans les quartiers Sud de la ville (7 500 habitants). Le contournement éloignerait les plus de mille P.L. qui traversent chaque jour nos quartiers en passant à proximité de deux groupes scolaires et d'une plaine des Sports. Nos quartiers Sud seraient enfin désenclavés. Un grave accident sur le pont sur le Rhône de la 113 impliquant un ou plusieurs P.L. transportant de l'essence ou des produits chimiques pourrait être apocalyptique pour les quartiers riverains !</li> <li>• Pour la santé : le fort trafic automobile avec l'augmentation du nombre de P.L. sur la 113 impacte la qualité de l'air. AtmoSud a réalisé une étude de la qualité de l'air sur une année en mesurant le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines (PM10) : sa conclusion est édifiante : « Neuf jours de dépassement de la valeur limite : 70 µg/m<sup>3</sup> au lieu de 40 ! L'influence de la R.N. 113 sur la qualité de l'air de ce quartier est indéniable tant sur l'aspect chronique que lors de certaines périodes ou journées. »</li> <li>• Pour le développement économique et urbain de la commune : déjà impacté par un Plan de Prévention des Risques liés aux Inondations, la commune voit son développement économique, touristique et urbain gravement altéré par la césure que représente la R.N. 113.</li> <li>• Pour le patrimoine d'une ville riche de 2 600 ans d'histoire et classée au Patrimoine Mondial de l'Humanité : les 63 000 véhicules/jour (dont 11% de P.L.) en 2017 et 80 000 v/j prévus en 2028</li> </ul>

		<p>empruntant la R.N. 113 traversent la ville et le cirque romain.</p> <p>Depuis plus de 20 ans, les associations représentatives des habitants (Comités d'intérêt de quartiers et de villages), les forces économiques (CCI, Union patronale) et les élus locaux se sont déclarés en faveur d'une réalisation rapide du contournement autoroutier d'Arles.</p> <p>Aujourd'hui, le Gouvernement ayant enfin validé le projet, j'espère qu'avec le travail que vous réalisez nous allons sortir du tunnel.</p> <p>Cordialement.</p>
Contribution n°280	10 : 35	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Les zones traversées seront irrémédiablement perdues pour nos enfants et petits enfants. Nous savons qu'il faut réduire la circulation des véhicules non seulement contre la pollution mais nous avons épuisé les énergies carbonnées.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>
Contribution n°281	10 : 44	<p>Nous pensons qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>La biodiversité sera gravement impactée par la circulation des véhicules.</p> <p>Nous avons déjà constaté au niveau de nos jardins partagés un manque évident d'insectes pollinisateurs pendant les étés de plus en plus chauds... N'en rajoutons pas...</p> <p>Nous souhaitons donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>
Contribution n°282	10 : 57	<p>En tant qu'adhérente à cette association mais aussi en tant qu'ancienne élue déléguée au quartier Sud de la ville, je suis très favorable au projet du contournement autoroutier d'Arles pour toutes les raisons liées à la sécurité des habitants de quartiers Plan du Bourg/SEMESTRES ET BARRIOL (7500 personnes° DONT PLUS DE 2500 ELEVES, A la santé publique et au développement économique et urbain de la Ville. Je milite en faveur de cette réalisation depuis plus de 20 ans avec d'autres forces économiques locales telles que la CCI, d'autres élus locaux et le regroupement associatif et cinq déclarés en faveur de ce projet.</p> <p>Il devient urgent de ne plus le retarder.</p> <p>LA VILLE D ARLES MERITE AUTRE CHOSE QUE CETTE CESURE DEPASSE AUJOURD HUI - par la RN113 - et un aménagement urbain doit absolument et à terme, voir une diminution significative du trafic routier et notamment des PL qui ne respectent même plus les Arrêtés pris par le Département..</p> <p>LES QUARTIERS SUD NE SONT PAS LES SEULS IMPACTES PAR TOUTES LES NUISANCES, LA ROQUETTE OU TRINQUETAILLE SONT AUSSI CONCERNES COMME LE SONT RAPHELE ET PONT DE CRAU.</p> <p>Ce projet enfin validé, par le Gouvernement doit absolument être réalisé et redonner une bouffée d oxygène au sens propre et figuré à tous les arlésiens concernés.</p> <p>Merci du travail effectué. Très cordialement</p>
Contribution n°283	11 : 01	<p>Il est incontestable que l'actuelle voie rapide qui longe la ville est une véritable nuisance pour les riverains du quartier de la Roquette notamment. Mais on ne résout pas un problème par une aberration. ce projet est une vieille lune élaboré dans les années 95. Il a tellement été contesté qu'il a été abandonné. Et depuis 25 ans chaque fois que la question du contournement de la ville ressurgit, on nous le ressert. Ce tracé n'a jamais été la bonne solution et il ne va pas le devenir subitement au bout d'un quart de siècle. A l'heure où l'on commence enfin à comprendre qu'il faut réduire la bétonisation des terres, préserver les espaces naturels, ce projet d'un autre temps organise clairement un saccage d'une partie de la Camargue. Son seul effet sera d'installer un nouveau "notre dame des landes" aux portes d'Arles. Et l'Etat finira par se couvrir de ridicule dans une nouvelle marche arrière forcée. Donc réfléchissons plutôt dès maintenant à un projet du XXIe siècle au lieu de perdre encore du temps, et de l'argent.</p>

		Bonjour,
Contribution n°284	11 : 58	<p>Merci pour le travail effectué dans le cadre de cette concertation, pour la richesse et la précision des analyses présentées, ainsi que pour l'excellente tenue des réunions et la modération des débats. Cette phase de concertation a permis, j'en suis sûr, à la grande majorité, silencieuse jusqu'ici, des habitants exaspérés par les tergiversations face à ce problème de santé, de sécurité publique et ce frein au développement de notre ville, de prendre la parole et d'exprimer son impatience.</p> <p>Ce « by-pass » autoroutier va enfin permettre la réunification d'une commune déchirée depuis 30 ans.</p> <p>Mais cela ne sera possible que si la saignée de la voie rapide actuelle est supprimée au profit d'une artère « de vie » ; nombreux sont ceux qui ont souligné le fait que les flux résiduels urbains annoncés au travers des simulations présentées (30 000v/j dont 1000 PL, soit en gros un véhicule par seconde en journée) paraissaient incompatibles avec cette ambition.</p> <p>Il faut donc faire feu de tout bois pour réduire encore ce débit.</p> <p>Mais cela peut augmenter le débit autoroutier (40 000v/j) ; est-ce que ce chiffre est ajustable ? Jusqu'à quel débit le design actuel peut-il aller ? Ou sont les « goulets d'étranglement » ? Il serait intéressant que les différentes variantes du fuseau, les caractéristiques de chaque option (échangeurs, protections contre les nuisances sonores, transparence hydraulique, aire de repos, péages, ...) soient assorties des débits mini-maxi qu'elles peuvent supporter ; et que l'impact d'une variation sur le débit soit évalué financièrement ( 1% de débit en plus = x millions d'euros), car ce qui ne sera pas investi sur le projet autoroutier risque d'être à investir * x pour la réhabilitation.</p> <p>D'avance, merci pour votre prise en compte.</p> <p>Cordialement</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°285	12 : 04	J'approuve le projet de contournement d'Arles proposé. Trop de circulation sur l'actuel axe routier .
Contribution n°286	12 : 06	Je suis pour le projet de contournement de la ville d'Arles.
Contribution n°287	12 : 07	J'approuve le projet de contournement proposé.
Contribution n°288	12 : 07	les raisons pour lesquelles à mon sens le contournement est indispensable : <ul style="list-style-type: none"> <li>- sécurité la traversée d'Arles aujourd'hui est inadaptée au trafic actuel</li> <li>- environnement actuellement importante nuisance sonore pour les riverains le contournement permettrait l'embellissement des berges du canal</li> <li>- social le contournement rapprocherait le quartier de barriol du cœur de la ville</li> </ul>
Contribution n°289	12 : 39	Favorable
Contribution n°290	12 : 42	Il est souhaitable et nécessaire que ce projet qui date de plus de 20ans puisse enfin aboutir pour alléger la circulation du pays darles
Contribution n°291	12 : 44	Avis favorable
Contribution n°292	12 : 46	favorable
Contribution n°293	12 : 55	Cette voie de transit international est déjà une plaie béante à plusieurs titres, et le deviendra encore plus, par l'augmentation du trafic, entraînant de facto une aggravation des pollutions sonores, atmosphériques, mettant en cause la santé des riverains. Que dire des accidents qui sont légions ainsi que leurs corolaires bouchons qui asphyxie l'ensemble de la ville. C'est également un obstacle majeur au développement de la ville et au regroupement des quartiers voisins rompant toutes relations entre eux. J'espère vivement que la réalisation de ce contournement soit effective car nous avons déjà trop attendus.
Contribution n°294	13 : 23	Éventuellement se sera mieux pour les camions et automobilistes moins de bouchons dans la ville moins d'accident et plus de sécurité pour les usagers . Et moins de temps sur la voie rapide en été notamment où on y passe 1 à 2 h d'attente sur la voie rapide ! Donc je valide ce projet qui facilitera la circulation ! Merci

Contribution n°295	13 : 33	Bonjour notre entreprise de livraison de carburants avec un parc de 6 camions porteurs est de longue pénalisé par le traffic et les bouchons engendrés par les accidents .La dangerosité des accès sur la voie rapide est évident due a la vitesse excessive de certains y compris les poids lourds. Nous soutenons ce projet depuis longtemps mais qui n'avance pas. [REDACTED] Campus Provence à Trinquetaille
Contribution n°296	13 : 33	Pour une vraie autoroute
Contribution n°297	13 : 37	Pour une vraie autoroute européenne
Contribution n°298	14 : 01	Oui je suis pour à 100%
Contribution n°299	14 : 01	Ce projet de contournement autoroutier n'incarne pas l'avenir. Il cède au tout poids lourds Estimer que le développement économique de notre région passe par la création de plateformes logistiques et le renforcement du trafic routier et surtout poids lourds illustre le renoncement et la vision court terme de ses défenseurs. Plus de trafic, plus de poids lourds, plus de pollution.... et un sérieux recul sur le plus écologique : on envisage de sacrifier des terres agricoles fertiles et on mutilé deux zones de biodiversités uniques en Europe. Arrêtons de mentir aux arlésiens et préservons notre patrimoine naturel : c'est lui qui incarne notre avenir, pas des plateformes logistiques.
Contribution n°300	14 : 02	Oui je suis pour ce contournement autoroutier
Contribution n°301	14 : 09	Le projet de contournement étant presque plus vieux que moi (j'ai 39 ans) pourquoi n'a-t-il toujours pas abouti ? Il est fort dommage que notre magnifique ville d'Arles soit coupée en deux par cette voie rapide qui d'une part dénature le paysage et d'autre part est à l'origine de bien des nuisances (pollution sonore, visuelle, de l'air). Cet axe est par ailleurs thrombosé aux heures de pointes, surfréquenté par les poids-lourds ce qui vient entraver la sécurité des automobilistes qui l'empruntent. Il est temps que le contournement aboutisse et que cette voie rapide soit réhabilitée.
Contribution n°302	14 : 22	Tout à fait favorables au projet autoroutiers du contournement d'Arles pour une meilleure qualité de vie.
Contribution n°303	14 : 26	Pour
Contribution n°304	14 : 26	Pour
Contribution n°305	14 : 40	Pour le contournement
Contribution n°306	14 : 41	Je suis tout à fait favorable à la mise en place d'un contournement autoroutier de la ville d'Arles distinct de "la voie rapide" actuelle qui doit se limiter à la circulation locale.
Contribution n°307	14 : 48	la zone sera asphyxiée par une nouvelle bretelle qui entraînera un trafic exponentiel, donc un étouffement de la zone. Avec 80 000 véhicules au quotidien qui empruntent le pont d'Arles, 12% sont des poids lourds. Le projet du V6 absorbera seulement 50% du trafic, est-ce suffisant pour dépenser des sommes folles ? Pourquoi ne pas développer le ferroutage ? Par ailleurs, ce projet vieux de 25 ans n'est plus d'actualité avec les nouvelles normes écologiques. Il dévastera les zones humides, le pastoralisme, la biodiversité, la Camargue qui est un site Ramsar, ne l'oubliions pas. Il faut détourner le trafic au péage d'Orange, couvrir la RN113 sur toute la traversée d'Arles, créer des murs anti-bruits décorés par des artistes, faire un tunnel sous le Rhône comme à Marseille serait la meilleure solution, il suffit de le vouloir!
Contribution n°308	14 : 50	Je pense qu'il est absolument nécessaire de procéder à un contournement autoroutier d'Arles. Cette "fichue voie rapide" passe pratiquement dans le centre d'Arles engendrant nuisances et pollution et ce depuis de trop nombreuses années !! sans oublier les ralentissements et accidents très fréquents... lorsque un accident se produit sur la voie rapide, toute la circulation est déviée par la route de RAPHELE LES ARLES, arrivant à PONT DE CRAU, entonnoir de diverses routes et je peux mettre quelquefois 20 minutes à 30 minutes pour sortir de la route de COSTE BASSE où je réside... il faut

		absolument désenclaver PONT DE CRAU en créant une bretelle d'accès à PONT DE CRAU, voire également à RAPHELE pour accéder directement à la voie rapide... En tout état de cause, il faut absolument faire quelque chose qui permette de nous rendre la vie plus agréable et vivable dans notre quartier et notre belle ville d'Arles !
Contribution n°309	15 : 07	Favorable au contournement
Contribution n°310	15 : 09	<p>Bonjour</p> <p>J'ai bien étudié le projet que vous proposé qui soit disant devrait coûter 800 Millions d'euros. Cependant rien n'est dit sur la requalification de la N113. A combien s'élèvera le coût de cette recalcification (il semblerais plusieurs centaines de millions d'euros) ? Quid de la date de requalification, car si c'est pour avoir deux autoroutes qui nous achèvent à petit feu cela n'aura pas d'impact positif sur nos santé ?</p> <p>Et dernière question qui payera cette recalcification ?</p> <p>Au final pourquoi payé 800 millions d'autoroute plus 300 millions (environ) de requalification de la RN113 pour avoir un projet qui, selon votre tableau de fonction et d'objectif, ne satisfait pas ou peu au enjeux environnementaux que l'Europe et la France elle même c'est fixé.</p> <p>Pourquoi le projet a 1500 Millions d'euros ne serait pas plus viable étant donné que la majeur partie de ce projet serait payé par l'Europe ? projet qui je le rappel est le plus en accord avec les objectifs climatiques et environnementaux. De plus ne serait il pas temps de faire en sorte de mettre enfin en place le Ferrouillage des poids lourds comme l'a déjà fait la suisse et qui améliore grandement tout les objectifs environnementaux. (pensez à long terme, la santé nous coûtera dix fois plus si nous devons nous soigner à cause de la pollution déplacé et non annulée).</p> <p>C'est parfois en voulant faire du rafistolage avec des bouts de ficelles qu'on se retrouve avec un ouvrage qui ne tiens plus la route 10 ans plus tard.</p> <p>Les arlésiens n'en sont peut être pas conscient mais le projet que vous proposé a bien l'air d'être aussi inefficace que celui imposé aux strasbourgeois il y a quelques années en arrière et qui n'a rien résolu.</p> <p>Revoyez votre copie car pour moi ce projet a 800 millions c'est non.</p>
Contribution n°311	15 : 31	<p>SOYONS REALISTE, ENTRE LE SUD DE L' ITALIE ET LE SUD DE L' ESPAGNE IL NE MANQUE QUE CES QUELQUES KM D'AUTOROUTE QUI PROVOquent DES BOUCHONS TOUTES LES SEMAINES ET TRES SOUVENT DES ACCIDENTS GRAVES.</p> <p>IMAGINEZ LES HEURES ET L'ARGENT PERDUS, LA POLLUTION POUR LA POPULATION LOCALE ET LA REPUTATION D'ARLES QUI D'ICI QUELQUES MOIS S' APPRETE A RECEVOIR ENCORE PLUS DE TOURISTES DU MONDE ENTIER AVEC L'OUVERTURE DE LA TOUR LUMA DE L' ARCHITECTE FRANK GEHRY, LE MEME QUI A REALISE LE MUSEE GUGGENHEIM A BILBAO...</p> <p>IL EST TEMPS DE PRENDRE UNE DECISION DANS L'INTERET DU PLUS GRAND NOMBRE. EN CONSEQUENCE NOUS SOMMES FAVORABLE A LA PROPOSITION DU MAITRE D'OUVRAGE.</p>
Contribution n°312	16 : 33	Non aux projets qui dénaturent
Contribution n°313	16 : 35	<p>Faites pas ça !</p> <p>Ne détruisez pas les paysages de cette si belle région. il faut savoir reconnaître quand le beau passe avant le pratique.</p> <p>Merci par avance,</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°314	16 : 40	aucun tracé n'est satisfaisant, le seul à mon avis est le sous-sous-fluvial.
Contribution n°315	16 : 43	pour moi le contournement autoroutier d'Arles qui me conviendrait le mieux est le sous-fluvial
Contribution n°316	16 : 49	Pollution
Contribution n°317	16 : 55	Mentale

Contribution n°318	17 : 12	Je suis pour le contournement autoroutier, afin de fluidifier la circulation pour traverser Arles. Réduire les accidents sur cette portion de route Avoir moins de pollution à proximité du centre villes
Contribution n°319	17 : 12	Sauvons la Camargue d'un tracé destructeur pour la biodiversité, les paysages et l'authenticité de cette magnifique région encore préservée. Soyons vraiment moderne et allions l'aménagement du territoire à la protection des richesses naturelles de notre pays.
Contribution n°320	17 : 25	Je suis très favorable au contournement autoroutier de la ville d'Arles tel que le plan par, le sud a été exposé.
Contribution n°321	17 : 25	J'ai habité Arles jusqu'à mes 25 ans. Mon mari travaille à Arles. Il prend tous les jours l'autoroute. Tous les 15 jours il y a un accident. Je suis pour le contournement.
Contribution n°322	17 : 26	CE PROJET ME SEMBLE TRES BIEN
Contribution n°323	17 : 26	Bonjour je suis Kiné sur Arles depuis 7 ans et je viens de l'Hérault donc je prend la voie rapide matin et soir. Il n'y a pas une semaine où il y a pas d'accidents. Il y a un très grand nombre de poids lourds ce qui rend la conduite très compliquée
Contribution n°324	17 : 34	Je soutiens ce projet car les abords de la ville sont irrespirables
Contribution n°325	18 : 03	Je suis contre le contournement autoroutier de la ville d'Arles et pour créer à la place un corridor "vert qui reprendrait le tracé et les surfaces du projet autoroutier, un refuge pour le vivant.... A priori tout porte à croire que les nuisances (pollutions atmosphériques et sonores) baisseront dans un futur proche grâce aux politiques, de développement des véhicules électriques, transports, (ferroviaire, fluvial). De plus, des travaux, du béton....c'est encore des terres agricoles et des zones refuges pour la biodiversité en moins ....
Contribution n°326	18 : 11	Pour la sécurité des usagers de la voie actuelle qui est extrêmement dangereuse, pour la santé des nombreux riverains il est urgent que ce contournement soit réalisé. Même avec la limitation à 90 km/h l'accès à la voie rapide actuelle par les rampes qui sont très courtes est très dangereux. Quant à la pollution et les nuisances sonores compte tenu du nombre de véhicules et de poids lourds, les quartiers riverains sont très impactés. De plus le risque d'un accident majeur n'est pas exclus compte tenu des matières transportées par les poids lourds. Pour toutes ces raisons ce contournement est indispensable.
Contribution n°327	18 : 16	Je suis totalement FAVORABLE au projet de contournement autoroutier d'Arles, qui aura un impact positif pour la ville tant sur la qualité de vie au quotidien que pour l'attrait touristique et le développement urbanistique ultérieur.
Contribution n°328	18 : 46	JE SUIS ABSOLUMENT POUR LE CONTOURNEMENT
Contribution n°329	19 : 47	Je suis d'accord pour le contournement d'Arles
Contribution n°330	19 : 53	Je demande que le contournement d'Arles soit réalisé
Contribution n°331	19 : 55	Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit enfin réalisé! Pour une meilleure qualité de vie des riverains de la RN113 dans la commune d'Arles. Pourquoi les personnes qui transitent par Arles doivent quitter l'autoroute si la zone ne les intéresse pas!
Contribution n°332	19 : 55	Le contournement est indispensable pour désengorger notre centre ville coupé en deux par une voie rapide saturée accidentogène et pulpeuse. 70000 véhicules/jour ce n'est plus acceptable dans une ville classée au patrimoine mondial de l'Unesco. L'autoroute pour 2021 pour la santé de tous les Arlésiens et les Arlésiennes
Contribution n°333	19 : 57	Le contournement est nécessaire afin de permettre un flux moins important de véhicules, polluants. Et améliorer la circulation de la voie rapide 113 lors des accidents et incidents sur celle-ci...

Contribution n°334	20 : 23	Soutenir sans réserve le dossier du contournement de la ville d'Arles
Contribution n°335	20 : 26	<p>La réalisation du contournement autoroutier d'Arles est indispensable à la vie économique et à la vie tout court de notre territoire. Il ne peut ce concevoir qu'un tel Traffic traverse une zone urbaine Arles et pénalise la logistique de transport depuis le port autonome. L'enjeu n'est pas seulement la sérénité de quelques Arlésiens mais surtout le sécurisation du Traffic des personnes et des marchandises, comme nous avons pu voir cette liberté entravée en 2019.</p> <p>Depuis plus de 40 ans, cette ouvrage est envisagé mais jamais réalisé, il est temps d'avancer, sinon nous aurons perdu beaucoup en développement du territoire et stratégie de développement Espagne Italie et nous nous retrouverons avec un projet dont les études auront couté plus que la réalisation.</p> <p>Ce territoire s'est toujours développé grâce à des aménagements important, le canal Marius le chemen de fer, le canal de Craponne, etc</p> <p>Ne ratons pas ce rendez-vous avec notre avenir.</p>
Contribution n°336	20 : 32	oui je suis pour le contournement routier de la ville d'arles
Contribution n°337	20 : 33	<p>"Aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est souhaitable pour les Arlésiens, ni même pour les autres.</p> <p>Ce projet sera une catastrophe écologique avec une diminution des terres arables et des conséquences sur les réserves d'eaux douces non acceptables compte tenu des enjeux locaux environnementaux connus actuellement.</p> <p>L'usage de cette autoroute est évaluée sur une prospective qui ne tient compte d'aucune réalité et nécessités mondiales et territoriales pour les 50 prochaines années : diminution des émissions de GES et épuisement pétrolier, économie locales à vivifier, besoins alimentaires dans un contexte de hausse des températures et de montée des eaux salées dans les terres de Camargue, la baisse des économies touristiques de masse induites par les crises économiques successives actuelles n'est plus si éloignée avec la récente crise.</p> <p>A plus courte échéance, les nuisances locales de pollution seront au mieux détournées d'un quartier et au pire augmentées sans être diminuées à moins que l'autoroute et la Nationale ne se retrouve déserte par un trafic totalement inimaginé mais possible dans les années à venir, freiné par des crises sociales, économiques, écologiques et sanitaires successives et cycliques.</p> <p>Enfin, les coûts engagés n'étant pas un investissement local ni même nationalisé pour une action économique efficace sont un gaspillage intolérable face à toutes les urgences d'investissement de l'argent public.</p> <p>Je souhaite donc que l'intelligence et le sens du bien commun regagne les services de l'état et que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>
Contribution n°338	20 : 37	Pas pour le contournement
Contribution n°339	20 : 57	<p>Je supporte le contournement d'Arles. La situation actuelle entraîne trop de difficultés, toutes reprises lors les débats. Ce projet doit aboutir pour le développement de la ville, la sécurité et la santé de ses habitants. Je souhaite que l'itinéraire final choisi respecte au mieux l'environnement de la camargue.</p> <p>Il est temps maintenant de finaliser un projet qui dure depuis trop longtemps.</p>
Contribution n°340	21 : 00	Je suis pour ce projet de contournement. Nous ne pouvons laisser la situation actuelle perdurer : pollution des riverains, embouteillages et accidents quasi quotidiens...
Contribution n°341	21 : 24	Je suis pour le contournement Autoroutier de la Ville d'Arles

Contribution n°342	21 : 41	<p>Bonjour, je souhaite donner mon avis sur le secteur Draille Marseillaise,</p> <p>mon avis est de préserver :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les cultures du foin de crau classés natura 2000,</li> <li>- l'environnement de plusieurs Mas remarquable,</li> <li>- les marais classés en réserve (Meyranne)</li> <li>- les nuisances sonores (éloignement au max des zones d'habitation)</li> <li>- l'impact visuel d'un remblais (</li> </ul> <p>en conclusion, je pense que le tracé Sud le plus à l'est implanté à la lisière du marais de Meyranne impactait peu les zones protégées avec pas de gros ouvrage d'art, de plus le tracé ce rapprochait des futurs poumons économiques (fos / st martin) qui à long terme pourraient être reliés au réseau autoroutier voir élargie,</p> <p>cordialement,</p>
Contribution n°343	22 : 08	Je souhaite contribuer au contournement

### Contributions envoyées le 27/01/2021

Contribution n°344	01 : 04	Oui pour un contournement autoroutier
Contribution n°345	01 : 07	Oui pour un contournement autoroutier
Contribution n°346	01 : 49	Je suis pour le contournement d'Arles. Le trafic routier et en particulier celui des camions s'intensifie d'année en année. L'actuelle traversée d'Arles constitue un étranglement et occasionne de nombreuses difficultés et nuisances : ralentissements et bouchons, accidents et pollution du centre ville. Une bretelle extérieure obligera les camions à contourner Arles en absorbant mieux le trafic sans nuire à l'accessibilité de la ville qui retrouverait une qualité de vie en son centre.
Contribution n°347	06 : 50	Très favorable
Contribution n°348	07 : 09	Le CIV de Raphèle a fait partie en Mars 1995 du Collectif pour la définition du tracé du contournement autoroutier d'Arles. Cela fait 26 ans, plus qu'un bail ! Il faut si on est Arlésien en sortir par la réalisation de ce contournement. Pour Raphèle, il faut absolument garder les entrées et sorties existantes sur le tronçon Arles - St Martin de Crau - Fos. Bernard PETIT - Vice Président du CIV RAPHELE AVENIR.
Contribution n°349	07 : 24	Je suis pour le contournement
Contribution n°350	08 : 32	Je suis pour le contournement
Contribution n°351	08 : 33	Vivement le contournement
Contribution n°352	08 : 33	Stop à ce flot quotidien de camions qui pollue notre centre ancien et les Arlésiens. Stop à tous ces accidents qui perturbent la circulation de toute une ville. Stop au retard dans les dossiers Oui au contournement Nous avons assez attendu !
Contribution n°353	09 : 20	Le contournement autoroutier d'Arles est indispensable et doit être réalisé le plus vite possible. Le tracé retenu sera le bon pourvu qu'il contourne la ville et qu'il emmène avec lui l'ensemble des nuisances que tout le monde s'évertue à développer : pollution, traffic, accidentologie, coupure urbaine, blocage systématique des réseaux routiers à chaque accident etc... Ce projet doit être maintenu coute que coute également pour l'avenir de la ville et de ses monuments qui souffrent de la pollution et des difficultés d'accès. De nombreux projets dans les cartons pourront être envisagés dès lors que la libération de l'emprise de la RN113 sera libérée. Liaisons inter quartiers, circulations douces, nouveau pont dédié à la desserte locale uniquement, aménagement des berges du bassin

		de carénage, aménagement d'un port fluvial, réouverture du Cirque Romain, etc... Je suis donc résolument pour que cette réalisation soit mise en chantier au plus tôt pour la ville et le bien être de tous ses habitants.
Contribution n°354	09 : 42	La traversée de la ville d'Arles par l'actuelle RN 113 devient dangereuse, au regard du nombre d'accidents graves qui se multiplient. Ils ont pour corolaires des embouteillages montres, qui existent déjà par ailleurs à certaines heures. Outre ce caractère accidentogène, , les nuisances sonores ne sont pas négligeables, car si ce n'était pas le cas, pourquoi alors avoir installé des panneaux anti-bruits. L'accroissement incessant du trafic d'année en année a également pour conséquence une pollution de l'air. Tout ce flot de véhicules dont les moteurs continuent à tourner quand les véhiculent sont à l'arrêt à cause d'un blocage de la circulation, produit une émission de CO2 catastrophique. Au niveau urbain, les quartiers sud se trouvent coupés du reste de la ville, avec les conséquences sur les évacuations urgentes d'ambulances et de pompiers. N'oublions pas qu'Arles est inscrite au Patrimoine mondial de l'UNESCO et fait partie des Villes d'Art et d'Histoire. Les ruines de l'ancien couvent des Carmes Déchaussés, jouxtant le tracé actuel de la RN113, véritable autoroute, se dégradent de manière importante, Que dire de la Tour de l'Ecorchoir. Nous devons nous préoccuper de ces conséquences, avec leur impact sur le tourisme. Très attachée à ma ville et à son rayonnement, je considère qu'il est plus qu'urgent que des mesures soient prises et que le projet de contournement, que j'appelle de mes voeux, se concrétise enfin. Je suis donc POUR ce projet. Il est plus que temps !
Contribution n°355	09 : 44	Je suis favorable au contournement autoroutier d'Arles et souhaite qu'il soit enfin réalisé .
Contribution n°356	09 : 51	<p>Ce contournement est en totale contradiction avec les vrais défis de notre temps :</p> <p>Lutter contre les changements climatiques – il prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement.</p> <p>Protéger la biodiversité – il détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières).</p> <p>Promouvoir la résilience alimentaire – il va condamner de nombreuses terres fertiles et plusieurs exploitations emblématiques de notre patrimoine (ex : foin de Crau, Taureau Camargue, chevaux de Camargue, rizières).</p> <p>Préserver les ressources en eau – il fera peser de gros risques sur la nappe de Crau, nappe phréatique qui fournit aujourd'hui plus de 270 000 habitants en eau potable.</p> <p>Transmettre aux générations à venir un patrimoine exceptionnel – il sera une véritable balafré aux portes d'une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et au cœur d'une Réserve de Biosphère.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°357	09 : 59	Pour avoir moins de pollution sonore, moins de danger aux entrées de la 4 voies
Contribution n°358	09 : 59	OUI au contournement autoroutier
Contribution n°359	10 : 00	Oui pour le contournement
Contribution n°360	10 : 08	Favorable au contournement . Nécessité de détourner le trafic en périphérie du centre de Arles. Actuellement 80% du trafic PL est du transit et 4000 personnes vivent à 150 mètres de la RN. L'axe actuel est accidentogène et pollueur
Contribution n°361	10 : 16	<p>Habitant Fourques, nous sommes également impactés par les problèmes liés à cette portion d'autoroute qui manque.</p> <p>Le contournement autoroutier d'Arles est indispensable et doit être réalisé le plus vite possible. Le tracé retenu sera le bon pourvu qu'il contourne la ville et qu'il emmène avec lui l'ensemble des nuisances que tout le monde s'évertu à développer : pollution, traffic, accidentologie, coupure urbaine, blocage systématique des réseaux routiers à chaque accident etc... Ce projet doit être maintenu coute que coute également pour l'avenir de la ville et de ses monuments qui souffrent de la</p>

		<p>pollution et des difficultés d'accès. De nombreux projets dans les cartons pourront être envisagés dès lors que la libération de l'emprise de la RN113 sera Libéré. Liaisons inter quartiers, circulations douces, nouveau pont dédié à la desserte locale uniquement, aménagement des berges du bassin de carénage, aménagement d'un port fluvial, réouverture du Cirque Romain, etc... Je suis donc résolument pour que cette réalisation soit mise en chantier au plus tôt pour la ville et le bien être de tous ses habitants.</p>
Contribution n°362	10 : 19	<p>Le CIQ de Pont de Crau a toujours été favorable au contournement autoroutier depuis 1996. Il ne faut pas s'imaginer que par enchantement le trafic routier (et surtout le trafic des poids lourds) va s'atténuer. Après la crise sanitaire, la vie va reprendre de plus belle et le trafic aussi. On peut le déplorer mais on ne peut pas nier la réalité, les véhicules du futur seront moins polluants mais le trafic et les échanges vont augmenter . Le contournement est la solution pour permettre aux arlésiens d'envisager un avenir serein par des échanges urbains remaniés et un développement économique en phase avec les villes modernes soucieuse de l'environnement.. Il faut réussir ce projet pour assurer l'avenir de cette ville.</p>
Contribution n°363	10 : 21	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Ce contournement est en totale contradiction avec les vrais défis de notre époque qui consistent dans la lutte contre les changements climatiques, car il prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement.</p> <p>Il va à l'encontre de la protection de la biodiversité car il détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières) ; il va également à l'encontre de la promotion de la résilience alimentaire puisqu'il va condamner de nombreuses terres fertiles et plusieurs exploitations emblématiques de notre patrimoine (ex : foin de Crau, Taureau Camargue, chevaux de Camargue, rizières).</p> <p>Enfin il ne permet pas de préserver les ressources en eau car il fera peser de gros risques sur la nappe de Crau, nappe phréatique qui fournit aujourd'hui plus de 270 000 habitants en eau potable ; ni ne permettra de transmettre aux générations à venir un patrimoine exceptionnel parce qu'il sera une véritable défiguration de l'environnement aux portes d'une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et au cœur d'une Réserve de Biosphère.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°364	10 : 26	Pour le contournement
Contribution n°365	10 : 28	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Ce contournement est en totale contradiction avec les vrais défis de notre temps, notamment la lutte contre les changements climatiques. Un couloir autoroutier en plein milieu de la Camargue détruira de nombreuses espèces du milieux naturels. Ce projet prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement. Il va condamner de nombreuses terres fertiles et plusieurs exploitations emblématiques de notre patrimoine ; il fera peser de gros risques sur la nappe de Crau, nappe phréatique qui fournit aujourd'hui plus de 270 000 habitants en eau potable. Enfin, il sera une véritable balafré aux portes d'une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et au cœur d'une Réserve de Biosphère.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°366	10 : 30	Je vote pour le contournement

		<p>Bonjour,</p> <p>Dans le projet, il existe dans la portion tête de Camargue, la possibilité d'un passage sud. Cette éventualité est INACCEPTABLE pour moi ainsi que ma famille. Nous avons acheté il y a moins de 6 ans pour offrir à nos enfants un cadre naturel, loin de toutes agressions sonores visuels et polluantes. J'habite avec ma famille sur le chemin des Avergues, chemin qui sera traversé par l'autoroute.</p> <p>Je ne m'imagine pas une seule seconde sortir de chez moi tous les jours et rencontrer ce nouveau décor gâchant le paysage et affectant notre cadre de vie et notre santé à moyen et court terme. Sans parler de la valeur de notre maison et de notre terrain qui sera aussi lourdement affectée (je rappelle que le choix sud est collé à notre propriété. Comment est-ce possible, ne devriez-vous pas passer à 60 mètres minimum des habitations ?!).</p> <p>Ce contournement est certes nécessaire, mais son tracé ne DOIT PAS mettre en péril le cadre de vie que nous, riverains, avons mis longtemps à mettre en place. Par vos choix, dites-vous bien que vous allez SUREMENT détruire (je pèse très bien mes mots) des vies.</p> <p>Je m'y oppose fermement.</p> <p>Sachez que je mettrai tout en œuvre et toute mon énergie pour m'opposer au tracé sud tête de Camargue. Mes voisins se joignent à mes contestations.</p> <p>Le tracé Nord est pour moi la moins pire, je dirais, bien que je pense qu'il est toujours possible d'étudier d'autres tracés moins traumatisants pour les gens qui ont construits LEUR VIE dans ces lieux.</p> <p>[REDACTED]</p> <p>Gimeaux</p>
Contribution n°367	10 : 42	<p>le projet de contournement a été initié en 1993 et a fait l'objet de concertations publiques à 2 reprises depuis 1996. la 1ère de ces concertations en 1996 a servi de référence et de modèle pour la création de la Commission nationale du débat public, sur proposition de l'ancien Préfet Hubert Blanc. les concertations ont toutes pris en compte tous les fuseaux de tracés possibles, et ont toutes conclu après des études toujours plus poussées et des débats toujours plus approfondis à la pertinence du fuseau Sud Vigueirat.</p> <p>le projet aurait pu avancer après le débat public de 2012 2014, mais il a été bloqué par des intérêts particuliers doués de relais politiques puissants.</p> <p>la nouvelle concertation qui vient de se tenir et se terminera demain aura été exemplaire. j'ai personnellement assisté à tous les débats en visio, et je suis admiratif devant la qualité des études fournies, et l'ouverture d'esprit des responsables du projet et de la concertation.</p> <p>aujourd'hui, restent des oppositions qui sont les mêmes qu'il y a 25 ans, pour nombre du fait d'intérêts particuliers. S'y greffent les tenants d'un mouvement dit "alternatif" qui refusent à considérer que Humanité et Nature doivent coexister et co-vivre, qui estiment que le sort des humains maltraités par le trafic routier et les déséconomies urbaines est secondaire, et que les malheurs de ces personnes peuvent durer ...</p> <p>la démocratie s'honneur de laisser toutes sensibilités s'exprimer, mais elle n'a de sens que si la Raison prévaut à toutes décisions publiques. le projet de contournement autoroutier d'Arles a été passé au peigne fin de toutes les démarches et études sérieuses possibles. il convient de mettre un terme aussi vite que possible au malheur urbain des Arlésiennes et Arlésiens, et de réaliser le MOINS MAUVAIS TRACÉ pour la Nature, et LE MEILLEUR TRACÉ pour les humains et la vie Arlésienne, celui Sud Vigueirat.</p>
Contribution n°368	10 : 56	

		en vue de la future enquête d'utilité publique, je préconise que la question du/des futurs péages soit clarifiée. c'est le seul point faible du dossier en l'état.
Contribution n°369	11 : 04	<p>Donnez votre avis avant vendredi.  Voici un petit texte que vous pouvez copier et coller pour votre contribution à la concertation publique il suffit d'aller sur : :  <a href="https://www.lecontournementarles.com/exprimezvous">https://www.lecontournementarles.com/exprimezvous</a></p> <p>Le contournement autoroutier d'Arles est indispensable et doit être réalisé le plus vite possible. Le tracé retenu sera le bon pourvu qu'il contourne la ville et qu'il emmène avec lui l'ensemble des nuisances que tout le monde s'évertu à développer : pollution, traffic, accidentologie, coupure urbaine, blocage systématique des réseaux routiers à chaque accident etc... Ce projet doit être maintenu coute que coute également pour l'avenir de la ville et de ses monuments qui souffrent de la pollution et des difficultés d'accès. De nombreux projets dans les cartons pourront être envisagés dès lors que la libération de l'emprise de la RN113 sera Libérée. Liaisons inter quartiers, circulations douces, nouveau pont dédié à la desserte locale uniquement, aménagement des berges du bassin de carénage, aménagement d'un port fluvial, réouverture du Cirque Romain, etc... Je suis donc résolument pour que cette réalisation soit mise en chantier au plus tôt pour la ville et le bien être de tous ses habitants.</p>
Contribution n°370	11 : 07	<p>Je suis opposé au projet de contournement autoroutier d'Arles tel qu'il est soumis à cette concertation. En effet, je pense qu'aucune des variantes au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Ce vieux projet contribuera à accroître des conséquences néfastes qui ne sont plus acceptables avec la connaissance que nous avons aujourd'hui des enjeux environnementaux pour les proches décennies à venir, dont l'effondrement de la biodiversité et le dérèglement climatique. En artificialisant des terres agricoles, en provoquant un accroissement de la circulation des véhicules (en particulier des poids-lourds) et donc de la pollution de l'air mais aussi de l'eau, en favorisant une économie de la consommation irraisonnable, en étant aux antipodes de la résilience des territoires et de leur auto-suffisance alimentaire, tout cela m'amène à souhaiter que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°371	11 : 13	Oui je suis pour le contournement d'Arles
Contribution n°372	11 : 19	<p>C'est indispensable. Presque chaque jour la voie rapide est bloquée et par conséquence le centre ville d'Arles.</p> <p>Il y a tellement de camions qui se suivent que parfois on se demande si on va pouvoir s'intercaler pour pouvoir emprunter la bretelle de sortie que l'on doit utiliser.</p>
Contribution n°373	11 : 25	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>L'argument de santé publique ne tient pas sachant que ce contournement ne verra le jour qu'en 2028 et que les prévisions annoncent une augmentation de la circulation à cause de cette nouvelle route. L'urgence est de désengorger la RN dès maintenant avec des mesures simples et peu couteuses et se concentrer sur l'amélioration de la qualité de l'air pour les riverains de la voie rapide.</p> <p>Ce projet est également une aberration sur le plan écologique, en plus de détruire des milieux naturels et agricoles très riches en biodiversité et qui nous rend de grands services (nappe phréatique, tampon contre les inondations), il détruira également de nombreuses terres agricoles qui font la renommée de notre territoire et qui sont un véritable atout pour les années à venir.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné</p>
Contribution n°374	11 : 48	Complètement favorable au contournement autoroutier
Contribution n°375	11 : 58	Vivant sur Arles et travaillant sur Saint Martin de Crau, j'en ai assez des embouteillages notamment ceux du vendredi soir : trop de temps perdu et d'agacements sur cet axe routier. Je ne vois que des avantages à ce contournement qui pourra largement améliorer la vie des habitants et des touristes.

Contribution n°376	12 : 24	Je souhaite apporter mon soutien à ce projet de contournement qui me semble salutaire et indispensable pour Arles .
Contribution n°377	12 : 27	Espérons qu'enfin ce contournement autoroutier arrivera à terme ....Depuis que ça dure !!!!!J'apporte mon soutien entièrement favorable .....
Contribution n°378	12 : 49	Je suis contre le contournement autoroutier qui à mon sens va être nuisible pour l'environnement, notre Camargue, tout ça pourquoi ? Pour les camions ? Et il y en aura toujours plus !!!!! Pourquoi ne pas privilégier les ferroutages ???!!!!Merci.
Contribution n°379	12 : 52	<p style="text-align: center;">Nous ne sommes plus au XXème siècle.      Nous devons changer de logique économique pour faire face aux problèmes climatiques majeurs, nous devons cesser de poursuivre inlassablement l'accroissement de la croissance (par exemple par de grands travaux d'infrastructure).      Il nous faut oublier la course au toujours plus, rechercher le mieux pour résoudre en urgence la question climatique.</p> <p style="text-align: center;">Il ne faut pas construire cette déviation d'autoroute avec pont sur le Rhône au sud d'Arles.      Nous devons apprendre à réfléchir autrement.</p>
Contribution n°380	12 : 56	Un axe de circulation éloigné de la ville apportera une circulation fluide en ville qui est trop souvent engorgée. Si un drame arrive, les secours auront beaucoup de mal à circuler. Les minutes sont chères.
Contribution n°381	13 : 00	<p style="text-align: center;">Je ne suis pas particulièrement pour ce contournement      Si la problématique qui motive ce contournement est le passage des poids lourds pourquoi ne pas obliger les poids lourds à suivre l'autoroute par Avignon puis Nîmes      Le trajet est guerre plus long en temps puisqu'il y a des vitesses réduites à respectées sur la voix rapide qui est dangereuse car le sol se déforme      Est on certain que ce contournement qui passe plus bas sera plus stable ?      Le passage des voitures proche d'Arles ne fait il pas fonctionner la ville ?      Ne pourrait on pas plutôt investir dans des améliorations de l'existant ?</p>

Contribution n°382	13 : 09	A posteriori, je me rends compte que je n'ai pas reçu de confirmation pour cette contribution que j'avais postée vers le 10 décembre. Je vous la renvoie donc
		Avis sur le tracé sous-fluvial
		Plusieurs bonnes raisons de ne pas faire de tunnel sous-fluvial, si certains en rêvent encore!
		- Transport des matières dangereuses
		Coût et contraintes exorbitantes pour aménager le tunnel pour autoriser leur accès. A défaut, par où transiteront -ils ? le centre ville ?
		- Pollution liée à l'évacuation des gaz d'échappement et des particules fines, même si cela se fait en entrée ou sortie du tunnel
		- Accidents
		• Fermeture du tunnel en cas d'accidents et report de la circulation sur les voiries locales avec bouchons prolongés (notamment RD 453, Pont de Crau, Raphèle, centre ville...)
		• Risques aggravés des accidents en cas d'incendie
		• Risque de destruction du tunnel en cas d'incendie et fermeture prolongée ou définitive, sans alternative
		- Entretiens périodiques
		Fermeture du tunnel pendant les périodes d'entretien et report de la circulation dans le centre-ville (comme à Toulon)
		- Tunnel en 2X3 voies
		Donc élargissement de la RN 113 sur tout son parcours en amont et en aval des entrées et sorties du tunnel, avec importantes destructions aux abords et fortes nuisances pour les riverains
		• si sous-fluvial court : destruction du cirque romain.
		• si sous-fluvial long : destruction des infrastructures urbaines existantes
		- Durée de réalisation des travaux estimée à 3 à 8 ans
		Comment sera organisée la circulation pendant le chantier ? Report sur les voiries locales (RD 453, centre-ville...) ?
Contribution n°383	13 : 10	Il n'y a qu'un quart d'heure d'écart entre le parcours de l'autoroute salon Avignon Nîmes et le parcours de la voix rapide salon Nîmes Ne vaudrait il pas mieux finir la rocade au sud 'd'Avignon?
Contribution n°384	13 : 17	Comment peut-on se résoudre à accepter cette pollution sonore et sanitaire que constitue le passage de plus de 80000 camions plus les véhicules de tourisme, et l'inertie des autorités locales depuis 25 ans, alors que notre belle ville connue du monde entier pour son passé romain, son festival de la photographie, ses traditions séculaires attire chaque année des centaines de milliers de touristes ? Sans parler des nombreux épisodes où la ville et ses accès sont bloqués, plusieurs dizaines de fois par an, de longues heures, suite à des accidents survenus sur cette maudite RN113 ... De grâce, que l'on pense enfin aux innombrables riverains, dont nous sommes, et qui revendique le droit de vivre sainement et plus paisiblement.  Sortie N5
Contribution n°385	13 : 22	Je suis plus favorable au tracé nord en tête de camargue.
Contribution n°386	13 : 22	Je préférerais le tracé nord sur la tête de camargue.

Contribution n°387	13 : 32	Problème de circulation, embouteillage, accident, camion poids lourd... ce sont des problèmes majeurs en Arles. Il nous faut ce contournement afin de garantir la sécurité dans notre ville. merci pour ce changement...
Contribution n°388	13 : 33	L'intensité atteinte par la circulation ainsi que la nature des véhicules (camions issus de tous les pays européens) placent les arlésiens sous un risque énorme d'accident et de pollution. Le moindre incident provoque des kilomètres de bouchon de plus en plus fréquemment et un report de la circulation par Pont de Crau qui communique déjà par un goulet. Habitant Pont de Crau, nous souhaiterions un accès plus calme et surtout désenclavé du village.
Contribution n°389	13 : 50	Bon projet mais la bifurcation de l'autoroute ne doit pas déranger les locaux (ex : engendrer des désagréments sonores etc)
Contribution n°390	13 : 51	<p>Bonjour,</p> <p>je m'oppose au tracé sud concernant la zone tête de Camargue. Le tracé sud frôle ma propriété et ceci est inacceptable. La distance légale n'est pas respectée à moins qu'il soit prévu une expropriation dont je ne serais pas au courant ?</p> <p>Je ne m'imagine pas une seule seconde sortir de chez moi tous les jours et rencontrer ce nouveau décor gâchant le paysage et affectant notre cadre de vie et notre santé à moyen et court terme. Sans parler de la valeur de notre maison et de notre terrain qui sera aussi lourdement affectée (je rappelle que le choix sud est collé à notre propriété).</p> <p>Par ailleurs, si la solution Nord est approuvée quel sera le plan final concernant l'aménagement visuel de l'ensemble ? Est-il prévu une végétation aux abords, ne serait-ce que pour compenser l'impact de la pollution générée par la construction de cette autoroute. Certes, cette déviation désengorgera d'autres secteurs mais la pollution ne sera que déplacée vers une zone qui était jusque-là relativement préservée.</p> <p>Nous aimerais avoir une illustration réaliste de ce que donnera le projet. Pas une vue aérienne, mais une vue normale, vue par les habitants riverains. Pour le moment, nous n'avons que des suppositions des caractéristiques de l'ouvrage fini. Nous voulons avoir un dessin de mise en situation architecturale (comme les projets de constructions de nouveaux lotissements) des différentes options envisagées.</p> <p>merci.</p> <p>[REDACTED]</p> <p>gimeaux 13200 Arles.</p>
Contribution n°391	13 : 57	Favorable au contournement autoroutier d'Arles
Contribution n°392	14 : 15	H
Contribution n°393	14 : 31	<p>Par rapport à la volonté de défendre et promouvoir les paysages du Pays d'Arles classés au Patrimoine de l'UNESCO. Il s'agit comme, chacun sait, d'un territoire plat et humide dont la traversée va nécessiter la construction de multiples viaducs dont certains de 1 à 2 km de long et de 12 à 16 m de haut (notamment le viaduc de franchissement du Rhône qui va passer à quelques centaines de mètres de la limite du Parc Naturel Régional de Camargue !!!!!) Ces "ouvrages d'Art" seront donc visibles à des kilomètres à la ronde.</p> <p>Par rapport à la volonté de stopper la destruction des terres agricoles pour préserver l'alimentation des populations et favoriser les productions locales. En effet le projet va s'accompagner de la destruction de 150 à 210 hectares de terres agricoles auxquels il faudra encore ajouter les surfaces détruites par les aires de service, les voies d'accès et le trafic des engins de chantier.....</p> <p>Au sein des exploitations détruites il faut noter 18 à 25 hectares de foin de Crau dont on connaît l'importance économique, paysagère et sanitaire (maintien de la nappe phréatique par irrigation gravitaire) pour le Pays d'Arles et qui ne sont ABSOLUMENT PAS COMPENSABLES.</p> <p>Ce Projet n'est pas clair quant à ses objectifs et malhonnête quant à ses résultats : - Diminuer les nuisances (pollution, bruit...) auxquelles sont exposées les habitants d'Arles ? On</p>

	<p style="text-align: center;">déplace le problème.....</p> <p>On a vu que les nuisances ne vont pas réellement diminuer mais plutôt être déplacées : légère amélioration pour le vittier et le centre ville mais très forte augmentation pour Raphèle, Balarin et Saint Martin de Crau.... Draillle Marseillaise ??????</p> <p>Les projections fournies par les documents de la DREAL (mesures ATMOSUD) montrent par exemple que, concernant le NO2, l'exposition diminuera pour 3 000 habitants mais s'aggravera pour 200 autres....</p> <p style="text-align: center;">- Lutter contre le trafic à ARLES ? Une vue de l'esprit.....</p> <p>Les projections officielles montrent que le trafic sur le viaduc franchissant le Rhône ne diminuera pas 2028, restants aux alentours de 80 000 véhicules dont 7 à 8 000 poids lourds quotidiens et ceci pour la raison que la finalité réelle ( et cachée) de ce projet autoroutier est de créer un couloir à poids lourds entre l'Italie et l'Espagne au lieu d'investir dans les transports multi-modaux panachant la route, le train et le fluvio-maritime ! La création de ce couloir autoroutier s'intègre tout à fait, d'ailleurs, dans le funeste plan chinois des " NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE ", l'Italie ayant récemment adhéré à l'initiative " Ceinture et Route " : le gigantesque plan d'infrastructures devant permettre à la CHINE d'inonder l'EUROPE de l'Ouest de ses produits !!!!!</p> <p style="text-align: center;">Requalifier la RN 113 en boulevard urbain ????? Le sirop pour faire passer la potion amère....</p> <p style="text-align: center;">SUPERCHERIE TOTALE !!!! Car les projections de trafics sus-citées indiquent qu'en cas de réalisation du contournement autoroutier, il persistera encore 30 000 véhicules par jour, dont 600 poids lourds sur la RN 113.....</p> <p>Qui aura envie de s'y aventurer à pieds ou à vélo dans ces conditions ????? On aura finalement 2 autoroutes au lieu d'une !!!!</p> <p>D'autre part ce projet n'est pas financé et c'est un budget ..... Evalué à 200 à 300 millions d'Euros ! Qui viendra s'ajouter aux 800 000 millions prévus pour le contournement proprement dit.</p> <p style="text-align: center;">Qui va financer ? Le ville ? La région ? le Département ? MYSTERE !!!!!!</p> <p>Pacifier le rond point des Arches à Pont de Crau ???? Une zone logistique est actuellement en cours de création à Beaucaire.... + 3 hectares de hangars pour la logistique sont prévus en Zone Nord d'Arles rue Copernic....Augmentation du trafic de poids lourds sur ce carrefour comme sur celui du Vittier...</p> <p style="text-align: center;">En conclusion</p> <p>Pour toutes ces raisons, le contournement autoroutier d'Arles dans sa version actuelle apparaît comme étant dispendieux, inutile, voire dangereux car aboutissant à une aggravation des problèmes qu'elles prétend régler.</p> <p>S'il n'est pas question de nier les nuisances auxquelles est soumise la population arlésienne ( bien au contraire et que n'a-t-on déjà pris les mesures au moins provisoires toutes ces années pour les atténuer ?! )</p> <p>Il faut que l'état prenne conscience que ce projet est obsolète et qu'il faut impérativement envisager les alternatives qui existent et nous projettent dans l'avenir plutôt que se calquer sur les modèle du passé.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Réhabilitation et amélioration de l'existant : élargissement, revêtement anti-bruit de la chaussée, couverture de la section traversant Arles. Limitation de la vitesse des poids lourds, voire péage pour les poids lourds en transit.</li><li>- Tunnel sous le Rhône ( Et que l'on ne vienne pas nous opposer le coût en cette époque du " quoiqu'il en coûte" !!! )</li><li>- Tout cela en tablant sur le développement prévisible dans les années qui viennent de véhicules propres et non bruyants ( électriques, à hydrogène ) et en favorisant les autres modes de transport que sont fleuves, rails, mer )</li></ul> <p style="text-align: center;">QUE L'ETAT REPRENNE SES RESPONSABILITES - CE QUI EST SON ROLE - EN MATIERE D'ORGANISATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU PAYS ET CESSE DE LES ABANDONNER A DES CONCESSIONNAIRES PRIVES ;</p>
--	--

		QUE L'ETAT POUR UNE FOIS, ANTICIPE LES NOUVEAUX MODELES DE DEVELOPPEMENT ET CESSE DE TOUJOURS SE REFERER AUX VIEUX SCHEMAS ; COMMENT SERAIT JUGE AUJOURD'HUI L'AEROPORT DES NOTRE DAME DES LANDES S'IL AVAIT ETE REALISE AU REGARD DE L'EFFONDREMENT AERIEN ET DE SA DIMINUTION A VENIR ?
Contribution n°394	14 : 46	<p>Cest un projet des années 90 qui va détruire notre environnement et qui est complètement en opposition avec les préoccupations de notre société actuelle. Il faut donc réfléchir à d'autres alternatives.</p>
Contribution n°395	14 : 48	<p>Nous arrivons à l'issue de la consultation publique lancée par la DREAL en décembre et janvier. Le bilan est peu glorieux : l'absence totale de réunion publique en présentiel a privé tous ceux qui ne maîtrisent pas l'outil informatique d'accès à l'information.</p> <p>La DREAL indique que le projet de contournement autoroutier d'Arles vise à détourner le trafic de transit traversant la ville d'Arles pour améliorer la qualité de vie des habitants, créer une continuité autoroutière A8-A7-A54-A9 entre l'Espagne et l'Italie et pour contribuer au développement socio-économique local.</p> <p>Cet objectif concerne les transporteurs routiers, rien ne prouve que ce projet contribuera à l'amélioration de la qualité de vie des habitants d'Arles et de Saint-Martin, et participera au développement économique. Il avalise au contraire un modèle économique qui tue l'économie locale.</p> <p>Ce projet de contournement autoroutier se présente au même moment que d'autres projets routiers : autoroute Fos-Salon, doublement de la RD268, LEO à Avignon, auxquels s'ajoutent le doublement de la capacité du GPMM, l'accroissement des zones logistiques sur St Martin de Crau, la création de celle de Beaucaire, investissements qui impliquent une augmentation du trafic routier. Tous ces projets ont un impact très lourd sur les terres agricoles et naturelles, le contournement d'Arles en est le bouquet. Le contrat d'avenir que la Région s'apprête à signer avec l'État semble assez navrant pour la transition énergétique et écologique. La plupart des modifications de budget portent sur plus d'investissements pour les projets d'infrastructures routières. L'ouest du département des Bouches du Rhône en porte la plus grande partie. Avec des budgets totalement disproportionnés dans une région qui a tant besoin d'investissements dans le rail ou dans le social. Comment justifier à l'échelle de la COP21 qu'on puisse oser prôner un tel projet ?</p> <p>Il apparaît que ce contournement va déplacer et augmenter les flux de circulation sur certaines portions de route ce qui va générer de nouveaux problèmes de déplacement : sur la D6113 au niveau de Fourques, sur la RD 35 au niveau de Plan du bourg, sur la RD 113 entre Saint-Martin et Salon et sur la RN 568. La requalification de l'actuelle RN 113 au sein de la ville d'Arles, qui continuera à absorber le flux équivalent d'une autoroute moyenne, apparaît comme une fausse promesse, qui risque d'endetter la commune pour de longues années.</p> <p>En ce sens, et malgré l'argumentaire creux de la DREAL, il ne participera pas au développement de notre ville, et ne peut pas être en adéquation avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre validés par l'état. Le coût actuel du projet, qui n'intègre ni la requalification de la RN 113, ni les nombreux aménagements nécessaires à la transparence hydraulique due au risque inondation et au maintien du réseau agricole est encore inconnu et volontairement sous-estimé ce qui ne permet pas de comparer sur cette base les différents tracés.</p> <p>Depuis plus de 20 ans les experts en environnement sont unanimes, cette autoroute est une catastrophe pour l'environnement et nous éloigne des objectifs pris par l'état français en termes de lutte contre le réchauffement climatique, de lutte contre la disparition de la biodiversité, contre l'artificialisation des sols et la disparition des terres agricoles. Pour le monde agricole, c'est NON ! De nombreuses associations sont prêtes à aller au contentieux juridique si le projet continue en l'état. Alors que d'autres options sont sur la table et qu'il est plus que jamais important de réfléchir au modèle social et économique sous-jacent, la plupart des élus locaux et la députée continuent leur chantage à la population sur la base d'un mensonge « le tracé proposé est la seule option possible ».</p> <p>Ce projet fait peser une lourde charge sur l'alimentation en eau de la nappe phréatique de Crau, réserve d'eau potable d'une grande partie du territoire, affleurante sur une grande partie du tracé. Il déstabilise l'équilibre économique de nombreuses exploitations agricoles et nous éloigne d'une</p>

		<p>possibilité de souveraineté alimentaire. La destruction de certaines zones remarquables (les Marais de Meyrannes par exemple) ainsi que de certaines terres agricoles ne pourront pas être compensées comme l'exigent aujourd'hui la réglementation ERC (éviter, réduire compenser) et le code rural.</p> <p>Ce projet dégrade très fortement l'image séculaire du delta de Camargue, et va entraîner la destruction de plusieurs hectares de zones de pâture pour des espèces emblématiques telles que le taureau Camargue, le cheval Camargue, et le mouton Mérinos.</p> <p>Ce tracé sud Vigueirat a été validé par l'Etat parce qu'un des moins cher, contrairement au tracé sous fluvial long, qui était préconisé en matière de sauvegarde des terres agricoles et espaces naturels, mais l'addition risque de gonfler fortement chaque fois qu'on précise un peu les choses et qu'on se penche sur les dossiers. Ce projet de l'ancien monde (des années 1970) répond essentiellement aux besoins actuels et futurs du Grand Port Maritime de Marseille (1, 15 million de containers en 2018, 2 millions prévus en 2023 et 3 millions en 2030). Cette augmentation des gaz à effet de serre, ce coût carbone très important ici et dans les pays exportateurs, c'est une conception de l'avenir inacceptable complètement décalée par rapport aux engagements de l'état en terme de réduction de gaz à effet de serre, de transition écologique et en totale contradiction avec le nouveau contexte réglementaire. Ce projet ne répond en aucun cas à l'amélioration de la qualité de vie des habitants de ce territoire.</p> <p>C'est seulement si on réduit le trafic qu'on réduit les nuisances.</p>
Contribution n°396	14 : 49	<p>Nous arrivons à l'issue de la consultation publique lancée par la DREAL en décembre et janvier. Le bilan est peu glorieux : l'absence totale de réunion publique en présentiel a privé tous ceux qui ne maîtrisent pas l'outil informatique d'accès à l'information.</p> <p>La DREAL indique que le projet de contournement autoroutier d'Arles vise à détourner le trafic de transit traversant la ville d'Arles pour améliorer la qualité de vie des habitants, créer une continuité autoroutière A8-A7-A54-A9 entre l'Espagne et l'Italie et pour contribuer au développement socio-économique local.</p> <p>Cet objectif concerne les transporteurs routiers, rien ne prouve que ce projet contribuera à l'amélioration de la qualité de vie des habitants d'Arles et de Saint-Martin, et participera au développement économique. Il avalise au contraire un modèle économique qui tue l'économie locale.</p> <p>Ce projet de contournement autoroutier se présente au même moment que d'autres projets routiers : autoroute Fos-Salon, doublement de la RD268, LEO à Avignon, auxquels s'ajoutent le doublement de la capacité du GPMM, l'accroissement des zones logistiques sur St Martin de Crau, la création de celle de Beaucaire, investissements qui impliquent une augmentation du trafic routier. Tous ces projets ont un impact très lourd sur les terres agricoles et naturelles, le contournement d'Arles en est le bouquet. Le contrat d'avenir que la Région s'apprête à signer avec l'Etat semble assez navrant pour la transition énergétique et écologique. La plupart des modifications de budget portent sur plus d'investissements pour les projets d'infrastructures routières. L'ouest du département des Bouches du Rhône en porte la plus grande partie. Avec des budgets totalement disproportionnés dans une région qui a tant besoin d'investissements dans le rail ou dans le social. Comment justifier à l'échelle de la COP21 qu'on puisse oser prôner un tel projet ?</p> <p>Il apparaît que ce contournement va déplacer et augmenter les flux de circulation sur certaines portions de route ce qui va générer de nouveaux problèmes de déplacement : sur la D6113 au niveau de Fourques, sur la RD 35 au niveau de Plan du bourg, sur la RD 113 entre Saint-Martin et Salon et sur la RN 568. La requalification de l'actuelle RN 113 au sein de la ville d'Arles, qui continuera à absorber le flux équivalent d'une autoroute moyenne, apparaît comme une fausse promesse, qui risque d'endetter la commune pour de longues années.</p> <p>En ce sens, et malgré l'argumentaire creux de la DREAL, il ne participera pas au développement de notre ville, et ne peut pas être en adéquation avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre validés par l'état. Le coût actuel du projet, qui n'intègre ni la requalification de la RN 113, ni les nombreux aménagements nécessaires à la transparence hydraulique due au risque inondation et au maintien du réseau agricole est encore inconnu et volontairement sous-estimé ce qui ne permet pas de comparer sur cette base les différents tracés.</p>

		<p>Depuis plus de 20 ans les experts en environnement sont unanimes, cette autoroute est une catastrophe pour l'environnement et nous éloigne des objectifs pris par l'état français en termes de lutte contre le réchauffement climatique, de lutte contre la disparition de la biodiversité, contre l'artificialisation des sols et la disparition des terres agricoles. Pour le monde agricole, c'est NON ! De nombreuses associations sont prêtes à aller au contentieux juridique si le projet continue en l'état. Alors que d'autres options sont sur la table et qu'il est plus que jamais important de réfléchir au modèle social et économique sous-jacent, la plupart des élus locaux et la députée continuent leur chantage à la population sur la base d'un mensonge « le tracé proposé est la seule option possible ».</p> <p>Ce projet fait peser une lourde charge sur l'alimentation en eau de la nappe phréatique de Crau, réserve d'eau potable d'une grande partie du territoire, affleurante sur une grande partie du tracé. Il déstabilise l'équilibre économique de nombreuses exploitations agricoles et nous éloigne d'une possibilité de souveraineté alimentaire. La destruction de certaines zones remarquables (les Marais de Meyrannes par exemple) ainsi que de certaines terres agricoles ne pourront pas être compensées comme l'exigent aujourd'hui la réglementation ERC (éviter, réduire compenser) et le code rural.</p> <p>Ce projet dégrade très fortement l'image séculaire du delta de Camargue, et va entraîner la destruction de plusieurs hectares de zones de pâture pour des espèces emblématiques telles que le taureau Camargue, le cheval Camargue, et le mouton Mérinos.</p> <p>Ce tracé sud Vigueirat a été validé par l'Etat parce qu'un des moins cher, contrairement au tracé sous fluvial long, qui était préconisé en matière de sauvegarde des terres agricoles et espaces naturels, mais l'addition risque de gonfler fortement chaque fois qu'on précise un peu les choses et qu'on se penche sur les dossiers. Ce projet de l'ancien monde (des années 1970) répond essentiellement aux besoins actuels et futurs du Grand Port Maritime de Marseille (1, 15 million de containers en 2018, 2 millions prévus en 2023 et 3 millions en 2030). Cette augmentation des gaz à effet de serre, ce coût carbone très important ici et dans les pays exportateurs, c'est une conception de l'avenir inacceptable complètement décalée par rapport aux engagements de l'état en terme de réduction de gaz à effet de serre, de transition écologique et en totale contradiction avec le nouveau contexte réglementaire. Ce projet ne répond en aucun cas à l'amélioration de la qualité de vie des habitants de ce territoire.</p> <p>C'est seulement si on réduit le trafic qu'on réduit les nuisances.</p>
Contribution n°397	14 : 50	<p>Au risque d'enfoncer des portes ouvertes, je ne peux comprendre pourquoi ce contournement routier n'est pas encore effectif et quelles circonstances gravissimes (énorme carambolage, preuve avérée de la toxicité de la pollution urbaine générée par la voie actuelle sur la santé des riverains, comportement suicidaire de certains d'entre eux exaspérés par les nuisances, notamment sonores ...) il faudra attendre pour qu'il se réalise.</p> <p>Synthétiquement, hormis ce qui précède, les arguments objectifs qui milite en la faveur du contournement routier sont au moins :</p> <p>Seul barreau non autoroutier entre l'Andalousie et Rome</p> <p>Voie de circulation principale entre ces deux pays pour tout le trafic de marchandises et voyageurs</p> <p>Nombre de véhicules quotidiens défiant l'entendement, à proximité du centre ville, de ses habitants et de son patrimoine. Lequel est classé à l'Unesco</p> <p>La route actuelle sépare la commune en deux. Il est donc impossible pour la municipalité d'engager des réflexions urbanistiques sur la partie sud de la ville, qui présente pourtant de forts enjeux de cohésion sociale (quartier politique de la ville), environnementaux (tête de Camargue), patrimoniaux (reste du cirque Romain, monument relativement peu présent dans d'autres villes antiques) ou touristiques et culturels avec la présence du remarquable musée départemental de l'Arles Antique.</p> <p>A minima, ces arguments auraient dû prévaloir il y a déjà longtemps pour justifier la construction d'à peine trente kilomètres de voies autoroutières pour finaliser la liaison Espagne Italie, annuler les nuisances de la route actuelle et permettre à Arles d'assumer un développement homogène de l'ensemble de son territoire urbanisé.</p>

Bien cordialement

		[REDACTED]
Contribution n°398	15 : 30	<p>Arrêt des grands projets coûteux et destructeurs de territoire fragiles.      Cessons d'être des prédateurs écologiques.      Stoppons la surconsommation d'espaces naturels et agricoles.      Arrêt immédiat de la destruction massive du monde vivant.      Réduction rapide et sans condition des gaz à effet de serre.</p> <p>A PROTEGER ABSOLUMENT " LE FOIN DE CRAU " !!!! reconnaît AOC et AOP SEUL ALIMENT pour animaux à obtenir un tel label de qualité.</p> <p>Propositions alternatives :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 - Détour obligatoire du transit A7 / A9</li> <li>2 - Limitation de vitesse à 50 Km/h sur 5 kilomètres</li> <li>3 - Ferroulage</li> <li>4 - Voie sous-fluviale longue</li> <li>5 - SANCTUARISATION DE LA CAMARGUE !!!!!!</li> </ul>
Contribution n°399	15 : 41	<p>Bonjour, J'ai pris connaissance avec beaucoup d'inquiétude du projet de contournement autoroutier par un tracé Sud-Vigueirat, dans les différentes variantes qui en sont proposées. Toutes me semblent présenter les mêmes conséquences environnementales désastreuses pour un territoire dont la biodiversité et la richesse, aux portes de notre ville, m'a toujours semblé une chance extraordinaire. Il faudrait anéantir tout cela, et pour quel bénéfice? Plus de vitesse, plus de trafic routier, toujours plus de voitures et de camions, sans d'ailleurs que disparaîsse pour autant l'actuel pont de la N113, qui nuit je le sais bien aux riverains de la Roquette. Voulons-nous que les abords d'Arles ressemblent au labyrinthe de voies et de noeuds et de ronds-points qui rend les abords de tant de villes si hostiles (je pense à toute la zone au sud d'Avignon par exemple)? Pour moi c'est un projet qui va à contre-courant de la prise de conscience écologique qui s'impose de plus en plus à nous tous. C'est un vieux projet, un projet vieux, dépassé. Un projet de l'ancien monde, dont j'espère que nous serons nombreux à nous prononcer contre sa réalisation.</p>
Contribution n°400	16 : 01	<p>"Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante car il n'apporte aucune réflexion sur la diminution du flux autoroutier, l'alternative du ferroulage et cela aura un impact négativement f certain sur la faune et sur la flore du territoire.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>

		<p>Donnez votre avis avant vendredi.</p> <p>Voici un petit texte que vous pouvez copier et coller pour votre contribution à la concertation publique il suffit d'aller sur : :</p> <p><a href="https://www.lecontournementarles.com/exprimezvous">https://www.lecontournementarles.com/exprimezvous</a></p>
Contribution n°401	16 : 16	<p>Le contournement autoroutier d'Arles est indispensable et doit être réalisé le plus vite possible. Le tracé retenu sera le bon pourvu qu'il contourne la ville et qu'il emmène avec lui l'ensemble des nuisances que tout le monde s'évertu à développer : pollution, traffic, accidentologie, coupure urbaine, blocage systématique des réseaux routiers à chaque accident etc... Ce projet doit être maintenu coute que coute également pour l'avenir de la ville et de ses monuments qui souffrent de la pollution et des difficultés d'accès. De nombreux projets dans les cartons pourront être envisagés dès lors que la libération de l'emprise de la RN113 sera Libéré. Liaisons inter quartiers, circulations douces, nouveau pont dédié à la desserte locale uniquement, aménagement des berges du bassin de carénage, aménagement d'un port fluvial, réouverture du Cirque Romain, etc... Je suis donc résolument pour que cette réalisation soit mise en chantier au plus tôt pour la ville et le bien être de tous ses habitants.</p>
Contribution n°402	16 : 33	<p>Elu à la ville d Arles, je suis aussi un habitant de [REDACTED] et, à ce titre, je subis depuis plusieurs années une pollution sonore et environnementale liée à la présence de cette autoroute dans la ville.</p> <p>Le contournement me semble donc être indispensable afin d'améliorer la santé des arlésiens et réduire les risques liés à la présence de ces nombreux véhicules au cœur de notre ville. Enfin, une requalification de l'actuelle voie permettrait de traiter la zone de l'ancien cirque romain et de rapprocher le quartier de Barriol du centre ancien</p>
Contribution n°403	16 : 36	OUI au projet de contournement au plus vite.
Contribution n°404	16 : 37	Oui au projet de contournement au plus vite
Contribution n°405	16 : 46	<p>Aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Mon avis :</p> <p>Impact négatif trop important sur la biodiversité (Parc de Camargue) pollution, le bruit, les dangers dûs au trafic trop dense, aucune retombée économique.....</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné ou revu en tenant vraiment compte du risque important de nuisances que ce tracé va comporter.</p> <p>D'autres solutions existent (voie fluviale ou maritime, ferroviaire, aérien)</p> <p>Merci d'entendre et d'écouter les arlésienne qui seront les premiers impactés.</p> <p>Copie à revoir !</p>
Contribution n°406	16 : 50	Pour le contournement autoroutier d'arles
Contribution n°407	16 : 53	j'ai participé avec vous à une visio conference, mais je ne savais pas qu'il me fallait confirmer ma position par mail ; donc je suis POUR LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER
Contribution n°408	16 : 55	Je suis favorable au contournement autoroutier pour Arles. Il est temps de mettre en oeuvre ce projet gage de sécurité et de tranquilité pour les riverains de la RN. et du centre ville.
Contribution n°409	17 : 01	je ne contre les divers tracés proposés. Je préférerais un tracé sous fluvial.
Contribution n°410	17 : 05	Je suis pour le contournement autoroutier car je rejoins l'esprit du CIQ de Pont-de-Crau.
Contribution n°411	17 : 07	je suis CONTRE les tracés proposés. JE SUIS POUR UN TRACES intelligent et enfoui !!! L'autoroute sous fluvial comme dans certaines villes serait cohérent. merci
Contribution n°412	17 : 11	Pour le contournement
Contribution n°413	17 : 12	Tous les tracés qui nous sont proposés ne me conviennent pas. Il serait plus cohérent d'imaginer une solution sous fluviale. merci

Contribution n°414	17 : 21	Aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante de mon point de vue. Les urgences économiques, environnementales et climatiques doivent nous amener à changer nos priorités. Ce projet ne résoudra certainement pas les problèmes de nuisances de circulation sur la nationale et rajoutera des problèmes sur notre territoire déjà bien contraint pour l'avenir. La destruction des espaces agricoles agraverait les lourdes pertes que nous avons déjà eu dans la région et la gestion en eau sera mise davantage en danger localement. Le paysages et la biodiversité locale souffriraient également sans résoudre les problèmes de pollutions liées au trafic routier qui sera probablement accentué. Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.
Contribution n°415	17 : 22	je suis pour le contournement de pont de crau dans la même position du CIQ de pont de crau
Contribution n°416	17 : 42	Pour
Contribution n°417	17 : 47	Le V6SV un projet à moindre prix et du siècle dernier A moindre prix : les objectifs de la DREAL ayant conduit au choix du Sud-Vigueirat, montre que la variante sous fluviale remplit toutes les fonctions auto-routière, de cadre de vie, de développement et environnementale mais pas du tout. Du siècle dernier : Le V6SV est considéré par la DREAL en matière environnementale comme je site "très mauvaise". De toute évidence et plus particulièrement au 21 ème siècle, ce projet rencontre un risque important de plaintes à la phase judiciaire, pouvant repousser une étude différente et plus sérieuse de plus de 10 ans. Je pense en particulier à la convention Ramsar au Delta Biogéographique du Rhône, à la loi sur la Biodiversité et la dégradation des zones humides, à un éventuel crime d'écocide, à la Santé Publique avec la responsabilité de l'Etat pour carence fautive, au PPRI, aux émissions de CO2 enclavant la ville d'Arles (voir COP21) et les quartiers de Barriol et du Plan du Bourg. CONCLUSION La variante sous fluviale reste un compromis évident. MAIS AYONS UNE VISION ENVIRONNEMENTALE NON DESTRUCTRICE POUR LES GENERATIONS FUTURES, POUR NOS ENFANTS ET NOS PETITS ENFANTS Donc NON pour ce projet V6SV
Contribution n°418	17 : 47	BIEN SÛR NÉCESSAIRE
Contribution n°419	17 : 49	Le contournement est nécessaire pour réduire la pollution de la ville et permettre une meilleure circulation des véhicules en réduisant le risque de bouchons.
Contribution n°420	18 : 00	je suis pour le contournement autoroutier d'Arles. Cela devient indispensable, compte tenu de l'augmentation permanente du nombre de véhicules, notamment de poids lourds.
Contribution n°421	18 : 14	Le contournement est une nécessité pour notre ville. Le meilleur exemple est les mois d'été où accidents et embouteillages sont quotidiens
Contribution n°422	18 : 35	Demande accord sur contournement autoroutier d'Arles car la situation devient invivable et dangereuse. Trop de circulation, des accidents à répétition, un centre ville engorgé...Je suis pour que ce contournement soit réalisé au plus tôt.

Contribution n°423	19 : 03	<p>Bonjour,</p> <p>Habitant d'Arles, en Camargue, j'ai suivi avec attention plusieurs réunions / visios thématiques, ainsi que lu les différents rapports disponibles sur internet.</p> <p>Et il est bien difficile pour moi de retenir une variante plutôt qu'une autre au sein du fuseau Sud-Vigueirat, car cela revient entre choisir entre impacter plus les riverains ou plus les terres agricoles et naturelles. Vous annoncez préférer à chaque fois les tracés dits « nord », mais cela rapproche toujours le contournement des habitations.</p> <p>A vrai dire je regrette que cette concertation n'ait porté que sur le choix proposé, et que l'option « abandon du projet » n'ait pas été proposé. Car quand on épingle un peu le dossier, on s'aperçoit vite que c'est cette option d'abandon de contournement qui est la plus logique au vu des enjeux actuels.</p> <p>Alors que l'État s'est engagé sur plusieurs accords internationaux pour réduire la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, on s'aperçoit à travers vos projections de trafic qu'en 2028 il y aura encore plus de camions passant par Arles. Il faut prendre en compte que le développement commun du Grand Port Maritime de Marseille et des zones logistiques sur le territoire entraînera toujours un important flux de camions sur l'axe actuel. Alors si ce projet servira très bien les intérêts de développement du fret maritime du Grand Port Maritime de Marseille, il ira par contre complètement à l'encontre des engagements de la France. Et j'ai bien du mal à voir comment il pourra améliorer le cadre de vie des arlésiens. La pollution ne sera pas réduite au vu des trafics cumulés estimés du contournement et de l'axe actuel. Déplacer de 2, 5 km une partie de la nuisance ne la supprime pas. Et la pollution ne s'arrête pas à quelques mètres des routes.</p> <p>Selon vos chiffres, « seules » 2800 personnes seraient moins exposées aux émissions de gaz polluants. Même si c'est mieux que rien, c'est un élément important pour relativiser l'impact de ce projet sur la pollution de l'air.</p> <p>De nombreuses entités paysagères seront traversées par cette autoroute : haute Camargue, bocages périurbains de Gimeaux, Grand Rhône, Petit Plan du Bourg, Grand Plan du Bourg, terres agricoles de la Draille marseillaise, Crau des marais et des étangs, et enfin Coussouls de Crau. Ce dernier étant un milieu unique et non compensable. Je me rappelle que parmi les sept variantes initiales du projet, la seule qualifiée de très bonne pour le cadre de vie était la solution sous-fluviale longue, laquelle répondait favorablement à toutes les fonctions et objectifs sauf le coût, ce qui lui a valu d'être balayé d'un revers de main. Les questions environnementales et de pollutions n'ont pas la chance d'être réglée à coup de « quoi qu'il en coûte ».</p> <p>Je m'inquiète beaucoup de l'impact de la création de 13 km d'autoroute aux portes de la Camargue et de la Crau, ce qui ne se fera pas sans dégâts sur la biodiversité. Je constate qu'il est impossible pour ce contournement de ne pas traverser des sites Natura2000 au titre de la directive Habitat. Et je n'oublie pas les autres dispositifs, ZNIEFF, ZICO, Réserve de biosphère, qualifiant des secteurs de grand intérêt écologiques nationaux. Ce contournement coupera de nombreux corridors écologiques, connexions indispensables pour la faune, reliant entre eux différents habitats vitaux pour les espèces. Les résultats d'inventaires présentés par la DREAL sont pour l'instant bien maigres, et donnent l'impression d'être bâclés. Aucune liste complète des espèces rencontrées n'est présentée. Notamment pour la flore et les oiseaux. J'aurais aimé voir apparaître une telle liste dans vos documents de présentation ainsi que les statuts réglementaires et de protection des espèces rencontrées ou listées en bibliographie. D'ailleurs avez-vous consulté la base de données naturaliste SILENE, dont la DREAL est partenaire ? Aucune mention de bibliographie n'a été faite. Sachant que certaines espèces sont notamment classées dans la liste rouge des espèces en France, comment mener une bonne consultation publique si les éléments sur la faune et la flore ne sont pas complets ? Et quid des laurons ? Là-aussi aucun inventaire complet sur le tracé. Alors qu'on parle là de milieu très rare sur la façade Méditerranéenne.</p> <p>Ce projet risque de détruire des milieux naturels très rares et très riches, tout ça pour faire passer plus de camion.</p> <p>Et il détruira également de nombreuses terres agricoles. Riziculture, vigne, arboriculture, maraîchage,</p>
--------------------	---------	--

		<p>prairies, élevage extensif de taureaux de Camargue ou de Mérinos. Cultures de qualités et reconnues par différents labels : IGP, AOP, AOC, ...</p> <p>La nappe phréatique de Crau est intimement liée aux pratiques agricoles car alimentée à 70% par les canaux d'irrigation des prairies de Crau. 270 000 personnes sont alimentées en eau via cette nappe phréatique. Alors que l'eau est déjà un enjeu majeur sur le territoire, faire peser une menace supplémentaire sur cette nappe est un non-sens.</p> <p>Je trouve également qu'il a été minimisé pendant vos présentations et sur vos rapports les conséquences sur le réseau secondaire : fort report de trafic sur les RD6113, RD572, partie urbaine de la RD35, perte du demi-échangeur de Raphèle, ... Difficile d'y voir une amélioration du quotidien et du cadre de vie des habitants.</p> <p>Et la grande inconnue reste la promesse de la requalification de la RN113. Si ce projet de requalification est conditionné par celui du contournement, l'inverse n'est pas vrai. Cela n'étant pas dans les prérogatives de l'État, cette requalification reposera sur les collectivités locales. Nous sommes dès lors en droit de s'interroger sur la pertinence de l'objectif initial du contournement de l'amélioration du cadre de vie pour les arlésiens.</p> <p>Vous estimatez entre 53 et 55% la part du flux de transit au niveau du péage d'Eyminy. C'est oublier un peu vite les 45%. Ceux du trafic local, qui passeront toujours sur l'axe actuel. 29600 véhicules dont 900 camions en moyenne quotidiennement. Soit à 200 véhicules près, la moyenne de trafic sur les autoroutes françaises. Vous parlez et les élus locaux aussi, de requalification en boulevard urbain. Comment peut-on imaginer un boulevard urbain avec 30000 véhicules par jour ? Comment peut-on imaginer des voies de bus ou des pistes cyclables avec un tel trafic ? Les photos de synthèses de projet de requalification présentent dans le dossier support sont un véritable mensonge publicitaire. Et le pire c'est que ce dossier ne dépend pas de la DREAL, la patate chaude étant envoyée aux élus locaux. Vous avez très bien que la RN113 actuelle restera en l'état. Si les nuisances seront amoindries par rapport à aujourd'hui pour les riverains proches, elles seront encore très importantes. Et d'autres habitants seront soumis aux nouvelles nuisances créées par le contournement.</p> <p>Difficile d'y voir une amélioration du cadre de vie des habitants. Seul le transport routier y sera gagnant. Non merci.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier soit abandonné, et que les moyens de réflexion et de financement soient alloués au développement de vraies alternatives au transport routier.</p> <p>Cordialement,</p>
Contribution n°424	19 : 04	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Je ne pense pas que cette autoroute soit la priorité actuelle d'investissement compte tenu des problèmes environnementaux et économiques qui vont peser prochainement.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°425	19 : 18	<p>Le contournement autoroutier de la ville d'Arles est une nécessité absolue !</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a la foi pour la sécurité routière qui est constamment mise à mal par les accidents à répétitions entre population urbaine et celle en transit en particulier les poids lourds en surnombre sur cette portion de voie rapide,</li> <li>- mais aussi pour la qualité de vie des arlésiens pris régulièrement en otages,</li> <li>- pour la qualité de l'air,</li> <li>- pour l'insécurité permanente lié à la grande proximité d'habitations avec la possibilité un jour d'un grave accident type sévèso lié au transport de produit dangereux</li> </ul> <p>Merci d'améliorer la vie des arlésiens et leur sécurité, le contournement autoroutier est indispensable !</p>

Contribution n°426	19 : 22	Je suis pour le contournement autoroutier qui est une nécessité à divers points de vue
Contribution n°427	19 : 41	Pour le projet de contournement autoroutier, ce dossier aura coûté des fortunes en consultations et expertises, en conception et révisions
Contribution n°428	19 : 50	pour le contournement
Contribution n°429	19 : 51	Pour le contournement
Contribution n°430	19 : 58	Pou
		Le contournement d'Arles est devenu indispensable. Ce manque est une aberration. Cet aménagement va forcément bouleverser le quotidien de nombre de familles, jouer avec les limites d'un environnement sensible aux portes de la Camargue, etc... Ce n'est pas rien.
Contribution n°431	20 : 01	Ceci étant dit et compris, ce contournement est plus qu'un simple tracé sur une carte routière. Il représente un outil au bénéfice du développement d'Arles des prochaines décennies, comme une assurance pour la sécurité des usagers, ouvre des perspectives de valorisation de l'environnement intra-muros, annonce un rayonnement nouveau pour le patrimoine antique, et de fortes contributions à l'essor économique, touristique, culturel... L'État doit trancher et donner le feu vert à ce projet. Il est plus qu'urgent d'en finir avec cette... anguille du canal d'Arles à Bouc.
		Contournement autoroutier d'Arles
		Un projet ancien préjudiciable à l'agriculture et à l'environnement, incompatible avec les engagements de la France en matière de climat, de biodiversité et d'artificialisation des sols
		Janvier 2021
		Ce projet de contournement autoroutier, qui date des années 1990, a connu un arbitrage du ministre de l'Équipement en 2005 en faveur du tracé « Sud Vigueirat », qui fait actuellement l'objet d'une concertation réglementaire. Cependant le contexte législatif et réglementaire comme les attentes sociétales ont beaucoup évolué depuis 2005, en particulier dans les domaines du climat et de la biodiversité. Cette note vise à analyser le projet soumis à la concertation réglementaire au regard des engagements de la France dans ces deux domaines postérieurement à la décision de 2005. L'analyse qui suit porte donc sur les implications pour ce projet des stratégies nationales suivantes :
Contribution n°432	20 : 05	- Climat : La Stratégie Nationale Bas Carbone issue de la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (2015) - Biodiversité : La Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages (2016) et le Plan Biodiversité (2018)
		1. Stratégie Nationale Bas Carbone
		§ Contexte national
		Introduite par la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte en 2015, la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle donne des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050 et fixe des objectifs à court-moyen termes.
		En France, atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 implique une division par 6 des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire par rapport à 1990. Concrètement, cela suppose de réduire les émissions de la France à 80 MtCO2eq en 2050 contre

	<p style="text-align: center;">445 MtCO2eq en 2018.</p> <p>Les divers secteurs d'activités ont des orientations spécifiques. Parmi les 6 orientations du secteur des transports, figure notamment l'orientation 5 : « encourager le report modal en soutenant les mobilités actives et les transports massifiés et collectifs (fret et voyageurs) et en développant l'intermodalité ».</p> <p>Le suivi de la mise en œuvre de cette stratégie montre un échec depuis sa mise en place en 2015, avec un budget carbone 2015-2018 dépassé de 65 MtCO2eq par rapport aux objectifs, soit environ +16 MtCO2eq par an. En effet, les émissions n'auraient décrue que de -1, 0% par an en moyenne entre 2015 et 2018, alors le scénario SNBC 2015 projetait une diminution des émissions de -2, 2% par an en moyenne. Le rythme de baisse doit changer d'échelle pour dépasser 3, 0% par an en moyenne d'ici 2025 pour respecter la trajectoire du projet de SNBC révisée.</p> <p>Concernant le secteur des transports, la situation est pire : la baisse annuelle des émissions de GES sur la période 2015-2018 a été d'environ 0, 3%, très loin du scénario de 2015 qui prévoyait une baisse de 3, 3% /an.</p> <p>Par ailleurs, l'orientation visant à encourager le report modal est en échec cuisant puisque le transport ferré et fluvial accuse un recul de 23, 9% par rapport aux objectifs de 2018 (graphe ci-dessous). Alors que ces modes de transport devraient être en croissance soutenue, ils accusent un net déclin depuis que la SNBC est adoptée. Le transport ferré et fluvial atteint même son plus bas niveau historique avec seulement 10, 9% des transports de marchandises en 2018.</p> <p>Source : <a href="https://www.observatoire-climat-energie.fr/transport/parts-modes-de-fret/ferroviaire-et-fluvial/">https://www.observatoire-climat-énergie.fr/transport/parts-modes-de-fret/ferroviaire-et-fluvial/</a></p> <p>A l'inverse, la part du fret routier augmente (graphe ci-dessous) alors qu'elle est censée diminuer, dépassant de 4% les objectifs pour 2018. Elle n'a jamais été aussi importante et représentait 89, 1% du transport de marchandises en 2018.</p> <p>Source : <a href="https://www.observatoire-climat-energie.fr/transport/parts-modes-de-fret/routier/">https://www.observatoire-climat-énergie.fr/transport/parts-modes-de-fret/routier/</a></p> <p>Les politiques de transport au niveau national sont donc en échec sur tous les paramètres relatifs à la SNBC. Elles doivent donc connaître urgentement une rupture avec les pratiques actuelles, en particulier en investissant massivement dans le report modal (fluvial, ferré et maritime), pour espérer s'inscrire dans la trajectoire adoptée par la France.</p> <p>§ Conséquences probables du contournement autoroutier d'Arles</p> <p>Evolution du trafic et report modal : le dossier de concertation présenté par la DREAL retient une hypothèse basée sur le scénario principal de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2019 d'une croissance de +0, 4% / an du trafic poids-lourds au niveau national. Ce document affirme pourtant (p.60) tenir compte des projets du territoire et des dynamiques locales (Plateformes logistiques de St Martin de Crau et Clésud, Zone industrielle et portuaire de Fos-sur-Mer, Parc d'activités du nord d'Arles, Port de commerce d'Arles), sans que cela n'affecte la valeur de la moyenne nationale de +0, 4%. On peut cependant penser que le développement des plateformes logistiques et le projet du GPMM d'augmenter très fortement le trafic conteneurs soient susceptibles de générer un accroissement sensible du trafic routier de marchandise.</p> <p>Le dossier occulte en particulier le projet de liaison routière Fos-Salon, susceptible d'engendrer une forte augmentation du trafic poids-lourds. L'un des objectifs principaux de ce projet est de contribuer à accroître la compétitivité du Grand Port Maritime de Marseille et accompagner le développement de la Zone Industrialo-Portuaire en leur assurant une desserte autoroutière performante et en améliorant les connexions entre le port, sa couronne logistique de proximité et son hinterland vers le couloir rhodanien et l'arc méditerranéen. La Dreal estime le taux de croissance annuel moyen du trafic routier à +0, 6% à l'horizon 2030.</p> <p>Enfin, en comparant les projections de trafic à l'horizon 2028 avec et sans contournement (p.61 et 62), il apparaît que sur le seul tronçon commun aux deux tracés (entre St Hyppolyte et Balarin, au nord des marais des Chanoines) la réalisation du contournement engendre un accroissement de 1 100 véhicules/j (+1, 7%), dont 13% de poids-lourds dans les deux cas.</p> <p>Concernant le report modal, le dossier affirme que « des efforts majeurs sont engagés pour</p>
--	---

développer le report modal de la route vers le fer » (p.24) en listant quelques projets qui « devraient produire des effets dans les prochaines décennies » en matière de report modal et de transport massifié, mais sans le moindre chiffre quant à la baisse attendue du transport routier. Le report vers le transport fluvial ou maritime (les « autoroutes de la mer ») n'est pas évoqué, alors que le transport fluvial sur le Rhône pourrait être quadruplé sans aucun investissement sur les infrastructures . Le seul chiffre figurant dans ce dossier concerne une augmentation de 2, 4% /an du trafic poids-lourds depuis et vers la ZIP de Fos jusqu'en 2030, ce qui va clairement à l'encontre des objectifs annoncés concernant le report modal.

Emissions de gaz à effet de serre (GES) : Au-delà des émissions de GES liées à l'évolution défavorable du trafic (qui ne sont pas évoquées dans le dossier), il est mentionné une production d'environ 450 000 t CO<sub>2</sub>eq liée au chantier du contournement, qui devraient être compensées à l'horizon 2046 par « des réductions de GES de la phase utilisation ». Or ces réductions correspondent simplement aux conséquences de l'évolution des motorisations mise en œuvre au niveau national. Aucune mesure locale ne semble prévue pour limiter ou compenser les émissions de GES.

L'augmentation projetée du trafic routier ajoutée à une très forte production de GES lors du chantier du contournement vont tous deux à l'encontre de la SNBC et de son objectif de baisse de 3, 3% / an des GES liés aux transports au niveau national. L'affirmation (p.44) selon laquelle « le contournement autoroutier d'Arles s'inscrirait donc bien dans la politique de lutte contre les émissions de GES » est au mieux infondée, voire erronée, au regard des éléments du dossier de concertation et demande urgentement à être étayée... ou démentie.

2. Loi pour la reconquête de la Biodiversité, de la nature et des paysages (2016)  
Cette loi a notamment pour objectif de renforcer la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » qui est un des instruments permettant d'atteindre l'objectif de « zéro perte nette de biodiversité ».

#### 2.1 Séquence « Eviter, Réduire, Compenser »

##### § Contexte national

La séquence « éviter, réduire, compenser » est un principe légal en droit français et européen visant à ce que les aménagements n'engendrent pas d'impact négatif sur leur environnement, et en particulier aucune perte nette de biodiversité dans l'espace et dans le temps.

Pourtant, le rapport du Conseil économique, social et environnemental (CESE) de septembre 2020 « Bilan de la loi sur la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages » relève une mise en œuvre très lacunaire de cette Loi. Il pointe notamment le fait que la séquence « éviter, réduire, compenser » est un outil largement négligé et à lui seul très insuffisant. Les éléments suivants sont en particulier relevés :

- Les dossiers de demande d'autorisation déposés par les maîtres d'ouvrage renseignent peu ou sous-estiment l'état écologique initial, les impacts du projet apparaissent souvent sous-estimés.
- Les mesures d'évitement demeurent très rares et des mesures de réduction sont souvent présentées à tort comme de l'évitement.
- Les mesures de compensation sont rares, ne portent que sur une fraction de la biodiversité impactée et sur des parcelles trop réduites pour être efficaces.
- Contrairement aux termes de la loi, l'autorisation d'aménager est délivrée par le préfet avant qu'aient été obtenus les gains liés à la compensation écologique.

Par ailleurs une étude scientifique de 2019 menée sur 24 projets d'infrastructures en France (dont 16 routes et autoroutes) montre que dans 80 % des cas, les mesures de compensation ne permettent pas d'éviter une perte de biodiversité car elles s'appliquent sur des zones naturelles ou semi-naturelles, se contentant en général d'une simple préservation de forêts, bois et prairies déjà existants.

##### § Impact potentiel du contournement autoroutier d'Arles

Le dossier support de concertation présente une étude actualisée des 7 familles d'options de passage envisagées à la fin des années 90. Il précise (p.35) que « Cette étude d'actualisation a été conduite selon la méthode Évi-ter, Réduire, Compenser (ERC) avec pour but d'éviter au maximum les atteintes à l'environnement ».

Elle analyse la performance de chaque famille d'options au regard des fonctions stratégiques du

projet : fonctions autoroutière, cadre de vie, développement, environnement, réalisation. Cette étude atteste que deux familles d'options de passage se révèlent bien meilleures que les autres concernant la fonction « environnement » : « aménagement sur place-pont » et « variante sous-fluviale longue ». La variante sous fluviale longue est même la seule option jugée bonne à très bonne pour toutes les fonctions, sauf le coût de réalisation, jugé très élevé mais non rédhibitoire.

Les rédacteurs du dossier affirment pourtant que cette étude d'actualisation conforte le choix fait en 2005 de la variante dite « Fuseau Sud intermédiaire » (ou Sud Vigueirat) en concluant que ce fuseau « présente globalement la meilleure réponse en termes de satisfaction globale aux fonctions stratégiques du projet » [...] « pour un impact environnemental et un coût qui apparaissent proportionnés à l'intérêt public du projet ».

Il apparaît donc que l'objectif n'est pas comme annoncé « d'éviter au maximum les atteintes à l'environnement », mais de les proportionner à l'intérêt public du projet, ce qui traduit une très faible ambition concernant la mise en œuvre de la séquence ERC. Par ailleurs, il n'est nulle part mentionné sur la base de quels critères cette « proportionnalité à l'intérêt public » est évaluée.

Lors de la réunion thématique « Milieux naturels et changement climatique » du 16 décembre 2020 dans le cadre de la concertation sur ce projet, un représentant de la DREAL a pourtant affirmé que, avec ce tracé Sud Vigueirat « on est allé au maximum de la logique d'évitement »...

Par ailleurs, les études environnementales menées au cours de ces deux dernières années ne permettent en aucun cas d'appliquer le principe d'évitement à une échelle large, en amont car elles n'ont été menées que sur le fuseau sud Vigueirat et non sur l'ensemble des variantes. Rien ne permet donc de nous assurer que le fuseau retenu est celui de moindre impact sur la biodiversité.

Il apparaît également que l'étude environnementale conduite par EGIS est d'une qualité très insatisfaisante. De nombreuses questions restent en suspens quant à la qualité des protocoles mis en place (questions restées sans réponse lors des ateliers « milieu naturel » de la concertation continue) comme sur les résultats obtenus (par exemple présence d'espèces d'amphibiens ou de chiroptères n'existant pas en Camargue !).

Enfin sur le principe de la compensation, certains habitats tourbeux uniques à l'échelle méditerranéenne vont être impactés par la transformation de la RN 113 aux normes autoroutières au niveau des marais de Chanoines. Ces habitats ne sont clairement pas compensables (milieux tourbeux, laurons...), car impossible à recréer.

En conclusion, la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » est manifestement très mal prise en compte dans ce projet. Au-delà des affirmations du porteur de projet, aucun élément tangible ne permet de penser que cette séquence a été appliquée sérieusement, en particulier en matière d'évitement, avec la ferme volonté d'atteindre l'objectif de « zéro perte nette de biodiversité ».

## 2.2 Plan Biodiversité (2018)

### § Contexte national

Le plan gouvernemental Biodiversité vise à mettre en œuvre l'objectif de réduire à zéro la perte nette de biodiversité, notamment via son objectif 1.3 « Limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette ». Il s'agit de limiter autant que possible la consommation de nouveaux espaces et, lorsque c'est impossible, de « rendre à la nature » l'équivalent des superficies consommées.

A cette fin, un Observatoire de l'artificialisation des sols a été mis en place (<https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr/>)

Les résultats attestent d'une diminution du taux d'artificialisation des sols entre 2012 et 2016, suivie d'une stagnation depuis, à environ 24 000 ha de terrains naturels, agricoles et forestiers artificialisés par an.

Enfin, dans son récent rapport sur le bilan de la Loi sur la reconquête de la biodiversité, le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) constate que l'artificialisation des sols est mal maîtrisée et affirme que les outils réglementaires et économiques mobilisés par les pouvoirs publics, non seulement n'ont pas été conçus pour limiter cette artificialisation, mais tendent souvent à l'amplifier. Les outils de planification de l'urbanisme, en particulier les SRADDET, qui ont vocation à s'imposer aux documents d'urbanisme de niveau inférieur, n'intègrent que marginalement l'exigence de sobriété foncière. Les outils économiques n'ont pas davantage été conçus pour prendre en compte les atteintes à la biodiversité par l'artificialisation des sols.

	<p>§ Contexte dans les Bouches-du-Rhône</p> <p>Avec environ 15% de surfaces artificialisées, soit près de 3 fois plus que la moyenne nationale, les Bouches-du-Rhône figurent parmi les départements les plus artificialisés de France (avec certains départements d'Ile-de-France, le Rhône et le Nord). Par ailleurs, un détail par commune concernant le « flux d'artificialisation 2009-2019 » est établi par le Cerema. <a href="https://carto.cdata.cerema.fr/1/pnb_action7_2020.map">https://carto.cdata.cerema.fr/1/pnb_action7_2020.map</a></p> <p>Il montre que de nombreuses communes du département - dont Arles, St-Martin de Crau, Port-St Louis et toutes les communes de l'ouest de l'étang de Berre – ont connu une forte dynamique d'artificialisation sur la période 2009-2019.</p> <p>Enfin, la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône atteste d'une moyenne de 1300 ha perte annuelle de terres agricoles dans le département au cours des dernières années.</p> <p>§ Impact potentiel du contournement autoroutier d'Arles</p> <p>Le projet de contournement autoroutier « Sud Vigueirat » prévoit selon le document de concertation une perte de 110 ha +/- 20% de terres agricoles. Pourtant 4 familles d'option de passage parmi les 7 étudiées consomment nettement moins de foncier agricole (entre 50 et 90 ha). A noter que le document ne prend pas en compte les surfaces consacrées à une aire de services et autres bassins de rétention (30 à 40 ha). De plus la variante Sud Vigueirat entraîne la destruction d'une superficie non négligeable de parcelles de foin de Crau et impactera donc fortement les apports dans la nappe phréatique de Crau, vitale pour l'alimentation en eau potable du pays d'Arles.</p> <p>Concernant les espaces naturels, de façon très surprenante, ce document ne donne aucun chiffre relatif à la perte de ces espaces. S'il mentionne que « le franchissement de l'ensemble des marais de Meyranne, Chanoines et leur pourtour représente un enjeu exceptionnellement fort qu'il est quasiment impossible de traverser sans destruction massive et irrémédiable de biodiversité et de son biotope », il affirme que le tracé « Sud Vigueirat » présente un « impact surfacique modéré » dans cette section (et un « impact acceptable » pour les autres sections), mais ne dit rien sur la façon de gérer un impact, fut-il modéré, qui affecte de façon irrémédiable la biodiversité.</p> <p>Il mentionne que le tracé Sud Vigueirat a « un impact sur les milieux humides et les sites Natura 2000 qui peut être réduit en concertation avec les acteurs européens et locaux. L'impact le plus délicat est la traversée du Rhône, tant pour son intérêt de biodiversité aquatique que terrestre. Cet impact est maitrisable. » Mais aucun élément n'indique la façon dont ces impacts peuvent être gérés.</p> <p>Enfin, le contournement selon le tracé Sud Vigueirat enserrerait de vastes surfaces d'espaces agricoles et naturels entre ce tracé et l'actuelle RN 113. Il est clair que ces espaces seront convoités pour divers projets d'aménagement et seront, au moins pour partie, tôt ou tard artificialisés.</p> <p>Bref, aucun élément ne permet d'être rassuré quant à l'impact du projet en matière d'artificialisation des espaces agricoles et naturels, de façon directe ou induite, ni de la façon dont les impacts pourraient être maîtrisés ou réduits.</p> <p>Conclusion</p> <p>Dans un contexte européen où la France a été condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect de la directive européenne sur la qualité de l'air et pour avoir dépassé de manière systématique et persistante depuis 2010 la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote, émissions dues pour l'essentiel au trafic routier,</p> <p>dans un contexte national où :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- le secteur des transports est en échec patent face aux objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone lancée en 2015,</li><li>- la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » est négligée et mal mise en œuvre dans la vaste majorité des projets d'aménagement,</li><li>- l'artificialisation des espaces naturels, agricoles ou forestier n'est pas enrayer et les outils censés la combattre apparaissent inadaptés,</li></ul>
--	--

dans un contexte local où :

- le taux d'artificialisation des sols est l'un des plus fort de France et où la dynamique de cette artificialisation est particulièrement préoccupante,
- le territoire concerné par ce projet est l'un des espaces les plus riches et diversifiés en matière de biodiversité, reconnu au niveau européen comme le « triangle d'or de la biodiversité » Camargue-Crau-Alpilles,
- ce territoire a une forte vocation agricole, terre d'élevage et de cultures de renommée internationale telles que le foin de Crau ou le riz de Camargue,
- le Plan Climat-Air-Energie du Pays d'Arles vise comme objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques locaux, notamment les particules fines (PM 2, 5) de 30% et les oxydes d'azote de 40%, polluants particulièrement émis par le transport routier,

ce projet de contournement autoroutier se doit d'être exemplaire en matière de respect des engagements de la France, en particulier au regard de la Stratégie Nationale Bas Carbone, de la mise en œuvre de la séquence Eviter, Réduire, Compenser et de sa contribution à l'objectif de « zéro artificialisation nette ».

Or, à part des affirmations non étayées, le dossier de concertation n'apporte aucun élément probant permettant d'imaginer une contribution positive du projet de contournement autoroutier à ces trois stratégies nationales.

Au contraire, les éléments dont nous disposons vont tous dans le sens d'une piètre prise en compte de ces stratégies nationales et d'une incompatibilité avec leurs objectifs.

Face à cette situation, la seule option réaliste pour contribuer réellement à ces 3 stratégies nationales consiste à réduire fortement le trafic, en particulier le transit de transport de marchandises, via un report modal (ferré, fluvial et maritime) massif et rapide, et ne pas réaliser ce contournement autoroutier.

L'amélioration du bien-être des riverains de la RN113 et la reconnexion de la ville d'Arles avec ses quartiers sud sont cependant des priorités qui peuvent être réalisées via d'autres modalités que le contournement (réduction de la vitesse, couverture de la RN113 dans la traversée d'Arles à l'instar de sections du périphérique parisien...). Nous notons d'ailleurs que les études de trafic montrent que le contournement autoroutier maintiendrait un très important flux de véhicules légers en traversée d'Arles (28 500 veh/j en 2028), incompatible avec un réaménagement de cet axe en boulevard urbain permettant de répondre aux engagements d'amélioration du cadre de vie des habitants.

Si un barreau autoroutier devait malgré tout être réalisé, la variante sous-fluviale longue est la seule option à peu près compatible avec les objectifs « zéro artificialisation » et « zéro perte nette de biodiversité », mais elle engendrerait une augmentation du trafic routier ainsi qu'une forte production de GES lors du chantier, et irait donc à l'encontre des objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone.

Contribution n°433	20 : 06	Je suis pour le contournement autoroutier.
Contribution n°434	20 : 07	Je suis pour le contournement autoroutier.
Contribution n°435	20 : 11	Je suis contre un contournement autoroutier. Je pense qu'il faudrait se servir de la nationale existante à aménager pour répondre aux critères autoroutiers, supprimer ou re-aménager les sorties dangereuses . Cela éviterais de créer un nouvel Ouvrage pour traverser le Rhône, et la destruction de plusieurs terres et maison sur le nouveau trajet
Contribution n°436	20 : 23	Je suis pour
Contribution n°437	20 : 28	Oui au contournement autoroutier, et le plus vite possible!
Contribution n°438	20 : 37	Pour le contournement Plus d accidents Plus de pollution de bruit etc.....

Contribution n°439	20 : 38	Pour toutes les raisons que nous connaissons tous
Contribution n°440	21 : 20	<p>Habitante de Pont de Crau je subis régulièrement les inconvénients liés à l'absence de contournement autoroutier et à l'engorgement de notre réseau routier local.</p> <p>La sortie du quartier de Pont de Crau est régulièrement bloquée par les véhicules sortant de la RN 113 pour éviter les embouteillages souvent créés par des accidents, cela crée des tensions, des retards et du stress.</p> <p>L'accès aux quartiers de trinquetaille, Gimeaux, Barriol, même au centre ville et à la ville de Fourques devient compliqué et dangereux. Les accidents sur la portion de la RN113 entre le rond point du vittier et l'embranchement de Pont de Crau sont quasi quotidiens, surtout en période estivale.</p> <p>Il est totalement inadmissible qu'un tronçon de route aussi court ne soit toujours pas construit depuis bientôt 30 ans.</p> <p>Qui endossera demain la responsabilité d'un drame qui surviendra immanquablement si rien n'est fait, avec une traversée de plusieurs milliers de poids lourds, dont certains transportent des produits très dangereux, pouvant être accidentés au milieu d'une zone urbaine de plusieurs milliers d'habitants?</p> <p>Pour le bien de tous, je souhaite voir aboutir ce projet au plus tôt.</p>
Contribution n°441	21 : 35	Le contournement autoroutier permettra de désengorger la RN113 constamment embouteillée. Certaines nuisances (sonores et écologiques) pourront être diminuées au profit des habitants du centre ville.
Contribution n°442	21 : 37	Pour le contournement
Contribution n°443	21 : 49	<p>Aucune des variantes du projet du sud viguerat soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Ce contournement est en totale contradiction avec les vrais défis de notre temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lutter contre les changements climatiques – il prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement.</li> <li>• Protéger la biodiversité – il détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières).</li> <li>• Promouvoir la résilience alimentaire – il va condamner de nombreuses terres fertiles et plusieurs exploitations emblématiques de notre patrimoine (ex : foin de Crau, Taureau Camargue, chevaux de Camargue, rizières).</li> <li>• Préserver les ressources en eau – il fera peser de gros risques sur la nappe de Crau, nappe phréatique qui fournit aujourd'hui plus de 270 000 habitants en eau potable.</li> <li>• Transmettre aux générations à venir un patrimoine exceptionnel – il sera une véritable balafre aux portes d'une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et au cœur d'une Réserve de Biosphère.</li> </ul> <p>La solution proposée est le projet sous fluvial qui évitera les nuisances de la V6 (projet du sud viguerat) et pourra envisager l'aménagement de la voie actuelle (N113).</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°444	21 : 55	Je suis pour le contournement autoroutier.
Contribution n°445	22 : 16	<p>Si il est une bonne chose de faire cette concertation, il est dommage et irrespectueux de l'organiser durant cette période si particulière ne permettant pas à toute la population concernée de s'exprimer. On a bien reporté le deuxième tour des élections municipales pour assurer de la participation de tous les arlésiens...</p> <p>J'interviens sur cette concertation non pas contre une solution mais pour une proposition cohérente, bien fondée et justifiée pour l'intérêt général.</p> <p>La V6, conçue dans les années 1995, contestée, abandonnée pour ressortir ensuite, avait déjà reçu en son temps un avis très défavorable par le Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN).</p>

	<p>C'est pourquoi aujourd'hui, je suis convaincue qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Depuis plus de 25 ans, on ne s'est pas posé les questions basiques, du bien-fondé de ce tracé. Depuis plus de 25 ans, si on dénonce les nuisances de la N113 (dont la construction a été portée et défendue par la DREAL), la V6 ne va pas les faire disparaître mais va en rajouter de nouvelles ! Depuis 25 ans, l'argent dépensé a servi à des études d'un seul (et mauvais) fuseau, sans réflexion profonde de son impact environnemental, humain et de ses nuisances au niveau du développement territorial arlésien.</p> <p>Aujourd'hui, certains argumentent : « Il est à étude depuis trop longtemps, il faut maintenant le réaliser ... » à quelles incidences sanitaires, humaines, environnementales, esthétiques ?</p> <p>Les méfaits de la V6 ? : un fuseau avec les pires méfaits sans un seul bienfait :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>. Un viaduc de 8 mètres de haut au niveau du croisement de sud céréales ; un pont qui redescend à moins de 500 mètres du pont Van Gogh, site patrimonial très visité.</li><li>. Réaliser la V6, c'est créer de nouvelles nuisances impactant un nouveau quartier, mettre en péril l'équilibre de la biodiversité de la Camargue, de la Crau ...</li><li>. Une nouvelle population impactée : la seule population de la tête nord de Camargue recense plus de 2000 personnes. Elle va hériter des méfaits dont d'autres veulent se débarrasser ... Ils la partageront !</li><li>. Le tracé de la V6 passant par la tête nord de la Camargue, aux abords du Parc régional naturel (déplacés sciemment en projection de la V6) se trouve à 2 Km de distance à vol d'oiseau de la N113...</li><li>. Les méfaits des émissions de CO2, de bruit seront amplifiés.</li></ul> <p>La création d'un contournement augmente le trafic ; il ne l'a jamais diminué !</p> <p>Sont en jeu :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les dévastations des zones humides protégées</li><li>- Les endommagements de la biodiversité locale</li><li>- La dénaturation définitive des paysages remarquables.</li></ul> <p>Arles est déjà ceinturée par le Nord avec la N570 qui va être doublée et le serait par le sud et l'ouest si la solution de la V6 était réalisée.</p> <p>Des solutions, il en existe et elles sont nécessaires :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>. Abandonner le V6 et étudier la réalisation d'un tunnel, financée des fonds européens de la relance « verte », pour la traversée du Rhône.</li><li>. Réduire les nuisances de la RN113 avec des propositions concrètes :</li><li>- Diminution de la vitesse à 50 km sur la partie du tronçon entre le secteur de Ballarin et la rive droite du Rhône,</li><li>- Revêtements sol insonorisant et édification de murs anti-bruit végétalisés (diminution du son et embellissement des bords de route),</li><li>- Aménagement des voies actuelles pour limiter la dangerosité des poids lourds,</li><li>- Élargissement de l'existant en utilisant les bas cotés pour les vélos et les véhicules propres,</li><li>- Inciter les camions de transferts d'emprunter l'autoroute passant par le Leo....,</li><li>- Couverture sur la partie de la traversée d'Arles afin de créer de nouveaux espaces urbains écologiques et conviviaux avec des habitats bas carbones,</li><li>. Développer le ferrotage et motiver l'utilisation des voies navigables qui diminueront le nombre de camions sur les routes.</li></ul> <p>Ces solutions sont possibles ; elles permettraient de régler les nuisances de la RN113. Les difficultés de sécurité, de saturation du trafic et de pollution - qui ne sont malheureusement pas propres à Arles, ni à sa périphérie - peuvent être réglés si l'Etat le souhaite et s'empare du sujet sans le déléguer.</p>
--	---

		<p>Camarguaise, j'aime et je souhaite préserver mon territoire et je pense aux générations futures.</p> <p>La Camargue préservée, elle reste un des deltas naturels européen des plus exceptionnels où viennent nicher et migrer de nombreuses espèces et dont on observe depuis 25 ans, de nouvelles autres espèces en quête de terres accueillantes.</p> <p>Si on aime la Camargue, il faut la respecter. C'est un delta unique et qui l'est resté grâce à un respect et une préservation formidable.</p> <p>Arriver en Camargue, en passant par le viaduc de 8 mètres de la V6, qui sera visible de partout, est-ce le souhait des « pros » V6 ?</p> <p>La V6 sera une verrou au paysage, à l'environnement et nocif pour l'humain et la nature ! Ma contribution est de dénoncer la V6 qui ne répond pas à l'objectif d'intérêt général.</p> <p>Réfléchir autrement, abandonner la V6 pour construire un tunnel en aménageant la voie existante répond au cahier des charges économiques, écologiques et humaines, résultat souhaité par tous.</p> <p>L'argument financier n'existe pas pour cette cause. On doit penser à long terme, y inclure les impacts humains, environnementaux, esthétiques et incohérents !</p> <p>Je souhaite que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°446	22 : 50	<p>Je partage la position et les arguments développés par le CIQ Pont de Crau quant à la nécessité de détourner la circulation traversant actuellement Arles, avec les dangers et la pollution qui en découle.</p> <p>Je conçois que l'impact du contournement autoroutier sur le milieu naturel puisse générer de nuisances écologiques et des réticences, mais à moins de freiner de façon drastique le transit sur cette axe, je n'entrevois pas d'autres solution que de dévier la circulation hors du centre ville d'Arles.</p>
Contribution n°447	23 : 21	Pour le contournement autoroutier, pour éviter les accidents trop fréquents, pour préserver les vies et éviter les bouchons interminables interminables
Contribution n°448	23 : 28	Je suis absolument pour cette déviation. C'est une idée géniale et utile
Contribution n°449	23 : 32	Oui à la déviation !!!
Contribution n°450	23 : 58	Pour

#### Contributions envoyées le 28/01/2021

Contribution n°451	05 : 18	Pour
Contribution n°452	05 : 53	Plus de route = plus de voitures.... relançons plutôt le réseau ferré ! Comment aujourd'hui continuer à mépriser l'environnement, la santé-sécurité ?
Contribution n°453	05 : 56	Pour le projet du contournement routier je roule beaucoup pour le travail et trajet domicile trajet et c'est pénible tous ces problèmes qui ralentissent ou bloquent la circulation entre accident embouteillages et autres
Contribution n°454	06 : 06	Je suis pour le contournement autoroutier ça ne peut plus durer.
Contribution n°455	06 : 14	Contournement de la voie rapide
Contribution n°456	06 : 32	OUI à la déviation prévue depuis 30ans avec des protections phoniques et des indemnisations foncières justes .
Contribution n°457	06 : 37	Je suis pour car la voie rapide est trop fréquentée

Contribution n°458	08 : 05	Le contournement autoroutier de la ville d'Arles est indispensable ! Quelque soit le tracé retenu, il est nécessaire qu'il soit réalisé le PLUS RAPIDEMENT POSSIBLE. Il est inconcevable aujourd'hui de subir la pollution générée par ces centaines de véhicules bloqués régulièrement, les accidents, le trafic détourné dans les rues d'Arles avec pour effet le blocage des accès et des rues de la ville, la dégradation de notre patrimoine historique due aux gaz d'échappement ! En bref, il faut ce contournement autoroutier mais si l'est dommage de sacrifier plusieurs hectares de terres agricoles.
Contribution n°459	08 : 08	Je souhaitez le contournement autoroutier
Contribution n°460	08 : 34	je suis contre ce tracé, ca place serait au nord ou sous-fluvial
Contribution n°461	08 : 35	La voie rapide qui traverse notre ville devient d'une dangerosité extrême. A chaque accident nous constatons un engorgement et une saturation de notre ville car notre vieux pont de trinquetaille devient le seul axe routier Est/Ouest ou Ouest/Est. Vous attendez peut-être qu'il y ait des morts..... mais ce qui devrait vous intéresser car l'argent est le nerf de la guerre sera sûrement le développement économique de ville grâce à ce contournement....! Aidez nous à sauver notre ville
Contribution n°462	08 : 40	pas d'accord pour le tracé sud viguera
Contribution n°463	09 : 11	<p>Je suis POUR le contournement auto routier.</p> <p>Depuis quelques années les accidents se multiplient entre l'entrée d'Arles et la sortie occasionnant d'enormes bouchons dans le centre ville pendant des heures.</p> <p>Je pense que 13 kms de déviation n'est pas insurmontable</p> <p>L'idée du ferrouillage ne tient pas la route....la SNCF n'est pas prête pour le moment.</p> <p>Les opposants sont toujours opposés....</p>
Contribution n°464	09 : 11	Habitante du quartier de la Roquette d'Arles depuis plus de 20 ans, à proximité de la voie rapide, j'ai pu évaluer l'augmentation des nuisances sonores et de pollution de celle-ci. Il est plus qu'urgent, avant qu'une catastrophe n'arrive, de permettre à l'espèce humaine que nous sommes, de pouvoir éviter d'être asphyxier petit à petit par les rejets polluants des milliers de camions qui empruntent cette route. Au delà de cette question fondamentale de santé publique, comment ne pas s'étonner que ce contournement puisse être remis en question depuis tant d'années ?
Contribution n°465	09 : 17	<p>Je suis Pour le contournement autoroutier.</p> <p>Il est indigne qu'une ville comme Arles soit traversée et polluée, que ses habitants respirent les particules fines et en particulier les enfants.</p>
Contribution n°466	09 : 47	Nouveau tracé autoroutier au sud d'Arles

Contribution n°467	10 : 08	<p>Concernée de près par le contournement de Strasbourg, j'ai suivi le déroulement de ce projet. Malgré le refus de toutes les communes environnantes, celui ci est passé. Alors ce projet de contournement de Arles et celui ci seulement( les 2 autres me paraissent plus appropriés mais ils ne sont pas retenus, affaire de sous sans doute ) m'oblige à contribuer à cette enquête publique Oui contourner Arles est nécessaire mais pas à n'importe quel prix.</p> <p>Dans ce projet, la démonstration de la réduction de co2 ne tient pas ; il va favoriser le passage de plus de camions, ceux ci venant d'Espagne, Italie et des pays du nord et est, ( par le biais du contournement de Strasbourg cité plus haut ). On ne parle pas dans ce projet du plan CLIMAT. Tout projet doit s'y référer.</p> <p>Ce sera ma première question : pourquoi?????????</p> <p>On n'a pas non plus l'avis de STRADET, pourquoi ????????????</p> <p>Sans la consultation de ceux ci , je considère que ce projet est invalide</p> <p>Quant à L'AOP du foin de Crau, l'appellation Natura 2000 du parc de la Camargue, que deviennent ils??????????.!</p> <p>Il faut DECARBONNISER pour que l'humanité continue de vivre sur terre. Les soit disant bons penseurs font tout le contraire. Pour quand le ferrouillage de ces camions comme en Suisse ??????????????????</p> <p>La traversée de la France par ces poids lourds étrangers n'est plus possible . Que les politiques se mobilisent en ce sens au lieu de polluer des zones déjà saturées.</p> <p>J'attends des réponses.</p>
Contribution n°468	10 : 27	<p>Bonjour,</p> <p>le contournement tel qu'il est proposé aujourd'hui ne répond plus aux exigences face au changement climatique. Nous devons déployer d'autres réflexions avec la population et se pencher urgentement sur l'amélioration de l'existant avant d'entreprendre de gros travaux.</p> <p>Cordialement.</p>

Contribution n°469	10 : 27	<p><b>PÉRIMÈTRE CONCERNÉ PAR MA CONTRIBUTION :</b> Plan du bourg. PROMENADE PAYSAGÈRE qui part du pont Van Gogh et qui se développe sur plusieurs kilomètres en direction des Marais du Vigueirat.</p> <p>La Via Rhôna, le canal du Vigueirat et le canal d'Arles à Bouc sont concernés, en particulier LA PARTIE QUI EST LONGÉE DE TRÈS PRÉS PAR L'AUTOROUTE, JUSQU'À LA TRAVERSÉE : superposition entre autoroute et promenade paysagère/via Rhôna.</p> <p>MA CONTRIBUTION A POUR OBJECTIF de présenter une analyse du contexte de cette zone et le risque à laquelle elle s'expose d'un point de vue du cadre de vie, du tourisme et de l'environnement naturel. L'objectif est également d'éviter une situation irréversible et permettre d'étudier cette zone à sa juste valeur.</p> <p style="text-align: center;"><b>PROMENADE PAYSAGÈRE</b></p> <p>La zone objet de mon analyse a été initialement aménagée comme la première partie d'une longue piste cyclable, qui longe les deux canaux en direction de Mas Thibert. Cependant, quand on analyse le mode d'occupation et d'appropriation du lieu de la part des usagers et la relation à la nature qui se manifeste, on se rend compte que plusieurs facteurs réunis permettent à ce lieu d'exister en tant que PROMENADE PAYSAGÈRE à fort caractère environnemental, social et urbain.</p> <p>La présence de l'eau facilite la diversification des milieux, témoigne d'une richesse de la faune et encourage naturellement les promenades et les activités de loisir.</p> <p>Je voudrais porter votre attention sur les différents profils des usagers de ce parcours. En premier lieu il y a les joggeurs et les cyclistes ainsi que les touristes qui viennent visiter le pont Van Gogh et qui prolongent leur promenade sur la via Rhôna, mais pas seulement! En effet, ce lieu immergé dans la nature qui abrite de nombreuses espèces animales est particulièrement fréquenté par des :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Personnes âgées</li> <li>• Personnes à mobilité réduite de tout âge</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mamans avec poussettes et enfants en bas âge qui se promènent souvent en vélo ou en trottinette       <ul style="list-style-type: none"> <li>• Familles avec des enfants de 5+ ans qui se promènent tous ensemble en vélo</li> </ul> </li> </ul> <p>Il leur est impossible de vivre la même expérience ailleurs : ils peuvent voir des oiseaux nicher ou chasser, ou suivre les traces de sangliers ou encore scruter la petite faune.</p> <p>La Camargue n'est pas accessible à tout le monde. Selon les situations familiales et/ou physiques, la Camargue est trop loin (pour les personnes âgées par exemple). Pour une famille une virée en Camargue ça représente toute une organisation. Les parcours immergés dans la nature ne sont pas accessibles avec une poussette, une trottinette, une béquille et encore moins en fauteuil roulant. Nous pouvons ici assister à une appropriation du lieu répondant à un besoin des Arlésiens mais surtout, favorisée par le caractère atypique de cet espace qui le rend unique.</p> <p>La proximité au tissu urbain (et au centre-ville), l'accessibilité aux PMR, la sécurité, la richesse du milieu naturel et du paysage, sans parler du caractère historique, patrimonial et touristique liés à la via Rhôna et au pont Van Gogh, font de ce parcours, une PROMENADE PAYSAGÈRE qui ne pourra pas être reproduite ailleurs et qui risque de disparaître à tout jamais.</p> <p>L'intérêt collectif décrit dans cette analyse, peut-il justifier la mise en place des écrans phoniques opaques (et non pas transparents, pièges pour les oiseaux!), la création des espaces boisés, un ajustement du tracé tel que déjà définis ou autre ? Je l'espère !</p> <p style="text-align: center;"><b>ZONE QUI EST TRAVERSÉE PAR L'AUTOROUTE</b></p> <p>Il est nécessaire également de porter un regard particulier à la ZONE QUI EST TRAVERSÉE PAR L'AUTOROUTE. Ces espaces résiduels multifonctions au niveau du sol (passage des piétons, passage des véhicules agricoles et passage de la faune), caractérisés par des ouvrages d'art</p>
--------------------	---------	--

imposants et non esthétiques, sont souvent délaissés et peu ou pas de tout valorisés. Ils dénaturent ainsi le paysage et fréquemment font malheureusement l'objet de décharges abusives, aggravant d'avantage la situation. (Sur Arles nous avons des exemples correspondant à des points critiques au droit de l'actuelle rocade).

Leur conception peut donc être réfléchie pour qu'elle joue un rôle dans l'insertion paysagère et environnementale de proximité.

#### BASSINS DE DÉCANTATION À CIEL OUVERT

Un autre point sur lequel je voudrais vous alerter est la mise en place des BASSINS DE DÉCANTATION, qui devront être installés le long de l'autoroute. Comme de nombreuses études l'ont montré, les BASSINS DE DÉCANTATION À CIEL OUVERT sont des pièges mortels pour la faune.

Pour limiter les risques, les bassins sont souvent clôturés, mais ceci ne permet pas de protéger la petite faune comme les rongeurs, les reptiles, les amphibiens, les oiseaux, les insectes, les lombrics, etc. Il est préférable donc de réaliser des bassins de décantation inoffensifs pour la faune et intégrés dans l'environnement.

#### CONCLUSIONS

Il y a dans le projet du Contournement Autoroutier d'Arles, l'exigence d'une approche paysagère de haut niveau. Ceci afin de préserver cette zone très fragile et sensible, chère aux Arlésiens de tout âge et niveau social, caractérisée par un potentiel touristique et soumise à une pression aiguë due à la proximité de l'autoroute.

Indépendamment de la rédaction du cahier de charges, j'espère que la DREAL aura un regard particulier sur le volet budget et sur la sensibilité paysagère de la société concessionnaire.

J'espère que cette zone y compris dans un rayon autour de la traversée (dont le diamètre reste à définir), fera l'objet d'une étude approfondie afin de sauvegarder ce patrimoine, dont la valeur va bien au-delà d'un simple aspect environnemental, car l'enjeu est de taille et concerne tous les Arlésiens.

Je vois le projet du Contournement Autoroutier comme une opportunité pour faire coexister progrès, tourisme, cadre de vie et sauvegarde de l'environnement.

Pour avoir déjà travaillé sur des projets d'envergure, je crois que la réussite d'un tel projet dépend de la volonté et de l'investissement de chacun.

J'espère que ce PARCOURS PAYSAGER ainsi préservé, sera intégré dans un projet d'urbanisme global de requalification et valorisation des bords du fleuve et des canaux sur le territoire arlésien.

Je suis persuadée qu'il est possible de valoriser les rives des cours d'eau, les digues et tous les espaces résiduels autour, tout en développant une mobilité durable et en favorisant l'insertion des espaces touristiques et de loisirs propices au bien-être de la population.

Je fais confiance à la nouvelle municipalité et au bon sens des acteurs de ce territoire.

Fait à Arles le 28-01-2021

[REDACTED]  
Ingénieur - Architecte Urbaniste

Habitant d'Arles dans le quartier de la Genouillade

Tel. [REDACTED]

Contribution n°470	10 : 35	Je suis d'accord POUR le contournement autoroutier dans la même position que le C I Q de Pont de Crau
Contribution n°471	10 : 39	Pour le contournement autoroutier d'Arles

Contribution n°472	10 : 39	<p>Bravo pour ce projet précis et bien abouti. Quoi demander de plus ?? A ne surtout pas retarder depuis qu'il est attendu</p> <p>Merci</p>
Contribution n°473	10 : 41	<p>Agriculteur exploitant secteur [REDACTED] je viens, suite aux variantes proposées lors de la réunion secteur draille marseillaise, vous donner mon point de vue. Le tracé sud 2 serait une catastrophe au niveau de l'impact que ce soit naturel, physique et de l'agriculture.</p> <p>Mes terres seraient coupées en deux car mes prés sont tout en longueur, (1.5km impactés sur 300 m2). Je vous laisse faire le calcul! Je vous laisse imaginer également la perte de temps pour passer sans cesse d'un côté et de l'autre .</p> <p>L'impact serait énorme sans parler du problème d'accès...On parle de construire des ponts mais nos engins sont des semis remorques, des tracteurs et l'accès pour charger le foin, circuler, faire demi tour doit demeurer facile, ce qui ne serait bien évidemment pas le cas et pas du tout adapté!</p> <p>Sans compter les problèmes liées à l'arrosage dont nous avons évoqué à plusieurs reprises lors des différents échanges.</p> <p>De plus habitant au Mas du bois de Cays, je vous laisse imaginer la nuisance sonore de ce tracé sud 2.</p> <p>Nous vivons dans un endroit préservé de la circulation, de la pollution et des nuisances diverses, où la richesse environnementale fait la particularité de notre foin.</p> <p>Le foin de crau est à préserver!! c'est notre raison de vivre et nous souhaitons le sauver au maximum!</p> <p>Ce tracé sud 2 impactera donc une profession, un cadre de vie environnemental et physique ainsi qu'un patrimoine familial.</p> <p>Merci de prendre en considération mes remarques .</p> <p>Cordialement</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°474	10 : 42	<p>Le projet me satisfait pleinement.</p> <p>Ce sera un vrai soulagement de ne plus avoir ces bouchons interminables.</p> <p>Surtout passer vite à la réalisation</p>

Contribution n°475	11 : 28	<p>J'ai participé activement à la réunion du secteur draille marseillaise ce mardi 26 janvier et je viens contribuer à cette concertation afin d'apporter mon point de vue.</p> <p>J' habite [REDACTED], situé [REDACTED].</p> <p>Ce Mas ainsi que son prés, font partie de notre famille depuis maintenant 5 générations. Un mas typique Provençal, en pierre de Fontvieille, avec sa cheminée d'époque, son énorme charpente en bois, son puits répertorié, ses escaliers en pierre etc.....que nos anciens ont construit durement afin de développer l'exploitation du foin de Crau. Une bâtie comme celle ci n'a pas de prix que ce soit au niveau financier ou au niveau sentimental!.</p> <p>Sur le tracé sud 2, il est mentionné 4 mètres depuis le mas. J'ai posé la question à la réunion : La réponse a été sans appel : EXPROPRIATION</p> <p>Alors bien évidemment le discours est tout fait : Prise en charge, indemnisation etc....</p> <p>Si c'était si simple.....Mais non!</p> <p>Il s'agit d'un patrimoine familial qui s'envole, du foin de Crau qui disparaît, un impact écologique sans nom et la destruction pure et simple de nos vies!</p> <p>Nous vivons dans un havre de paix où les moutons, les chevaux, les taureaux, les ruches font partie intégrante de notre paysage quotidien....Comment peut on choisir un tracé dans le seul coin encore préservé d'Arles???</p> <p>Nous sommes en 2021, on nous bassine sans cesse avec le développement durable, l'écologie, la planète, l'environnement....Et pourtant il est encore possible de pondre des projets de cette envergure.... Une politique à double sens!</p> <p>Je suis dépassée.</p> <p>Alors bien évidemment, je me positionne contre le tracé sud 2 qui m'impacte au plus haut point que ce soit niveau habitation et exploitation du foin mais pour autant je n'ai pas envie de vous dire : "Vous n'avez qu'à passer chez mes voisins" .....J'imagine que leur détresse sera la même que la mienne. J'espère qu'il vous reste encore un peu d'humanité afin de prendre en considération mes remarques.</p> <p>Cordialement,</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°476	11 : 35	Déçu de ce tracé d'autoroute en plein milieu d'une zone Natura 2000 un gâchis pour les gens de la campagne
Contribution n°477	11 : 51	je suis favorable au contournement autoroutier pour la ville d'Arles.
Contribution n°478	11 : 51	<p>Je suis favorable au contournement autoroutier pour Lutter contre la pollution urbaine et plus généralement protéger la ville des nombreuses nuisances induites par la situation actuelle</p> <p>Favoriser un bon équilibre entre l'urbaine et le rural</p> <p>Améliorer la sécurité routière et favoriser la mobilité entre les quartiers de la commune</p> <p>Augmenter la qualité de vie du centre ancien et l'attractivité du territoire</p> <p>préserver la classement au patrimoine mondial de l'UNESCO et transmettre aux générations à venir un patrimoine exceptionnel</p>
Contribution n°479	12 : 52	<p>Les pièces suivantes sont envoyées ce jour par courrier à la DREAL PACA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyse technique du Parc naturel régional de Camargue (en lien avec la Charte du Parc et Natura 2000)</li> <li>- Avis du Conseil Scientifique et d'Ethique du Parc et de la Réserve de Biosphère de Camargue</li> </ul>
Contribution n°480	13 : 03	Le contournement permettrait de laisser respirer le centre d'Arles, qui est rapidement asphyxié en cas de problèmes sur la voie rapide( accident, accrochage, quasiment hebdomadaire).Nous ne supportons plus les milliers de camions qui passent à nos portes, et qui engendrent tant de nuisances sonores, déchets( pneus et autres...)pollution. Un contournement autoroutier oui, des camions sur des trains oui.

Contribution n°481	13 : 18	<p>Un tel projet est tout simplement inadmissible.</p> <p>La Camargue fait partie intégrante du patrimoine universel. Des milliers d'hommes et de femmes contribuent à le préserver tous les jours, respectant son étendue, son calme, ses sons particuliers que rien ne vient troubler. Tous les jours, des milliers d'hommes et de femmes œuvrent pour la sauvegarde de sa végétation si particulière et sa faune exceptionnelle, unique en Europe, allant des célèbres taureaux et chevaux camarguais aux oiseaux migrateurs les plus divers, indispensables à l'équilibre de tout et de tous.</p> <p>L'Amazonie est le poumon du monde ; la Camargue, celui de la France. C'est peut-être, de la France, le bien le plus précieux aujourd'hui. Y attenter est un crime impardonnable, que des milliers d'hommes et de femmes refusent même d'envisager.</p> <p>Les temps qui courrent ne sont plus au consensus : depuis trop longtemps, nous courbons l'échine devant les criminels en cols blancs qui massacrent tout ce qui est susceptible de faire obstacle à leur sacro-saint rendement à court terme. Cela suffit. Ce n'est plus le futur qui est en jeu : c'est notre vie présente même, et s'il faut se battre pour elle, nous nous battrons pour elle.</p> <p>Et ceci est — non négociable.</p>
Contribution n°482	13 : 25	<p style="text-align: center;">CONTOURNEMENT AUTOROUTIER ARLES CONCERTATION PUBLIQUE</p> <p style="text-align: center;">Contribution de l'association AGIR POUR LA CRAU et de FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE</p> <p style="text-align: center;">Saint-Martin-de-Crau et Marseille le 28 janvier 2021,</p> <p style="text-align: center;">DREAL PACA M. Julien MENOTTI 36 Boulevard des Dames 13002 Marseille</p> <p style="text-align: center;">Madame, Monsieur,</p> <p>Par le présent courrier, nous avons l'honneur de vous adresser l'avis des associations AGIR POUR LA CRAU et FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE concernant le projet de contournement autoroutier d'Arles.</p> <p>AGIR POUR LA CRAU est une association dont les objectifs sont de lutter contre la disparition des espaces naturels en Plaine de Crau et d'agir pour le maintien et le développement de la qualité de vie et de l'environnement des habitants de la Plaine de Crau.</p> <p>FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE est la fédération des associations de Protection de la Nature et de l'Environnement pour le Développement Durable.</p> <p>Après analyse des divers documents mis à la disposition du public, nous nous interrogeons sur un certain nombre de points.</p> <p>Etant en phase de concertation, nous vous saurions gré de bien vouloir nous apporter les réponses aux questions que nous nous posons.</p> <p>Dans l'attente de ces dernières, nous vous prions d'agrémenter, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.</p> <p style="text-align: center;">Joëlle LONGHI Richard HARDOUIN Administratrice Agir pour la Crau Président FNE13</p> <hr/>

## LES ARGUMENTS AVANCES EN FAVEUR DU PROJET

### Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains

Sur une population globale de plus de 70.000 personnes entre Arles et Saint Martin de Crau, l'objectif annoncé est d'améliorer le confort et la santé des habitants au prix de destructions de terres agricoles et d'habitats anciens (mas séculaires), de bouleversement de la biodiversité (irréversible) et d'augmentation de la pollution générale sur tout le territoire.

De fait, on peut se poser la question du rapport bénéfice/coût pour l'ensemble de la population avec une prévision de la circulation autoroutière de 44 000 véhicules dont 7000 poids-lourds. Et ce en déplaçant les problématiques de la pollution de l'air quelques centaines de mètres plus au sud. Aucun élément probant ne nous permet de dire à date que cette pollution sera cantonnée au secteur de l'autoroute, compte tenu de la volatilité des particules fines.

Il ne suffit pas de décrire l'intérêt d'un projet pour savoir si celui-ci est pertinent ou non. En effet, ce dernier ne peut être considéré comme nécessaire que si l'ensemble de ses bénéfices l'emporte sur l'ensemble de ses coûts. La quantification monétaire des bénéfices et des coûts est un exercice indispensable.

Quelle est la méthode proposée par les services de l'Etat pour mesurer, sur la durée, l'écart entre les bénéfices attendus du projet et les coûts de sa mise en œuvre ? Quel est le résultat, exprimé en termes monétaires, de l'analyse coût/bénéfice qui a été réalisée ?

### Garantir la continuité autoroutière et améliorer la sécurité routière

La mise en œuvre du projet de contournement aura pour conséquence le maintien d'un trafic journalier de 30.000 véhicules dont 900 à 1.000 poids-lourds.

Les 493 personnes décédées dans un accident de la route impliquant un poids lourds représentent 14 % de la mortalité routière en France en 2016. Ces accidents impliquant sont généralement graves : ils sont mortels dans 15 % des cas, avec 35 tués pour 100 blessés hospitalisés. Ce ratio n'est que de 5 % pour les accidents sans poids lourds, avec 12 tués pour 100 blessés hospitalisés.

Outre la présence quotidienne des camions au sein d'un boulevard qui se veut urbain, intégrant donc des piétons et des cyclistes, comme cela est représenté p71 du rapport, le dossier n'intègre pas un concept très connu en circulation routière : le paradoxe de Braess. Ce dernier énonce que l'ajout d'une nouvelle route dans un réseau routier peut réduire la performance globale, lorsque les entités se déplaçant choisissent leur route individuellement.

Il s'énonce ainsi. « Étant donnés le nombre de véhicules partant de chaque point d'un réseau routier et leur destination, on cherche à estimer la distribution du flot de circulation. Le fait qu'une voie soit préférable à une autre dépend non seulement de la qualité de la voie, mais également de la densité du flux. Si chaque conducteur emprunte le chemin qui lui paraît le plus favorable, les temps de trajet résultant ne sont pas nécessairement les plus faibles. De plus (cela est montré par un exemple), une extension du réseau routier peut entraîner une redistribution du réseau qui résulte en des temps de trajet plus longs. »

Dans des termes plus simples, et sans rentrer dans les détails techniques qui expliquent ce paradoxe mathématique, cela signifie que bien que cela puisse paraître contre-intuitif (d'où le terme de "paradoxe") quand il y a un embouteillage, le meilleur moyen de fluidifier le trafic n'est pas forcément de rajouter une voie. Il vaut mieux parfois au contraire en supprimer une.

Compte tenu de ce paradoxe, en quoi la requalification de la RN113 en boulevard urbain est-elle un gage d'amélioration de la sécurité routière pour les futurs utilisateurs de ce tronçon en termes de désengorgement et de fluidité du trafic ?

#### Contribuer au développement socio-économique local

A la lecture du rapport, les seules opportunités de développement proposées au Pays d'Arles seraient liées à une économie centrée sur les zones industrielles, logistiques et portuaires. Quand on fait le bilan d'une telle politique menée depuis les années 70, et les catastrophes environnementales, sociétales et sanitaires qu'elle a causée, on peut se poser aussi de nombreuses questions sur l'opportunité de s'acharner à préconiser et encenser un tel développement.

En effet, la ville d'Arles et la Camargue sont des lieux où le patrimoine culturel et le patrimoine environnemental sont très forts et largement revendiqués comme sources de richesse pour la région.

Il est peu probable que les véhicules empruntant le futur contournement s'arrêtent à Arles pour profiter de son patrimoine ! Au contraire l'évitement de la ville ne sera certainement pas un facteur de développement touristique qui a fait son renom. Rien ne prouve à date qu'il est plus intéressant de privilégier un développement industriel basé sur le trafic routier, et ceci au détriment de la préservation d'une nature et d'un patrimoine culturel unique pourvoyeur de richesses et d'emploi dans le secteur du tourisme.

En quoi le projet de contournement autoroutier d'Arles améliore-t-il la compétitivité économique des entreprises implantées sur ce territoire ? Quels sont les choix des indicateurs de valorisation retenus et les calculs qui permettent d'avancer cette affirmation ?

#### La prise en compte des externalités négatives

Les routes et autoroutes génèrent une consommation d'espace et une « artificialisation » des sols. En France, les infrastructures routières représentent à peu près 40 % des surfaces artificielles aujourd'hui (surfaces artificielles qui représentent 8 % des territoires).

L'artificialisation des sols a un impact sur l'eau en modifiant l'imperméabilisation des sols et en aggravant les risques de pollution : des pollutions chroniques ou saisonnières peuvent arriver si les caractéristiques des nappes phréatiques sont modifiées. De plus, la circulation des véhicules, la création et l'entretien de voiries nécessitent de nombreux produits chimiques.

D'après les données fournies par l'Union des syndicats de l'industrie routière française, le terrassement, la construction et l'entretien des routes seraient à l'origine de 297 millions de tonnes de déchets par an : terres, cailloux, mélanges bitumineux, béton, etc. Enfin, la circulation des véhicules génère une pollution atmosphérique conséquente.

Ces émissions polluantes (CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>, argon) amènent souvent à considérer le transport routier comme le premier pollueur de l'air.

Des études révèlent que la consommation d'énergie, le pouvoir de réchauffement global, l'acidification et l'écotoxicité augmentent d'environ 10 % dans une zone en cas de travaux au niveau des autoroutes.

Toute infrastructure de transport possède un certain nombre d'impacts négatifs tels que la coupure de territoires et la rupture de continuité écologique pour la faune et la flore, causant des atteintes à la biodiversité, une transformation des paysages, la pollution de l'air et de l'eau, le bruit ou encore la congestion. Les infrastructures routières exercent différentes pressions sur l'environnement à la fois

	<p>par leur objet physique et par la circulation des véhicules qui les empruntent.</p> <p>Ces dommages, qui ont un coût social et écologique, sont qualifiés d'externalités négatives par les économistes.</p> <p>Quel est le coût global des externalités négatives liées à l'environnement du projet de contournement autoroutier d'Arles ?</p> <p>La requalification de la RN113 au centre d'Arles et son financement.</p> <p>Présentée comme le point culminant de ce projet, la requalification de la RN113 au centre d'Arles est largement (et opportunément) évoquée. Pourtant à aucun moment il n'est fait mention de la teneur du projet.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Comment cette infrastructure sera-t-elle modifiée ? Pas de plan proposé<ul style="list-style-type: none"><li>- Qui se chargera de ces travaux ?</li></ul></li><li>- Qui financera les travaux ? Ils n'entrent pas dans l'enveloppe du plan mobilité de 733 M€ et ne sont même pas évalués. Il y a de fortes chances que les habitants d'Arles soient mis à contribution après en avoir subi les importantes nuisances.</li><li>- À quel horizon sont prévus ces travaux ? et combien de temps dureront ils ?</li></ul> <p>Quel sera le coût global de la requalification de la RN113 et ses impacts au niveau des impôts locaux pour la population arlésienne ?</p> <p>Quelles sont les garanties avancées qui permettent de prouver que pendant la requalification de la RN113, un nombre important de véhicules ne préféreront pas continuer à utiliser cette section routier afin d'éviter le péage autoroutier !</p> <p>La consommation de terres agricoles</p> <p>Dans un document intitulé « Fonds de compensation agricole relatif au contournement autoroutier d'Arles », la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône chiffrait à 900 ha le nombre de surfaces agricoles consommées dont 700 en terres arables, 52 ha en foin de Crau et 50 ha de vergers (Lire ici)</p> <p>Le rapport présenté lors de la concertation annonce une consommation d'espaces de 150 à 200 ha soit 4 à 6 fois moins.</p> <p>Quelle a été la méthode utilisée pour calculer le montant total des surfaces agricoles consommées et comment expliquer un tel écart avec les projections de la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône ?</p> <p>Conclusion</p> <p>Le projet date de la fin des années 90 et on aurait pu penser que depuis presque 30 ans les réflexions sur l'opportunité de ce projet aient été affinées. Malheureusement le rapport de la DREAL ne montre qu'un « aménagement » succinct qui ne tient pas compte de la situation actuelle et surtout des prises de conscience en matière de consommation et d'artificialisation des terres, de protection de la biodiversité et de réchauffement climatique.</p> <p>On aurait espéré que des études approfondies aient été menées sur les alternatives à la circulation autoroutière et au tout camion. Or malgré les affirmations de la DREAL sur les investissements pour</p>
--	---

		<p>le développement du ferrouillage, on ne peut que constater la pauvreté de l'offre Fer/Route en encore du fluvial dans la région.</p> <p>Ce projet soulève un nombre important de questions restées sans réponse dans la concertation proposée. Nous espérons qu'elles seront levées dans le cadre d'un document précis et détaillé que nous ne manquerons pas de porter à l'attention du plus grand nombre afin que chacun d'entre nous se fasse une idée précise de l'opportunité, ou pas, de ce projet.</p> <p style="text-align: center;"><b>Contacts</b></p> <p><b>France NATURE ENVIRONNEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE</b>  <b>M. Richard HARDOUIN</b>  <b>Cité des associations</b>  <b>93, La Canebière</b>  <b>Boîte n°340</b>  <b>13001 MARSEILLE</b>  <b>Email : <a href="mailto:contact@fne13.fr">contact@fne13.fr</a></b></p> <p><b>AGIR POUR LA CRAU</b>  <b>Joëlle LONGHI</b>  <b>560-2 Rue des Félibres</b>  <b>13310 SAINT-MARTIN-DE-CRAU</b>  <b>Email : <a href="mailto:agirpourlacrau@gmail.com">agirpourlacrau@gmail.com</a></b></p>
Contribution n°483	13 : 49	<p>Nous sommes satisfaits de la relance du projet de contournement autoroutier de la ville d'Arles, les nuisances dues à son absence sont de plus en plus nombreuses et impactent gravement la vie des habitants du quartier de Trinquetaille, pour en citer que quelques unes, augmentation des pollutions sonores ( secteur du Vittier) dégradation de la qualité de l'air, augmentation des difficultés pour circuler, insécurité routière sur la 113, ...</p>
Contribution n°484	13 : 52	<p><b>CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION A LA CONCERTATION CONCERNANT LE PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE LA VILLE D'ARLES</b></p> <p>Les engagements de la France dans la lutte contre le changement climatique En cohérence avec ses engagements internationaux et européens, la France est censée mener une politique nationale de lutte contre le changement climatique. Les principaux objectifs de cette politique se déclinent autour de plusieurs documents et actes fondateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· l'Accord de Paris signé en 2015 lors de la COP21</li> <li>· la Loi de Transition Énergétique pour Croissance Verte (LTECV) adoptée en 2015</li> <li>· la Loi Énergie-Climat publiée au Journal Officiel du 9 novembre 2019.</li> </ul> <p>Cette dernière fixe notamment les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Neutralité carbone en 2050</li> <li>· Réduction de 40% des émissions de Gaz à effet de serre (GES) en 2030 par rapport à 1990 (objectif identique à la LTECV).</li> <li>· Division des émissions de GES par au moins 6 d'ici 2050 par rapport à 1990</li> </ul> <p>Ces objectifs trouvent leurs déclinaisons dans plusieurs outils de planification nationale, définis par ce cadre législatif et notamment « La Stratégie Nationale Bas Carbone et budget carbone (SNBC) » qui définit les grandes lignes des politiques transversales et sectorielles permettant d'atteindre les ambitions de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur les moyens et long terme. Ceux-ci sont traduits dans des budgets carbone, qui sont les plafonds d'émissions à ne pas dépasser au niveau national sur des périodes de cinq ans. Les décideurs publics, à l'échelle nationale comme territoriale, doivent impérativement la prendre en compte.</p> <p>Où en sommes-nous aujourd'hui ?</p> <p>En préambule de son premier rapport annuel de juin 2019, le Haut Conseil pour le climat (HCC) relève que, depuis le premier plan climat 2004-2012, visant à stabiliser les GES en 2010, des plans toujours</p>

plus ambitieux se sont succédés sans jamais atteindre leurs objectifs. Si une réduction des gaz à effet de serre est constatée, elle est quasiment deux fois trop lente pour parvenir à l'objectif de neutralité carbone.

Le HCC, rappelle que, si l'objectif de la neutralité carbone n'est pas atteint en 2050, une augmentation du réchauffement climatique supérieure à 1, 5 °C est inévitable.

Après des années d'avertissements sans frais, la France a été condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) en 2019 pour son incapacité à protéger ses citoyens contre la pollution de l'air. Dans un arrêt rendu en octobre 2019, la CJUE « condamne la France pour manquement aux obligations issues de la directive qualité de l'air » de 2008.

Concrètement, la justice européenne estime que « la France a dépassé de manière systématique et persistante la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote depuis le 1er janvier 2010 ». Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), est un gaz très toxique émis principalement par le trafic routier, et en particulier par les véhicules diesels.

Les préconisations de la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône (approuvée par décret le 10/05/2007)

La Directive pointe la médiocrité de l'air sur notre territoire. La présence de l'activité industrielle lourde et l'intensité du transport routier sont à l'origine de niveaux d'émission de polluants particulièrement élevés. Les émissions de SO<sub>2</sub> des Bouches-du-Rhône représentent 90 % des émissions de la région PACA et près de 15 % de celles de la France. Les émissions de polluants (hormis le CO<sub>2</sub>) ont cependant tendance à diminuer. Elles restent néanmoins considérables dans l'agglomération de Marseille - Aix-en-Provence (épisodes de pollution au NO<sub>2</sub>) et surtout sur le pourtour de l'étang de Berre (émissions de SO<sub>2</sub> parmi les plus importantes de France). La région est fortement exposée à la pollution photochimique.

Selon la DTA, « le défi des transports est l'enjeu central des Bouches du Rhône. L'observation de la situation actuelle montre l'importance, en nombre, des flux de déplacements journaliers dans ce territoire. Elle révèle aussi la part écrasante de la voiture particulière parmi les modes de déplacement et, à court et moyen terme, de la prolongation d'une telle tendance : saturation des principaux axes (autoroutiers, RN), banalisation des autoroutes au sein de l'aire métropolitaine, croissance de l'insécurité routière, pollution, etc... Or la préservation des capacités d'échanges (hommes et marchandises) de ce département, et particulièrement de son aire métropolitaine, conditionne son bon fonctionnement interne, sa valorisation à l'externe et son développement. Aussi, l'enjeu des transports-déplacements se situe au centre de tout aménagement de ce territoire. La réalisation de nouvelles infrastructures se heurte aux faibles possibilités d'espace résiduel dans les principaux couloirs et surtout ne peut apporter de solution pérenne. Le défi proposé consiste en un rééquilibrage modal fort sur les transports en commun et à une réorganisation des fonctions des principaux axes routiers. Cela suppose la réalisation de pôles d'échanges entre modes de transport, entre types de réseaux (routes, cars, fer) et entre domanialités. Cela signifie une articulation entre politiques de transports et politiques d'aménagement. Cela passe par une nouvelle affectation des ressources qui privilégie les investissements à attribuer aux transports collectifs ».

Elle souligne notamment les pressions exercées à l'heure actuelle sur les milieux naturels. « La Camargue et la Crau constituent, à l'échelle départementale mais aussi nationale et européenne, une exception naturelle, culturelle et économique. Ces espaces ont valeur d'exemple dans une logique de développement durable où il s'agit de trouver une conciliation de long terme entre un développement économique raisonnable, le maintien d'un niveau acceptable d'équité sociale et la valorisation de ressources naturelles peu ou pas renouvelables. » (p41).

Concernant les espaces agricoles gestionnaires d'écosystèmes, la DTA apporte les éléments suivants :

- En Crau, l'élevage ovin sur la Crau sèche (Coussoul) et la culture du foin (bénéficiant d'une A.O.C. Foin de Crau) sur la Crau des prairies, sont garants d'un écosystème unique en Europe et de la protection et de l'alimentation de la nappe. (p88)
- La protection de ces milieux uniques, rares ou spécifiques et d'importance internationale, qui sont inscrits dans des périmètres Natura 2000, passe tant par la préservation et la valorisation des espaces que par celles de l'activité agricole traditionnelle et de la saliculture. (p89)
- Peuvent être autorisés dans ces espaces, outre les aménagements, constructions, installations et équipements définis par les orientations communes, ... les travaux, aménagements et installations

permettant de gérer leur fréquentation ou d'y recevoir des activités liées à la fréquentation et la découverte des milieux, pour autant qu'elles ne remettent pas en cause l'activité agricole. Les collectivités locales encourageront le maintien des activités de production traditionnelles qui contribuent directement à la gestion des milieux. (p89)

Au niveau du Plan Climat Air Energie Territorial du Pays d'Arles (PCAET) Territoire à la fois urbain et rural, le Pays d'Arles a organisé en grande partie la mobilité des habitants autour de la voiture individuelle depuis plusieurs décennies. Les aménagements réalisés ont favorisé l'usage de la voiture (stationnement, voirie) au détriment bien souvent de la mobilité à pied ou à vélo. De ce fait, la voiture est encore utilisée majoritairement pour les déplacements de moins de 3 km. La trop grande place accordée à la voiture, y compris dans les centres a conduit à une dégradation de la qualité des espaces publics et à une augmentation de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique. Conscientes de ce phénomène, la plupart des communes projettent actuellement dans leurs documents d'urbanisme un développement des itinéraires piétons et cyclistes.

On notera également que, dans le cadre de la concertation, le public a soutenu l'idée d'un développement des itinéraires cyclables connectant les villages. Il semblerait donc que le transfert modal de la voiture vers le vélo peut aussi s'opérer sur des distances moyennes (5 à 10 km). Par ailleurs, le territoire accueille chaque année environ 1,5 millions de visiteurs. Face à la faiblesse de la desserte en transports en commun et des aménagements d'itinéraires cyclotouristiques, 88% des touristes viennent et visitent le territoire en voiture. Le Pays d'Arles dispose d'atouts pour réduire l'impact des déplacements touristiques. Il est accessible en train et il est traversé par deux grands itinéraires cyclotouristiques : la Via Rhôna (Lac Léman, Méditerranée en suivant le Rhône) et l'Eurovelo 8 (Grèce - Espagne). Enfin, une offre de location de vélos à assistance électrique s'est récemment constituée sur le territoire, permettant d'élargir le public « cyclotouriste ». Face à ce constat, le Plan Climat s'appuie sur le Schéma Régional Climat Air Energie pour fixer un objectif de réduction de 30% des émissions de particules fines (PM2,5) et de 40% des oxydes d'azote (NOx).

Compte tenu des engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, des recommandations de la DTA pour la préservation des espaces naturels exceptionnels que sont la Crau et la Camargue et les objectifs du PCAET de forte réduction des émissions d'oxydes d'azote, nous souhaitons obtenir une réponse précise et détaillée à la question suivante :

En quoi le projet de contournement autoroutier d'Arles est-il compatible aux engagements pris au niveau européen, national, départemental et local concernant la lutte contre le changement climatique, la protection des espaces naturels de Crau et de Camargue et la réduction locale des émissions de polluants dues au transport routier ?

La requalification de la RN113 en boulevard urbain Le rapport de la concertation mentionne que « le projet de requalification de la RN 113, porté par la Communauté d'Agglomération Arles Crau Montagnette et la Ville d'Arles, consiste à réduire significativement le trafic empruntant la RN 113 actuelle en traversée d'Arles. Il est donc conditionné par la réalisation préalable du projet de contournement autoroutier d'Arles. Ces deux projets, bien que distincts, ont vocation à contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN 113 actuelle. ». (p40) Ou encore « Sans possibilité de réaliser la requalification de la RN113, le frein essentiel au développement socio-économique d'Arles serait maintenu. Cela induirait un impact majeur sur le développement urbain, économique et social d'Arles et notamment une perte de mise en valeur pour ses habitants et une diminution de son attractivité culturelle et touristique ». (p71)

Le projet de contournement autoroutier d'Arles et celui de la requalification de la RN113 sont donc intimement liés, complémentaires et exclusifs dans le sens où l'un ne peut se concevoir sans l'autre. Il est ainsi mentionné que cette requalification ne peut se concevoir sans le contournement, et donc, le contournement ne peut l'être sans celui de la requalification.

La présentation du projet de contournement autoroutier d'Arles au cours de la concertation sans celui de la requalification de la RN113 n'est-elle pas une lacune majeure en ce sens qu'elle obère la possibilité pour chacun(e) d'avoir une vision d'ensemble globale du projet ?

Présentation des différentes familles de passage et choix final du fuseau  
Le rapport présente les différentes familles de passage et options possibles (p35)

Concernant la voie sois-fluviale longue, il mentionne « La famille sous fluviale longue améliore sensiblement la situation actuelle sur le plan de la continuité autoroutière, présente un effet très positif sur la cadre de vie à Arles, un effet positif sur le développement local. Son impact sur l'environnement naturel est très circonscrit. Elle porte une légère atteinte au milieu naturel à l'est d'Arles sur la Draille Marseillaise et ses foins de Crau. Comparativement aux autres familles, elle est intéressante en raison de son impact réduit sur l'environnement naturel, de ses impacts limités sur le cadre de vie (des effets de coupure cependant à Vittier et Fourchon au niveau des longues émergences des trémies autoroutières) et sur le développement socio-économique local, avec néanmoins une desserte d'Arles dégradée engendrée par la suppression de l'échangeur Arles Centre. Sa faisabilité est la plus complexe de toutes les familles, bien qu'envisageable avec les techniques actuelles. Elle supporte une incertitude concernant la possibilité de faire transiter les Transports de Matières Dangereuses (TMD) par le tunnel ou de les maintenir par le centre-ville d'Arles. Enfin, elle représente le coût le plus élevé de toutes les familles avec 1 590 m€. » A la lecture de ce tableau et de son descriptif détaillé, la variante sous-fluviale longue ne possède que l'inconvénient majeur de son coût. La famille Sud intermédiaire présente des coûts allant de 730 à 890 M€. Or, elle n'intègre pas celui de la requalification de la RN113, inconnue à date et qui viendrait alourdir la facture globale du projet. Ce qui n'est pas le cas de la variante sous-fluviale. Compte tenu de ses principaux avantages et du non chiffrement du coût de la requalification de la RN113, pourquoi la variante sous-fluviale n'a-t-elle pas fait l'objet d'une analyse plus poussée et précise afin d'être présentée à la population ?

#### Concernant l'artificialisation des terres agricoles

Quelques soient les méthodes de calcul de la consommation foncière, le constat est sans appel : l'artificialisation des sols progresse de façon continue, consommant surfaces naturelles et agricoles. Or cette consommation d'espace est destructrice de la biodiversité et contribue à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, des risques d'inondation, sans compter la perte des fonctions productives des sols. Selon le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) cette consommation d'espace s'est élevée à 27 000 ha/an en moyenne entre 2006 et 2016, ce qui représente l'artificialisation de 4 à 5 terrains de football par heure ! L'affirmation d'un objectif « Zéro artificialisation nette » constitue une rupture dans les principes de l'urbanisme, en supposant que toute nouvelle opération entraînant une artificialisation devrait être compensée par une action de « désartificialisation ». Bien que l'horizon temporel pour rendre effectif cet objectif ne soit pas pas défini (la Commission Européenne préconise un horizon 2050 dans sa feuille de route « pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources », adoptée en 2011), l'« Instruction du Gouvernement du 29 juillet 2019 relative à l'engagement de l'État en faveur d'une gestion économique de l'espace », adressée aux Préfets montre une volonté d'agir vite pour « infléchir la consommation, puis la stopper [...] ». De manière rétrospective, on peut constater qu'en 2018, le gouvernement a d'abord présenté un « plan biodiversité », qui fixait un objectif « zéro artificialisation nette » (ZAN) et préconisait de « freiner l'artificialisation brute ». Un an plus tard, une instruction du ministère de l'Environnement du 29 juillet 2019 appelait ensuite au « renforcement de la mobilisation de l'État local pour porter les enjeux de lutte contre l'artificialisation des sols, appliquer les dernières mesures législatives prises en la matière et mobiliser les acteurs locaux ». Puis, la Convention pour le climat a fait la proposition suivante : « Sans attendre leur traduction législative et réglementaire, une action déterminée peut être immédiatement menée, plus spécifiquement sur l'aménagement commercial », indique la circulaire. Et d'estimer que « la lutte contre l'artificialisation des sols est un des objectifs assignés à l'aménagement commercial : les projets, pour être autorisés, ne doivent pas compromettre cet impératif ». Enfin, le Premier ministre a pris une circulaire le 24 août 2020 pour rappeler aux préfets leur rôle dans les commissions départementales d'aménagement commercial (CDAC) et dans la Commission nationale d'aménagement commercial (CNAC). L'instruction du 29 juillet 2019 est à ce titre éloquente. Le ministre auprès de la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, chargé de la ville et du logement, la ministre de la transition écologique et solidaire, la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, e ministre de l'agriculture et de l'alimentation, s'adressent ainsi aux Préfets. « Vous devez agir au nom de l'Etat pour faciliter aujourd'hui et pour demain des projets de développement des territoires équilibrés, sobres en consommation d'espace, qui veillent à un meilleur usage des terres et préviennent la crise

sociale. La gestion économe de l'espace doit s'envisager comme un objectif de convergence et de cohérence de nos politiques publiques en matière d'énergie, de climat, d'écologie, d'urbanisme, de cohésion et d'agriculture, et non comme une politique sectorielle supplémentaire. Il est essentiel de promouvoir des projets urbains qui délaissent une logique d'offre foncière au profit d'une vision politique et d'un projet de territoire raisonné. D'un point de vue général, votre action intervient dans la trajectoire qui consistera à rendre applicable l'objectif zéro artificialisation nette du territoire, dans les délais qui seront confirmés par le président de la République. Ceci suppose dans un premier temps d'infléchir la consommation, puis de la stopper par un usage sobre de l'espace et par des actions de type compensatoire. Cette ambition, particulièrement présente dans le projet de loi Elan, doit être portée par l'ensemble des échelons de l'État, en premier lieu par les préfets de département, principaux interlocuteurs des collectivités territoriales et des porteurs de projet.

Nous vous demandons d'abord un accompagnement de proximité des collectivités territoriales pour que les projets de développement des territoires intègrent le principe de lutte contre la consommation d'espaces. Vous veillerez ainsi à ce que la lutte contre l'artificialisation soit bien prise en compte dans les stratégies d'aménagement, lors de la définition des projets et lors de leur mise en oeuvre. Votre intervention doit conduire à faire émerger les projets et les opérations sobres et vertueuses en matière de consommation d'espace qui s'inspire de la démarche « éviter, réduire, compenser » du code de l'environnement. Par ailleurs, vous encouragerez les projets ou les démarches visant la réhabilitation, la renaturation ou la désartificialisation de zones anthropisées.

Votre analyse des projets devra intégrer l'approche « éviter, réduire, compenser ». Concernant la consommation d'espaces agricoles, selon le rapport final de la concertation, elle varie peu selon les variantes de tracé fines de l'ordre de 70 ha au total. En y intégrant les impacts indirects, selon les variantes de tracé et la méthode de calcul des délaissés, il s'agirait de 80 à 140 ha au total (source : présentation Groupe de Travail Agriculture, janvier 2020). (p51).

La disparition de ces espaces serait contraire au « Contrat de la nappe de la Crau » signé le 30 janvier 2017 par plus de 50 acteurs dont le Préfet, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée, collectivités locales, acteurs économiques et associations de protection de l'environnement. Il stipule notamment dans son objectif n°1 qu'il faut « rendre l'aménagement du territoire compatible avec la préservation de la ressource en eau souterraine pour le maintien des usages et des milieux humides ». Et précise que « la question de l'eau d'un point de vue quantitatif et qualitatif n'est encore pas naturellement intégrée aux projets d'aménagement réalisés sur le territoire ».

Elle impactera de manière irréversible les grandes cultures dont le Riz de Camargue, les prairies en Foin de Crau, de renommée internationale et de qualité, son rôle étant primordial dans le maintien de l'écosystème local car il participe au rechargeement de la nappe de Crau et l'élevage ovin et taurin. En somme toutes les productions agricoles emblématiques de notre territoire.

En quoi le projet de contournement autoroutier d'Arles est-il compatible au plan biodiversité de 2018, à l'instruction du ministère de l'Environnement du 29 juillet 2019 et la circulaire le 24 août 2020 prônant le « zéro artificialisation nette » ainsi qu'au contrat de la nappe de la Crau stipulant la nécessaire préservation de la ressource en eau de notre territoire ?

Concernant les atteintes à la biodiversité Marais, tourbières, prairies humides, .. entre terre et eau, les milieux humides de notre territoire présentent de multiples facettes et se caractérisent par une biodiversité exceptionnelle. Par leurs différentes fonctions, ils jouent un rôle primordial dans la régulation de la ressource en eau, l'épuration et la prévention des crues. Les milieux humides rendent également divers services en matière d'atténuation du changement climatique et d'adaptation à ses conséquences. Compte tenu des enjeux environnementaux, économiques et sociaux, ces milieux menacés par les activités humaines et les changements globaux font l'objet d'une attention particulière.

A ce titre, la convention de Ramsar sur les milieux humides est un traité intergouvernemental adopté le 2 février 1971 à Ramsar en Iran. Entrée en vigueur en 1975, elle regroupe aujourd'hui 170 pays. Elle engage les Etats membres à la conservation et à l'utilisation durable de leurs milieux humides, et prévoit la création d'un réseau mondial de zones humides d'importance internationale : les sites Ramsar. À l'origine, ce réseau a été établi en faveur de la conservation des populations d'oiseaux d'eau. Aujourd'hui, il est en constante extension à travers le monde pour conserver et gérer

	<p>durablement les milieux humides au patrimoine écologique inestimable.</p> <p>Le territoire du Parc naturel régional de Camargue correspond à un site Ramsar. C'est donc une zone humide d'importance internationale pour laquelle l'Etat français a signé la convention internationale de Ramsar le 1er octobre 1986. L'Etat s'engageait alors à maintenir les caractéristiques écologiques de cette zone humide d'importance internationale et à planifier « l'utilisation rationnelle », ou utilisation durable, de toutes les zones humides se trouvant sur ce site.</p> <p>La convention internationale Ramsar fêtera ses 50 ans cette année 2021.</p> <p>Les enjeux environnementaux et naturels impactés par ce projet sont nombreux. On peut citer à titre d'exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>· La Camargue : Réserve de biosphère, zone RAMSAR,</li><li>· Natura 2000, Parc Naturel Régional, ZNIEFF</li><li>· Le Rhône : Natura 2000, ZNIEFF</li><li>· Les Alpilles : Natura 2000, Parc Naturel Régional, ZNIEFF</li><li>· Les marais :<ul style="list-style-type: none"><li>· De la Vallée des Baux et d'Arles (Natura 2000)</li><li>· Beauchamp et le Petit Clar (ZNIEFF)</li><li>· Entre Crau et Grand Rhône (Natura 2000)</li></ul></li></ul> <p>• De Meyranne et des Chanoines (ZNIEFF) La Crau – sèche et humide (Natura 2000, Réserve Naturelle Régionale, ZNIEFF)</p> <p>Outre le projet de contournement autoroutier d'Arles, notre territoire subit également la pression de nombreux projets en cours qui porteront atteinte à la biodiversité :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>· La liaison Fos-Salon</li><li>· Liaison sud-est Arles</li><li>· Liaison est-ouest d'Avignon tranche 2 et 3</li><li>· Pont de Barcarin</li></ul> <p>Comment les effets cumulés de ces différents projets ont-ils été pris en compte dans les atteintes portées à la biodiversité ?</p> <p>Une partie de la population a déjà donné son avis</p> <p>Une pétition en ligne a été lancée en 2017 par l'association NACICCA. Intitulée « Ni camions, ni autoroute, de l'air » elle a recueilli 2.218 signatures. <a href="https://www.change.org/p/ni-camions-ni-autoroute-de-l-air">https://www.change.org/p/ni-camions-ni-autoroute-de-l-air</a></p> <p>Plusieurs personnalités politiques et médiatiques ainsi que les agriculteurs ont donné leur avis La Provence Arles – 23/01/2019</p> <p>Le 01/03/2019, Michèle RIVASI (députée européenne) et José BOVE sont venus faire part de leur opposition à ce projet en ville d'Arles.</p> <p>La Provence Arles – 03/03/2019 La Provence Arles – 06/03/2019</p>
--	---

Contribution n°485	14 : 03	<p>Le contournement ne doit pas être vu comme une contrainte au plan local mais la trombone quotidienne d'une axe international de l'arc méditerranéen n'a de cesse de perturber la vie locale et la qualité environnementale de l'air avec le trafic croissant, le risque intra-muros du transport de matières dangereuses pour la population urbaine. Le tracé sud demeure le plus raisonnable sur l'impact environnemental et visuel avec les vents dominants et le bruit . Les grosses propriétés impactées devront se voir compenser les difficultés de pénétration nord-sud mais la typologie des cultures agricoles n'en souffriront pas. Les quartiers Est et Ouest du centre urbain retrouveront une meilleure accessibilité avec la requalification urbaine de la N113. La démographie locale va se poursuivre et l'urbanisation a besoin notamment dans l'Est ( Raphèle, Pont de Crau, de plus de fluidité. La position du CIQ de Pont de Crau est raisonnable et acceptable. Le contournement s'IMPOSE., Il est source d'une vraie qualité environnementale future. Il n'a que trop tardé pour ceux qui vivent le quotidien, habitant de velle souche Arlésienne sans intérêt personnel sinon aspirer à mieux vivre le collectif et qui ne sont pas de simples rêveurs fraîchement débarqués en pays de "Cultures" et marais. On a su protéger le DELTA par l'endiguement, depuis deux siècles, le nouveau tracé SUD autoroutier ne fera que compléter la protection des habitants en zone urbaine, dynamiter les flux de circulation périphériques au centre ville, face aux débits actuel de l'axe Est-Ouest de la circulation reliant deux autoroutes. Un arlésien raisonnablement convaincu de cet intérêt général.</p>
Contribution n°486	14 : 17	<p>Je pense qu'il est important de mettre en oeuvre ce contournement, chaque léger accident génère des bouchons interminables à toutes heures, causant énormément de pollution sur notre ville, les camions sont souvent mis en cause la dedans, on ne peux pas leur jeté la pierre, c'est le seul passage pour circuler entre Espagne et Italie, ce contournement sera la clé de voute d'un Grand Arles. Il faut néanmoins garder cette portion à 90km/h comme axe pour rentrer sur Arles, et obliger les camions à prendre l'autoroute. Une idée prochaine aussi serait de faire une voie rapide 2x2 entre Arles et Tarascon, et aussi une 2x2 voie entre Leclerc et le Rond Point de Pont de Crau, car c'est bien trop souvent le cazarneum, trop de bouchon</p>
Contribution n°487	14 : 39	<p>Directement impactée par la pollution engendrée par les dizaines de milliers de véhicules qui passent juste devant maison Je développe depuis plusieurs années des bronchites qui durent parfois plusieurs mois, m'obligeant à ingurgiter des traitements de plus en plus lourds. Depuis 21 ans j'attends ce fameux contournement, qui fut d'ailleurs un argument de vente de l'agence immobilière lors de l'achat de ma maison en 1999 !!!! Peut-être un jour .....</p>
Contribution n°488	14 : 56	Pour le contournement, marre des bouchon et des accidents en permanence

Contribution n°489	15 : 05	<p>Extrait du rapport de la Commission d'orientation des infrastructures, "rapport Duron", janvier 2018, page 112</p> <p>Développer l'analyse de la valeur durant toute la conduite du projet</p> <p>L'objet de l'analyse de la valeur est dans le domaine industriel de rechercher la meilleure réponse aux attentes des consommateurs en examinant chaque composante d'un produit et de son processus de production pour en réduire les coûts. Les circonstances qui ont conduit à l'émergence de cette approche</p> <p>dans le secteur industriel industriel ne sont pas sans analogie avec la rareté de l'argent public actuel.</p> <p>Les membres du Conseil ont remarqué, lors de l'analyse de certains projets, tout l'intérêt d'une démarche qui recherche à minimiser le coût complet (investissement, entretien et fonctionnement ultérieur).</p> <p>Pour s'assurer que cette recherche d'économies est bien conduite, des contre expertises sont nécessaire s.</p> <p>Pour être utiles à une bonne définition du projet et s'assurer que toutes les options possibles sont bien étudiées, elles doivent être développées dès les phases amont et tout au long du projet.</p> <p>Dans une certaine mesure, la séquence «éviter réduire com penser » procède de cette logique d'analyse</p> <p>de la valeur, sous l'aspect plus particulièrement environnemental. Il y aurait lieu de réfléchir à la façon d'en élargir la logique à toutes les dimensions des projets et des moyens qui permettraient de réinterro ger régulièrement au cours de la vie du projet chaque objectif et chaque réponse possible pour s'assurer que les choix faits restent pertinents. Les contre expertises conduites par le secrétariat général</p> <p>pour l'investissement (SGPI), qui a pris la suite du commissariat général à l'investissement, interviennent</p> <p>in fine lors de la préparation d'une enquête publique et n'ont pas pour objet de proposer des optimisations ou des alternatives, mais de constater si l'analyse faite par le maître d'ouvrage est solide . Il en est de même, dans un autre registre, des avis de l'autorité environnementale. Ces interventions sont tardives dans les processus et conduisent parfois à constater, sans y apporter de réponse opérationnelle,</p> <p>que le maître d'ouvrage est passé à côté d'options potentiellement préférables. Une confusion est parfois induite par le fait que l'analyse socio économique d'un projet peut parfaitement être excellente, sans que celui ci soit pour autant optimisé, car sa performance n'exclut pas qu'une variante plus économique puisse apporter un résultat encore meilleur.</p> <p>Le paradoxe est que de telles optimisations sont peu mises en valeur et sont peu pratiquées alors qu'elles sont l'intérêt même du maître d'ouvrage : il est le premier bénéficiaire des économies que l'analyse poussée des variantes et des alternatives apporterait. Souvent, il en est lui--même conscient mais même conscient mais s'interdit de les examiner car elles remettent en cause les décisions qui l'ont autorisé à poursuivre ses études et qui lui donnent un cadre précis pour cela. Cette précision se comprend pour que les pouvoirs publics expriment clairement leurs attentes à l'issue des phases amont de concertations. Le respect de ces décisions est bien évidemment le socle de la cohérence de l'ensemble du processus qui ne doit pas être remis en cause. La séquence des décisions ne devrait pour autant pas interdire que le maître d'ouvrage prenne des initiatives d'optimisation supplémentaires, et, pour ce faire, une réflexion pour adapter leur formulation serait utile. Il ne s'agit en rien ici d'allonger les délais, car cet approfondissement d'alternatives et de variantes n'est en toute logique ni plus ni moins que la mise en oeuvre d'une bonne pratique du maître d'ouvrage et de son maître d'oeuvre dans la conduite de son projet."</p> <p>Or, Dans le cas qui nous occupe, il ne semble pas avoir été procédé à une analyse comparative avec le tracé sous fluvial long.</p>
--------------------	---------	--

Contribution n°490	15 : 31	J'habite dans le Gard et travaille à Arles centre, j'emprunte donc la RN113 matin et soir + en journée dans le cadre de mon travail. La voie rapide actuelle n'est plus du tout adaptée pour la circulation : la densité est beaucoup trop forte quelle que soit l'heure, la traversée de la ville est extrêmement dangereuse, l'entrée ARLES CENTRE direction Nîmes est beaucoup trop courte. En plus de ce problème vient s'ajouter les accidents ou incidents qui viennent paralyser non seulement la voie mais la ville en partie. Cela se produit très régulièrement. Il me semble qu'il y a urgence à créer ce contournement.
Contribution n°491	15 : 42	Pour le contournement
Contribution n°492	15 : 43	Un projet démesuré aussi bien écologique que financier sans compter la pollution la destruction de terres préserver Contre contre contre
Contribution n°493	15 : 48	Le contournement autoroutier permettra de fluidifier le trafic au niveau d'Arles, réduira les nuisances sonores ainsi que la pollution. Le tracé de cette autoroute devra tenir compte des différents écosystèmes à traverser.
Contribution n°494	15 : 53	Je suis pour le contournement autoroutier, et pour le désenclavement de Pont de Crau . Moins d'accidents, moins de bouchons à certaines heures de la journée et durant les périodes d'été . Et aussi moins de pollution pour notre village de pont de crau.
Contribution n°495	16 : 07	je suis pour le contournement outil indispensable au développement de notre ville dans un environnement plus harmonieux, plus sécuritaire et plus écologique ....
Contribution n°496	16 : 19	Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante. Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.
Contribution n°497	16 : 20	Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante. Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.
Contribution n°498	16 : 23	Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante. Le contournement autoroutier d'Arles, c'est un projet du vieux monde, pensé dans les années 90 pour transformer la Camargue en couloir à camions. Ce contournement est en totale contradiction avec les vrais défis de notre temps : <ul style="list-style-type: none"><li>• Lutter contre les changements climatiques – il prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement.</li><li>• Protéger la biodiversité – il détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières).</li><li>• Promouvoir la résilience alimentaire – il va condamner de nombreuses terres fertiles et plusieurs exploitations emblématiques de notre patrimoine (ex : foin de Crau, Taureau Camargue, chevaux de Camargue, rizières).</li><li>• Préserver les ressources en eau – il fera peser de gros risques sur la nappe de Crau, nappe phréatique qui fournit aujourd'hui plus de 270 000 habitants en eau potable.</li><li>• Transmettre aux générations à venir un patrimoine exceptionnel – il sera une véritable balafre aux portes d'une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et au cœur d'une Réserve de Biosphère.</li></ul> Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.
Contribution n°499	16 : 26	Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante. Le contournement autoroutier d'Arles, c'est un projet du vieux monde, pensé dans les années 90 pour transformer la Camargue en couloir à camions. Ce contournement est en totale contradiction avec les vrais défis de notre temps : <ul style="list-style-type: none"><li>• Lutter contre les changements climatiques – il prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement.</li></ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protéger la biodiversité – il détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières).</li> <li>• Promouvoir la résilience alimentaire – il va condamner de nombreuses terres fertiles et plusieurs exploitations emblématiques de notre patrimoine (ex : foin de Crau, Taureau Camargue, chevaux de Camargue, rizières).</li> <li>• Préserver les ressources en eau – il fera peser de gros risques sur la nappe de Crau, nappe phréatique qui fournit aujourd’hui plus de 270 000 habitants en eau potable.</li> <li>• Transmettre aux générations à venir un patrimoine exceptionnel – il sera une véritable balafre aux portes d'une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et au cœur d'une Réserve de Biosphère.</li> </ul> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°500	16 : 36	Les nombreuses nuisances dues au trafic intense des camions auraient dû conduire depuis fort longtemps à mettre en place ce contournement absolument indispensable pour la sécurité sanitaire et le bien être de tous les riverains.
Contribution n°501	16 : 44	Il faut à tout prix préserver ce site exceptionnel avec sa biodiversité, les nappes phréatiques, ses ressources alimentaires ! Et laisser aux générations futures ce pays protégé ❤️😊
Contribution n°502	16 : 52	<p>La RN 113 cristallise les tensions depuis tant d'années qu'il est difficile de ne pas s'y intéresser. Bien que le contournement semblait une voie royale pour désengorger la ville, on constate qu'il ne fera que déplacer le problème. La pollution sonore, visuelle, olfactive, atmosphérique ne disparaîtra pas, d'autant que les parcs d'entrepôts s'intensifient en région sud-est. Le contournement a été au cœur de la campagne municipale et une pléthora de candidats se sont cassés les dents sur ce sujet à géométrie variable. Force toutefois de constater que des idées ambitieuses ont vu le jour, notamment l'évocation par le candidat Stéphane Hédouin d'un péage autoroutier.</p> <p>Les analyses de la pollution atmosphérique portées par AtmoSud ont permis par ailleurs d'identifier une amélioration par rapport aux observations de 2012.</p> <p>Avant d'acter la réalisation d'un contournement dont les conséquences seraient irrémédiabes, il conviendrait de persévérer dans des stratégies visant à réduire le trafic sur l'axe existant en créant une dynamique inclusive à l'échelle du département ; l'objectif serait de sensibiliser l'ensemble des usagers aux problématiques locales que génèrent la RN113.</p> <p>En capitalisant sur les citoyens, nous obtiendrions des résultats efficients sur le comportement des usagers et le regard qu'ils portent sur la mobilité et les institutions.</p> <p>Difficile pour les conducteurs de percevoir et d'admettre qu'ils sont la cause de problématiques environnementales et sanitaires.</p> <p>La réalisation du contournement n'activerait pas le levier de la compréhension et de l'assimilation des problématiques structurelles et conjoncturelles que génère la RN113 pour les riverains. Le contournement détourne le problème mais ne le résout pas,</p>
Contribution n°503	17 : 09	<p>Aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat ne me paraît satisfaisante. En contradiction avec la préservation de la biodiversité, le projet portera atteinte à de nombreuses espèces et milieux naturels parmi lesquels des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières), et ce au sein d'une ZSC et d'une zone de transition de la Réserve de Biosphère et en bordure de trois ZPS. Au titre de la préservation des paysages pour les générations futures, il contribuera à défigurer encore plus une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. En contradiction avec la problématique des changements climatiques, il permettra une augmentation constante du trafic des véhicules, notamment les poids lourds, alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement. En contradiction avec le besoin de résilience alimentaire, il est synonyme de destruction de terres agricoles et de pratiques emblématiques du territoire (ex : foin de Crau, Taureau Camargue, chevaux de Camargue). En contradiction avec la préservation de la ressource en eau, le projet génère un risque supplémentaire sur la nappe de Crau, réservoir en eau potable du pays d'Arles, tant pour son alimentation que sa pollution.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°504	17 : 18	Projet complètement inadapté aux réalités actuelles et futures. On semble ignorer la colère des gens et de la nature vis à vis de ce genre de projets!

Contribution n°505	17 : 29	Il faut absolument que le contournement soit fait le plus rapidement possible, pour le bien en premier lieu des Arlesiens, (santé et sécurité) ainsi que l'ensemble des habitants de notre "grand" pays d'Arles. la santé et la sécurité n'a pas de prix !!!!
Contribution n°506	17 : 32	suite à la réunion individuelle du 27 janvier 2021, je tiens à privilégier, SECTEUR PLAN DU BOURG, la variante PLAN DU BOURG NORD comme cela été dit lors de cette réunion. Mes voisins proches Monsieur et Mme [REDACTED] ainsi que Monsieur et Madame [REDACTED] et leurs jeunes enfants en font de même. Mme [REDACTED]
Contribution n°507	17 : 35	On fait déjà assez mal à la biodiversité comme cela... !
Contribution n°508	17 : 36	Je privilégie, secteur PLAN DU BOURG la VARIANTE PLAN DU BOURG NORD (PBN). Monsieur [REDACTED]
Contribution n°509	17 : 38	Je m'oppose à ce projet autoroutier qui menace de nuire au magnifique milieu naturel de la Camargue
Contribution n°510	17 : 43	Il est nécessaire de repenser ce tracé destructeur pour la Camargue
Contribution n°511	17 : 43	Absolument d'accord avec le projet du contournement d'Arles, afin que les Arlesiens ainsi que l'ensemble des habitants du "grand" pays d'Arles puisse travailler et circuler en toute sécurité.
Contribution n°512	17 : 44	C'est un projet des années 90 qui va détruire notre environnement et complètement en opposition avec les préoccupations de notre société actuelle. Il faut donc réfléchir à d'autres alternatives
Contribution n°513	17 : 48	Ce projet des années 90 va détruire notre environnement et est complètement en opposition avec les préoccupations de notre société actuelle. Je pense qu'il faut donc réfléchir à d'autres alternatives.
Contribution n°514	17 : 58	Non à l'autoroute en Camargue !
Contribution n°515	18 : 00	Bonsoir, ce projet date des années 90 et ça complètement détruire notre environnement actuel camarguais. C'est en opposition totale avec la mentalité vers laquelle notre société actuelle se tourne aujourd'hui et pour le futur. Réfléchissons à d'autres alternatives, c'est urgent et important. Sauvons la beauté de cet environnement.
Contribution n°516	18 : 02	Non au projet autoroutier !
Contribution n°517	18 : 03	Merci de bien vouloir reconstruire le tracé qui mettrait en danger un lieu aussi fragile.
Contribution n°518	18 : 06	Ce tracé autoroutier serait destructeur pour la Camargue
Contribution n°519	18 : 06	5
Contribution n°520	18 : 10	Merci de bien vouloir repenser ce tracé autoroutier insensé et destructeur de la nature !! Nous sommes en 2021 ...
Contribution n°521	18 : 10	La camargue est un écosystème fragile, il ne doit pas être altéré de telle manière
Contribution n°522	18 : 13	Merci de protéger cette belle région. Il en reste peu en France
Contribution n°523	18 : 16	Réveillez-vous !!
Contribution n°524	18 : 20	Oui au contournement de la ville.
Contribution n°525	18 : 20	C'est nécessaire de repenser ce tracé destructeur pour la Camargue !!
Contribution n°526	18 : 21	Il faut absolument que le contournement d'Arles se fasse maintenant le plus rapidement possible La comédie politique de personnes qui n'ont pas de couilles doit cesser
Contribution n°527	18 : 22	Préserveons cet environnement fragile !

Contribution n°528	18 : 23	c'est un projet des années 90 qui va détruire notre environnement et complètement en opposition avec les préoccupations de notre société actuelle. Il faut donc réfléchir à d'autres alternatives.
Contribution n°529	18 : 29	Contre un projet inutile qui massacre un écosystème
Contribution n°530	19 : 02	Je suis pour le contournement, et je souhaiterais qu'il se fasse par le nord de Arles.
Contribution n°531	19 : 41	Non à ce projet inhumain/ préservez notre région, son histoire, sa nature. S'il vous plaît, soyez responsables
Contribution n°532	20 : 04	Je souhaite conserver l'équilibre écologique de la région.
Contribution n°533	20 : 11	Bonjour, j'habite au ██████████. Je suis touchée au plus près par le projet sud au niveau tête de Camargue. Ce projet est terrible pour nous car l'autoroute sera aux portes de notre habitation ainsi qu'aux habitations voisines. Ce projet aura un impact très négatif sur notre qualité de vie car nous serons très proches de l'autoroute ce qui va générer beaucoup de désagréments et de bruits. Nous nous trouvons en mauvaises positions car pas expulsés mais très proches même trop proche de l'autoroute. Nous souhaitons que le projet nord soit retenu car la distance entre les habitations et l'autoroute est beaucoup plus éloignée donc aura un impact moins nocif pour les habitants. De plus les études ont montrées que de tous points de vues le projet nord en tête de Camargue était plus favorable.
Contribution n°534	20 : 23	Nous résidons au ██████████ et sommes touchés par le projet sud en tête de Camargue. Le projet sud n'est pas envisageable pour nous car il se trouve aux portes de notre habitation. L'autoroute sera très proche et va générer des désagréments notamment en terme de bruit et de pollution. Des études ont été faites et il a été retenu le projet nord par des professionnels. Nous espérons que le projet nord sera retenu car il impacte de moins près les habitants de tête de Camargue.
Contribution n°535	21 : 02	Il est inconcevable de privilégier les facilités de transports à notre environnement et notre terre nationale au jour où les directives écologiques sur le plan mondial prennent autant d'ampleur. Je militerai jusqu'à la mort pour empêcher la construction de cette autoroute
Contribution n°536	21 : 19	Soutien sans fin pour lutter contre cette autoroute destructrice pour la nature, l'environnement et l'histoire
Contribution n°537	21 : 25	je prends régulièrement la nationale 113 pour me rendre à Montpellier ou je fais mes études. J'ai pu apprécier les travaux de contournement autoroutiers qui ont été fait sur Montpellier ces dernières années. Le fait d'avoir éloigné l'autoroute de la partie urbaine à permis aux habitants de retrouver une qualité de vie et de déplacement qui avait été perdue par l'importance du trafic. J'espère que des travaux identiques seront prochainement réalisés sur Arles pour dévier le trafic du centre ville et éviter la pollution que subissent les riverains. Cela permettra également de gagner un temps précieux pour rejoindre l'autoroute de Nîmes à partir de la ville d'Arles car aujourd'hui les bouchons sont fréquents et souvent dus à des accidents.
Contribution n°538	21 : 26	C'est un combat très important !!
Contribution n°539	22 : 09	Protégeons nos territoires et leurs biodiversités ! Contre une situation écologique dégradée et ce projet autoroutier inchangé...
Contribution n°540	22 : 14	Aa
Contribution n°541	22 : 18	Contre le contournement autoroutier afin de préserver la Bio diversité .
Contribution n°542	22 : 25	Opposition à ce nouveau projet destructeur pour l'environnement
Contribution n°543	22 : 34	Je ne souhaite pas que ce projet autoroutier voie le jour car ce serait un désastre environnemental.
Contribution n°544	22 : 37	Je suis favorable à ce Contournement parce que nous ne pouvons plus supporter cet engorgement quotidien de la RN113.

Contribution n°545	22 : 40	Le contournement autoroutier est essentiel pour l'avenir de la ville, en raison de la pollution engendrée par le traffic qui n'ira pas en diminuant, quel que soit les scénarios d'évolution des modes de transport, en raison de l'impact sur la qualité de vie des riverains et des conséquences sur leur santé de ce traffic, en raison des risques d'accidents générés par le traffic, en raison de la barrière créée par la rocade entre les différents quartiers de la ville qui bloque toute mise en œuvre d'un urbanisme intégré et cohérent, en raison de l'approche patrimoniale si importante pour une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO qui laisse un cirque romain exceptionnel coupé en deux par une rocade qui supporte un traffic équivalent à celui d'une autoroute. Quel que soit les possibilités à l'avenir de faire évoluer les modes de transport pour réduire les pollutions et les rejets de gaz à effet de serre, il y a une réelle urgence à protéger la ville et ses habitants. Ce contournement a été trop longtemps différé.
--------------------	---------	---

#### Contributions envoyées le 29/01/2021

Contribution n°546	04 : 51	Je suis très favorable au projet de contournement car : Il est inadmissible de voir une quasi autoroute en plein centre-ville Je vis en zone polluée-Trinquetaille-, mes enfants vont à l'école à proximité immédiate de la voie rapide et souffrent de problèmes respiratoires Paralysie de la ville à chaque accident sur la voie rapide, et c'est quasiment chaque semaine On a hâte que ce projet voit le jour
Contribution n°547	05 : 48	Marre des bouchons !!!!

Contribution n°548	06 : 16	<p>Bonjour,</p> <p>Je vous transmets ce texte après la réunion de clôture d'hier soir ; je ne sais pas si on peut parler de contribution, plutôt d'une remarque.</p> <p>Après avoir suivi une grande partie des réunions sur ce projet, depuis 2 ans (nous nous étions rencontrés en avant-première, chez vous à Marseille, en juin 2019), je tiens encore une fois à souligner le professionnalisme, la rigueur, la compétence et ... la patience de votre équipe.</p> <p>Cela dit, je regrette qu'une modération plus active ne soit pas mise en place lors de ces visio-conférences, la parole étant donnée, il me semble, trop souvent et trop longtemps aux mêmes personnes qui martèlent depuis des années des fausses informations et des propositions hors sujet. Je cite pèle-mêle le tunnel et son absence avérée d'impact, les 900ha de terres agricoles détruites, les 50 000 véhicules subsistant sur la 113 après requalification, la simplicité d'un arrêté préfectoral obligeant les PL à passer par Orange, l'évidence que les nuisances dans Arles ne seront pas réduites par le passage de 80000 à 30000 véhicules, la visibilité flagrante de l'autoroute depuis le pont VGogh et la Via Rhona, l'absence de réduction de la sécurité routière en diminuant le flux par 3 et la vitesse par 2, ....</p> <p>Toutes ces énormités gâchent la qualité de votre travail, et surtout l'écoute et la bonne volonté des personnes qui ont des vrais problèmes à soulever ; du coup, elles se lassent (moi, par ex ), et abandonnent la discussion en cours de route (hier à 20h30, il n'y avait plus que 40 personnes sur les 80 du début) ; d'ailleurs à ce sujet, l'un des participants, qui a traité par 4 fois les services de l'Etat de menteurs, a lui-même fait preuve d'une présentation de la réalité toute personnelle en annonçant une participation à l'alter-concertation bien plus importante qu'à la concertation publique (je l'ai suivie chaque fois, il n'y a jamais eu plus de 30 participants- mais, à leur décharge, c'est vrai qu'ils ont eu beaucoup de soucis avec leur équipe de communication qui a été interrompue par l'irruption de hackers diffusant des messages pornographiques -)</p> <p>Je souhaite sincèrement que la « pacification » associée à la réhabilitation de la 113 soit déjà visible dans les positions, l'écoute et la réflexion en commun des 2 « parties » ; continuer à qualifier les propositions de « pro » ou « anti » contournement me paraît aller contre cet objectif, et être hors sujet par rapport à l'objet de la concertation qui est bien de sélectionner la moins « mauvaise » variante dans le fuseau SV.</p> <p>Bien cordialement</p> <p>[REDACTED]</p> <p>PS : je ne suis pas un délateur, mais à l'instar de cette participante qui s'indignait de ce que la mairie (enfin !) prenait position POUR le contournement, et sollicitait les contributions en ce sens, je vous transmets le lien <a href="http://changeonsdavenir.org/contournement/">http://changeonsdavenir.org/contournement/</a>, où l'on peut lire des membres du conseil municipal qui exhorte les habitants à contribuer CONTRE</p>
Contribution n°549	06 : 40	J'habite en bas de la voie rapide la pollution et le bruit font parti de notre quotidien pour autant je suis contre le contournement autoroutier qui n'est pas une solution écologique je prône plus de transports en train et oas de destruction d'un autre paysage et écosystème .Une protection contre les nuisances sonores doit certainement être possible .
Contribution n°550	06 : 47	Pour protéger les écosystèmes locaux, il est impératif d'empêcher ce contournement qui aura des conséquences dramatiques dans modification de la faune et la flore locale
Contribution n°551	07 : 09	De nombreux axes existants peuvent être exploités pour les poids lourds et transports de marchandises qui posent problèmes car bien trop nombreux, dangereux : ferroviaire, autoroutes A9 et A54. Pourquoi ne pas obliger ces professionnels à emprunter ces axes et rester sur l'existant pour les automobilistes
Contribution n°552	07 : 20	Je suis contre le projet autoroutier qui va détruire l'environnement fragile de la Camargue
Contribution n°553	07 : 28	Je suis pour le contournement autoroutier de ma ville Arles. Trop de bouchons et accidents sur la voie rapide et sur la rocade
Contribution n°554	07 : 41	Soutien le détournement de la ville d'Arles
Contribution n°555	07 : 50	Je ne supporte pas ce projet qui va détruire l'environnement fragile

Contribution n°556	07 : 52	Projet archaïque qui vient détruire le paysage, qui a un impact écologique désastreux. Bref c'est scandaleux en 2021 de devoir lutter pour la préservation de l'environnement, cela paraît tellement évident
Contribution n°557	08 : 09	Bonsoir, ce projet date des années 90 et ça complètement détruire notre environnement actuel camarguais. C'est en opposition totale avec la mentalité vers laquelle notre société actuelle se tourne aujourd'hui et pour le futur. Réfléchissons à d'autres alternatives, c'est urgent et important. Sauvons la beauté de cet environnement.
		<p>Nous venons par la présente formuler notre contribution concernant le contournement autoroutier, et plus particulièrement sur le tracé Sud 2 qui impacte nos terres et habitations.</p> <p>Agriculteurs exploitants depuis 3 générations, nous sommes propriétaires de la [REDACTED] et du [REDACTED].</p> <p>Le tracé sud 2 aurait les conséquences suivantes sur notre exploitation :</p> <p>Premièrement, l'autoroute couperait l'accès à notre exploitation au niveau du [REDACTED] et par conséquent, il faudrait un pont d'au moins 5 mètres de haut pour passer avec le matériel (tracteurs, faucheuses, camions etc...). Cela compliquerait donc notre travail en terme de praticité.</p> <p>Deuxièmement, le système hydraulique serait mis en péril dans le sens où de nombreux fossés seraient touchés. Vous n'êtes pas sans savoir la complexité en ce qui concerne l'irrigation de nos prairies ! Nous n'osons même pas imaginer également les difficultés et les conséquences néfastes sur l'arrosage durant les périodes de travaux.....</p> <p>Troisièmement, l'impact au niveau de nos terres serait considérable, à savoir environ 10 hectares de foin de Crau AOP, et ajouté à cela, ce tracé passerait au milieu de la seule terre de l'exploitation qui n'est pas en zone inondable, à savoir le prés attenant à la [REDACTED]. Lorsque l'on connaît la difficulté afin d'obtenir un permis de construire pour faire un hangar ou autres, nous nous retrouverions à court ou moyen terme dans une impasse.</p> <p>Sans oublier bien sur, l'expropriation de la [REDACTED], maison familiale des grands parents, exploitants agricoles également.</p> <p>Enfin, il ne faut pas oublier les bergers et leurs moutons qui transhument l'hiver sur nos prairies et qui contribuent à l'équilibre et à l'enrichissement de nos sols. Ce pastoralisme ancestral doit être sauvé !</p> <p>En résumé, ce tracé sud 2 impactera notre biodiversité, notre cadre de vie par les nuisances sonores, nos exploitations ainsi que notre patrimoine familial !</p> <p>Nous nous positionnons donc contre le tracé sud 2 et plus généralement contre la construction d'une infrastructure autoroutière.</p> <p>Cordialement,</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°558	09 : 05	<p>je suis contre le tracé sud vigeirat. de plus passer dans les marais de Raphèle me semble être un mauvaise idée.</p>
Contribution n°559	09 : 30	Je suis contre le tracé sud vigeirat qui détruirait tout un quartier d'Arles.
Contribution n°560	10 : 22	Le projet est indispensable à un développement de notre région
Contribution n°561	10 : 33	Détournons simplement les camions et comptons sur les nouvelles mobilités pour s'imposer sans qu'il soit nécessaire de construire un nouvel ouvrage autoroutier. Réfléchissons autrement et préservons la Camargue.

Contribution n°563	11 : 58	<p>Bonjour,</p> <p>Il me semble qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Quels seront les bienfaits de ce contournement au niveau de l'écologie et de l'environnement ?</p> <p>Étant prévu à proximité de la ville, en quoi diminuerait-il la pollution déjà existante ?</p> <p>Pourquoi s'acharner à détruire plusieurs espèces animales et végétales de ce parc naturel qu'est la Camargue ?</p> <p>Ce contournement sera payant et sans doute assez coûteux ce qui en découragera probablement certains et cela ne résoudra pas forcément le problème du trafic sur la RN 113.</p> <p>Pourquoi ne pas privilégier, de toute façon, les réseaux ferroviaires et fluviaux déjà existants à l'heure où, en plus, la tendance Européenne est essentiellement de freiner les émissions de CO2 ?</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud-Vigueirat soit abandonné.</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°564	12 : 13	<p>Je suis 300% favorable au nouveau tracé ("variante préférentielle du maître d'ouvrage").</p> <p>Vivement que le trafic autoroutier passe loin de notre centre ancien. Un air meilleur, moins de pollution sonore et surtout un accès moins dangereux pour sortir de la ville (la sortie au bout du boulevard Clémenceau est terriblement dangereuse.... à se demander comment cela a pu être autorisé)</p>
Contribution n°565	12 : 40	contournement plus que nécessaire
Contribution n°566	12 : 53	Je soutiens ce contournement, bénéfique pour Arles et le taux d'accidents très important.
Contribution n°567	13 : 07	<p>Contribution Concertation contournement -29/01/21</p> <p>Ceci est un avis favorable au tracé du contournement autoroutier, en réaction à l'article du journal la Provence du 28/01/21 intitulé : le Pont van Gogh et la Via Rhôna seront dégradés</p> <p>Comparer les dégradations portées à la Via Rhôna et au Pont Van Gogh à celles du Cirque Romain me semble complètement extravagant.</p> <p>En effet, face à un monument datant de deux millénaires, témoignage de notre histoire et de notre civilisation, inscrit comme monument historique et élément du patrimoine mondial, approché depuis le Musée départemental de l'Arles Antique par des centaines de milliers de visiteurs venus du monde entier, mais saccagé par une infrastructure routière véhiculant un trafic international intense, comment opposer un itinéraire cyclable de création contemporaine, certes de dimension européenne, certes d'un intérêt patrimonial, paysager, ludique indéniable, mais au demeurant, jamais remis en cause puisque toujours maintenu dans sa continuité. (La Via Rhôna ne traverse-t-elle pas d'autres routes, autoroutes, voies ferrées, canaux tout le long des 800 km de son tracé ? )</p> <p>Quant au Pont Van Gogh, dont tous les arlésiens connaissent l'histoire de son origine, de son déplacement et de sa reconstruction en 1962 à Arles après la destruction de l'authentique pont immortalisé par Van Gogh, qui s'est ému du peu de cas fait à ce « monument » ces dernières décennies, de son environnement dans une zone industrielle très dégradée et de son accès peu engageant depuis le centre- ville ? Peut-on aujourd'hui se plaindre d'une hypothétique perte d'attractivité qui serait due à la proximité d'une autoroute alors que l'intégration paysagère qui nous a été présentée ne semble en rien offensante et qu'elle pourra, aux phases ultérieures du projet, être largement discutée?</p> <p>J'ajoute par ailleurs à l'attention de ceux qui prétendent encore qu'un tunnel sous fluvial serait moins préjudiciable à la préservation de la Camargue et de la Crau, ont-ils vraiment réfléchi à l'impact d'une telle infrastructure dans la traversée d'Arles, avec les bouleversements sur les sols et les sous-sols ?</p> <p>Ont-ils vraiment réfléchi à l'impact sur les arlésiens des évacuations des gaz d'échappement des véhicules lancés à 130 km/h sous leurs pieds, aux conséquences sur la ville des fermetures du tunnel pour cause d'entretien ou d'accidents, ont-ils pensé aux dizaines de vies interrompues du fait d'une accidentologie excessive maintenue encore pendant de longues années du fait de l'allongement des</p>

		<p>études et du différencé de la réalisation de l'ouvrage ... ? Faut-il vraiment préserver un morceau de Camargue (et pas celui à plus haute valeur écologique) au détriment de vies humaines, de patrimoine urbain et de qualité de vie des arlésiens ?</p> <p>Bien sûr, le contournement tel qu'il est présenté n'est pas idéal, mais aucune création d'infrastructure ne peut l'être. Après 25 ans d'études et 3 concertations publiques, je pense pour ma part que celui qui est proposé est le moins mauvais, et qu'au regard du rapport bénéfice/ risque, il est largement avantageux.</p>
Contribution n°568	13 : 19	Contre le projet de déviation mais pour une réorganisation du transport routier à l'échelle européenne
Contribution n°569	13 : 22	<p>Bonjour,</p> <p>En tant qu'habitante d'un territoire que j'aime et qui me tient à cœur, je souhaite que le projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p> <p>D'un point de vue des dégâts écologiques qu'il cautionne (destruction d'espaces naturels et de terres arables dans une zone Natura 2000 et une réserve de Biosphère, destruction d'espèces, mitage du territoire), je considère que ce projet n'est pas pertinent. Compte tenu des engagements de l'Etat pour la lutte contre le réchauffement climatique, la perte de biodiversité, le développement durable et pour les générations futures, je pense qu'un tel projet n'est pas la bonne solution.</p> <p>D'autres alternatives doivent être proposées et envisagées, portant notamment sur la réduction du trafic en proposant d'autres moyens de transport collectifs et moins destructeurs : améliorer le trafic ferroviaire, proposer des zones de covoiturage, multiplier les lignes de bus, par exemple.</p> <p>Il semble que ce projet, trainant depuis des dizaines d'années dans les tiroirs, ne vise qu'à apporter un soutien économique à des activités destructrices de notre environnement, alors que tout l'argent qui y serait injecté pourrait au contraire servir à sa préservation.</p> <p>De plus, et très simplement, un projet ayant pour conséquence la destruction du paysage Camarguais dont nous sommes fiers ne peut être appuyé!!</p> <p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Mon avis sur ce projet est donc DEFAVORABLE.</p> <p>Bien Cordialement.</p>
Contribution n°570	13 : 48	La Camargue et la Crau sont un trésor. Un trésor de biodiversité, de culture et d'agriculture, d'économie touristique, de lien social, de qualité de la vie....Sachons préserver ce trésor et le transmettre aux générations futures. L'intégrité de ce territoire doit être conservé. Ne prenons pas les mauvaises décisions. Ne choisissons pas l'irréversible et la destruction de toute une partie de ce territoire d'exception. Renonçons au tracé V6 du "Sud-Vigueirat", et étudions une solution plus acceptable à tous les niveaux : la voie sous le Rhône.
Contribution n°571	13 : 59	Je soutiens ce projet car je pense qu'il y aura moins d'accident loin de bouchon moins de pollution et moins d'automobiles dans la ville d'Arles... je suis pour ce projet à cent pour cent ! Merci à vous et courage à vous j'espère que ce projet aboutira enfin.
Contribution n°572	14 : 31	Pour le contournement
Contribution n°573	14 : 33	..

Contribution n°574	14 : 34	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Ayant participé aux débats organisés à ce sujet, il me semble nécessaire de prendre en compte tous les dérèglements écologiques que cela va engendrer ;</p> <p>La biodiversité de la faune et la flore sauvage sont en danger avec un tel projet qui ne concerne que les humains.</p> <p>Je pense que nous mettons en danger toutes ces formes de vies au profit de la surconsommation. Il y a d'autres moyens de mettre en œuvre ce projet en déployant d'autres façons de penser et de faire.</p> <p>Par ferrouillage, par voie fluviale et garder l'existant en l'aménageant : Un revêtement adapté et un mur phonique.</p> <p>Il faut taxer fortement les camions en circulation qui transportent de la marchandise INUTILE et qui participent de surcroît à la pollution à cause de la surconsommation excessive.</p> <p>Il faut détruire toute cette biodiversité pour ça.... Les humains ! et La Nature, elle en pense quoi ? Je dis NON au contournement.</p> <p>Il y a des enjeux économiques humains, mais toutes les vies ( la biodiversité) que cela va détruire vous en pensez quoi ?</p> <p>Et sur cela qu'il faut réfléchir!</p> <p>Je souhaite de tout mon cœur que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné pour TOUJOURS.</p>
Contribution n°575	14 : 35	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante. Il est prouvé que cela détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et IRREEMPLACABLES. De nombreuses terres fertiles vont être CONDAMNEES et la nappe phréatique de la Crau va être en danger.</p> <p>Et enfin ce projet va engendrer une augmentation constante du TRAFIC de véhicules légers et de poids lourds.</p> <p>Vous devez vous montrer exemplaire car c'est par nos votes que vous êtes élus. Vos choix engagent la société. Quelle société voulez vous pour VOS ENFANTS ???</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>
Contribution n°576	14 : 51	<p>Eviter les bouchons, les accidents provoqués par une circulation trop importante, réduire la pollution</p>
Contribution n°577	15 : 08	<p>PROTECTION TOTALE DE NOTRE PHREATIQUE DE CRAU - NOTRE OR BLEU - Une ressource vulnérable !!!</p> <p>Le niveau de la nappe est fortement influencé par l'irrigation gravitaire des prairies de foin de Crau ( 70 % DE LA RECHARGE ).</p> <p>En 2011, une étude du SYMCRAU sur ce sujet a montré qu'environ 600 hectares de prairies pourraient disparaître à l'horizon des 10 prochaines années. Le coût global en eau ainsi généré (perte de recharge et croissance des besoins en eau potable) est estimée à 11 millions de m3/an.</p> <p>Les caractéristiques de la nappe de Crau rendent la ressource fortement vulnérable aux pollutions.</p> <p>Les activités humaines, croissantes sur le territoire depuis les années 1950, sont des sources potentielles de pollutions.</p> <p>Pour rappel 300 000 foyers dépendent de la nappe phréatique pour leur besoin en eau potable.</p>
Contribution n°578	15 : 09	<p>Je suis d'accord pour encourager ce contournement autoroutier d'Arles.</p>
Contribution n°579	15 : 13	<p>Après étude attentive du projet, je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>En effet, je pense qu'il n'améliorerait en rien les problématiques de pollutions atmosphériques ou sonores. De plus, il dégraderait une partie de la biodiversité et des paysages de Camargue. D'autres alternatives sont possibles, comme le développement du ferroviaire ou du fluvial.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p> <p>Merci pour la prise en compte de ma position.</p>

Contribution n°580	15 : 23	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Il y a un besoin de proposition concernant la problématique du trafic péri urbain d'Arles avec un axe actuellement saturé et dangereux.</p> <p>Le projet de minimiser le passage péri urbain concerné par du transport de marchandise long courrier me paraît censé mais je ne crois pas que le projet actuel permette réellement de répondre aux problématiques des Arlésiens.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ne devraient pas réussir à minimiser réellement le trafic.</li> <li>&gt; Pas de garanties tant sur le fond que sur la forme, pour les Arlésiens, d'une réadaptation à terme en axe urbain de la RN actuelle.</li> <li>&gt; Impact environnemental sur des parcelles agricoles et écosystèmes locaux pour lesquels aucune compensation n'est possible.</li> </ul> <p>Les principaux enjeux de ce projets ne sont donc pas du tout à mes yeux pour les Arlésiens mais visant à des intérêts macro économiques que je ne soutiens pas.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles tel qu'il est pensé actuellement, par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p> <p>Merci.</p>
Contribution n°581	15 : 50	<p>J'ai pu effectuer deux visites sur le site des tourbières de la Crau, en mars 2013 et en janvier 2021, en tant que [REDACTED]. Cet organisme géré par la Fédération des Conservatoires d'espaces naturels est chargé par le Ministère de la Transition Ecologique et l'Office français de la biodiversité de suivre la situation sur les tourbières de France, et d'aider à leur connaissance et protection par un apport documentaire et un soutien à la bonne gestion de ces milieux humides.</p> <p>La présence de tourbières est assez peu fréquente en Europe du sud, ce qui rend ces milieux particulièrement originaux et à protéger. Hormis les zones bien arrosées de Galice (nord-ouest de l'Espagne) où les tourbières sont abondantes du fait d'un climat propice, elles se retrouvent, dans l'aire méditerranéenne européenne, surtout en zones de basses et moyennes montagnes, plus fraîches et arrosées (comme, en France, dans le Parc national du Mercantour ou dans les Pyrénées catalanes).</p> <p>Dans les plaines méditerranéennes, les tourbières sont morcelées et très menacées par de nombreuses activités humaines ; la présence de relativement vastes surfaces est rare. Les tourbières de la Crau sont en France les seules de surface et d'épaisseur significatives. La brochure de la Commission européenne (1999) sur la conservation des tourbières dans l'Union européenne signale «de vastes dépôts de tourbe apparaissent aussi dans les marais côtiers et à l'embouchure des rivières, comme le delta du Rhône. Ces «tourbières de deltas» avec une teneur organique faible se sont formées lors de la terrestrialisation de marais côtiers dulçaquicoles ou de lacs saumâtres.</p> <p>Succow et Joosten, citent particulièrement le delta du Rhône dans leur description des tourbières de la région méditerranéenne : «un développement important de tourbières ne se trouve que dans la zone des grands estuaires fluviaux. Le delta du Rhône peut être cité comme exemple».</p> <p>Quel avenir pour les tourbières de la Crau? Nos visites, même si elles furent trop brèves, ont conforté pour nous l'importance de cette tourbière unique et la nécessité de la préserver durablement.</p> <p>L'importance des points d'eau affleurants (les laurons) et dont certains pourront être touchés par les entreprises de l'autoroute prévue, est à souligner.</p> <p>Dans le cadre de la réalisation de la déviation d'Arles qui toucherait les tourbières, il est indispensable que l'emprise de l'autoroute soit aussi faible que possible, s'il ne devait pas être possible de la réaliser ailleurs (élément dont il ne m'est pas possible de juger). Les travaux devraient être réalisés avec le plus grand soin en limitant leurs impacts, tant en surface qu'en importance. Il faut que les connexions hydrologiques soient respectées, maintenant la possibilité d'un apport d'eaux d'une qualité et d'une quantité convenables en toutes saisons et dans toutes les parties du marais.</p> <p>Pour une protection durable du site, outre des démarches pour parvenir à une connaissance accrue du patrimoine et du fonctionnement de ces milieux, une acquisition des terrains tourbeux en vue d'une protection durable par le Conservatoire du Littoral ou le Conservatoire d'espaces naturels serait vivement souhaitable. Elle serait à assortir d'une gestion appropriée, organisant notamment, dans les zones qui s'y prêtent, un pâturage selon des modalités conformes à la préservation de la faune et de la flore originales de ces milieux.</p>

Contribution n°582	15 : 51	Le tracet de ce contournement est une hérésie pour la commune d'Arles. C'est une abomination pour la campagne environnante, je suis de Raphèle et au niveau écologique cela entraînera la destruction du coussouls et quid de la nappe phréatique. Dans un monde où les esprits éclairés ont compris qu'il fallait ralentir une croissance frénétique, il est totalement absurde de créer une autoroute supplémentaire. Cela rajoutera une cicatrice non nécessaire, polluante, dégradante. Je suis contre ce contournement ;
Contribution n°583	15 : 52	Ok
Contribution n°584	16 : 03	-Le contournement autoroutier d'ARLES permettrait de sortir du centre ville les véhicules en transit dont certains transportent des produits dangereux.Un accident dans la traversée de la ville pourrait alors avoir de très graves conséquences. -Ce contournement provoquerait le désenclavement de la ville et le désengorgement de la RN 113 qui coupe la cité en deux. Les nuisances sonores en seraient réduites et la pollution diminuée sur cette voie requalifiée en boulevard urbain. -La baisse du trafic sur la RN 113 la rendrait moins accidentogène.Actuellement chacun des nombreux accidents entraîne un blocage de la circulation dans ARLES et ses environs.
Contribution n°585	16 : 42	J'exprime la nécessité de repenser ce tracé destructeur pour la Camargue
Contribution n°586	16 : 43	SUITE -Le contournement permettrait également une circulation plus fluide et sécurisée dans le quartier-village de PONT DE CRAU enfin désenclavé. -L'aboutissement du projet est souhaitable, et nécessaire, pour : -L'amélioration de la qualité de vie des riverains. -Le développement de l'économie locale, en cohérence avec ses atouts existants Le bien - être des générations futures.
Contribution n°587	16 : 55	Indispensable d'avoir un contournement vu le nombre de voitures... de nombreux accidents se créent à cause des bouchons...
Contribution n°588	16 : 58	pour le contournement autoroutier d'Arles afin d'éviter les accidents et embouteillages quasi journaliers.....

Contribution n°589	17 : 41	<p>Au nom de la communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette (ACCM) et en qualité de Président, je tenais à remercier l'Etat pour la qualité de cette concertation. Sur la forme, car en cette période complexe, l'organisation des réunions à distance n'a pas entaché la tenue des échanges. Chacun a pu s'exprimer, poser ses questions et y trouver des réponses. Sur le fond également, la pertinence des discussions est à saluer. Le niveau de précision des présentations sur toutes les thématiques et sur l'ensemble des secteurs géographiques était pointu, précis et approfondi. Je pense que bon nombre de nos concitoyens ont pu trouver des réponses à leurs interrogations.</p> <p>En tant que Président d'ACCM, je tiens à affirmer mon soutien au projet de contournement.</p> <p>Ce projet est indispensable pour notre territoire. Il permet, en outre, de mettre en œuvre un autre projet, celui de la requalification de la RN 113. Cette requalification, conditionnée par le contournement, est fortement attendue.</p> <p>Du point de vue sanitaire, on ne peut plus admettre qu'à l'occasion du passage de 75 000 véhicules, 11 000 personnes de St Martin à Arles, dont 5000 en traversée de ville, vivent à moins de 150 mètres de la RN 113. Aujourd'hui les quartiers de Fourchon, Barriol, Trinquetaille ou la Roquette subissent des nuisances sonores et des niveaux de pollution insoutenables.</p> <p>L'objectif de cette requalification n'est pas de se contenter de 30 000 véhicules par jour, mais de permettre la mise en place d'une structure ambitieuse de voies expresses dédiées aux mobilités actives et au transport en commun. Seules ces mesures pourront nous permettre de réduire le trafic et favoriser le report modal. C'est une traversée de ville que nous souhaitons pacifiée. Elle sera d'ailleurs complétée par le projet que nous soutenons dès aujourd'hui de création d'un pôle d'échange multimodal sur lequel nous travaillons activement avec la Région, ACCM et la SNCF.</p> <p>Nous souhaitons mettre en œuvre toutes les solutions visant à sortir du « tout voiture » et contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce projet va nous permettre d'atteindre cet objectif.</p> <p>La pacification permise par la requalification sera aussi sociale. Barriol est un quartier en souffrance, isolée socialement. Or, il nous paraît indispensable que l'intégration sociale de ses habitants se fasse également au travers de son intégration géographique. La RN 113 devenue boulevard urbain permettra de désenclaver le quartier de Barriol.</p> <p>Le projet de contournement et le champ des possibles qu'il ouvre pour le territoire permettra de projeter l'avenir de celui-ci vers des objectifs urbanistiques et patrimoniaux qui ne pourraient être conduits correctement aujourd'hui : le projet de création d'un port de plaisance n'en est qu'un exemple indicatif. De la même façon, les Amis du Vieil Arles rappelaient encore il y a peu dans le quotidien La Provence Arles à quel point la requalification de la RN 113 irait dans le sens de la préservation du patrimoine et de sa mise en valeur.</p> <p>La Ville d'Arles travaille d'ores et déjà sur l'étude de requalification. Une grande attention sera portée à l'ensemble de ces sujets. C'est un projet fondamental pour nous et il est nécessaire rapidement. C'est l'occasion pour nous d'insister sur la nécessité de ne pas différer ce contournement.</p> <p>De surcroît, nous avons à cœur la réduction de l'impact carbone sur le territoire. Monsieur Christophe Mirmand, Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a annoncé le 20 janvier la reprise d'une table ronde entre la Région et la SNCF pour la rénovation de la gare de triage de Miramas. Je salue cette décision et j'ai fait part à Monsieur le Préfet de mon souhait d'y être associé. J'ai à cœur d'y défendre les intérêts de notre territoire. Le report modal, plus que jamais doit se faire également sur le transport de marchandises. Le projet de contournement doit permettre d'alléger la densité de trafic en zones urbaines et de se rapprocher ainsi des objectifs de bas carbone.</p> <p>Je tenais à rappeler que la Ville d'Arles et ACCM continueront à contribuer à la réalisation de ce projet dans les échéances à venir.</p>
--------------------	---------	---

Contribution n°590	17 : 48	Je soutien le contournement autoroutier d'Arles!
Contribution n°591	17 : 50	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante car toutes ces variantes vont entraîner :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la destruction de milieux naturels et notamment d'habitats protégés et de tourbières</li> <li>- la destruction de terres agricoles fertiles avec des productions emblématiques labellisées telles le foin de Crau, la viande de taureau de Camargue</li> <li>- un risque de pollution de la nappe phréatique de Crau.</li> </ul> <p>Ce tracé Sud Vigueirat ne me semble pas compatible avec la proximité d'une ville classée au patrimoine mondial de l'Unesco, d'une réserve de biosphère, d'un parc naturel régional, et de deux réserves naturelles nationales.</p> <p>je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud-Vigueirat soit abandonné.</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°592	18 : 14	<p>À ma contribution précédente, je voudrais ajouter une argumentation dont je n'ai pas du tout entendu parler hier soir et que j'ai omis de signaler moi-même afin de l'opposer aux opposants, qui répètent sans cesse la même argumentation :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) le contournement est UN des moyens de libérer la ville des nuisances évoquées que je ne répéterai pas ; il sera combiné aux autres, largement évoqués dans les programmes de la campagne des municipales dont celui de Monica Michel, par ailleurs largement repris par d'autres.</li> <li>2) la santé des populations me semble prioritaire (c'est normal, je suis médecin) et prioritairement urgente à préserver.</li> <li>3) la pandémie a donné un coup de fouet à une conversion de la pensée concernant les modes de consommation, l'agriculture, le transport, et les nouvelles énergies ; donc je ne crois pas que le transport routier et les circuits longs vont croître parce qu'on aura la continuité autoroutière, et je ne crois pas que les véhicules resteront aussi polluants. Mais je ne suis pas devin....</li> <li>4) un bémol toutefois sur la vitesse à 130 du contournement : il me semble que la plupart des villes contournées par une bretelle d'autoroute font réduire la vitesse en regard des zones habitées (À Valence, je crois que c'est même très bas pendant qqs kms, à 70, mais je peux me tromper) ; c'est un point sur lequel on pourrait transiger.</li> </ol> <p>Merci.</p>
Contribution n°593	18 : 16	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Il correspond à un projet vieux de 20 ans et ne répond pas aux enjeux climatiques actuels. les objectifs pour un monde vivable sont la réduction du trafic routier, la diminution de la circulation de conteneurs de produits venus du bout du monde, la relocalisation d'une production de qualité, le maintien et développement du ferroviaire et voie fluviale. Ce projet fait peser des risques sur la nappe phréatique de la Crau, dénature la Camargue en créant une balafre visuelle et va endommager la biodiversité d'un territoire unique riche.</p> <p>Il détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières). Il détruira des exploitations fertiles privant la population de terres agricoles de proximité alors que la résilience alimentaire est un des enjeux des années à venir. L'État et les élus doivent réaliser que ce projet n'est pas à la hauteur de ce que les habitants attendent pour leur territoire. Je souhaite que les services de l'État reprennent leur copie et proposent des solutions aux nuisances actuelles qui soient cohérentes avec l'urgence climatique et écologique plutôt que d'accélérer encore la destruction du tissu vivant et social local en favorisant la circulation des camions et la multiplication des plate-formes logistiques.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>
Contribution n°594	18 : 27	Amélioration du réseau routier à l'entrée d'Arles. Protection du patrimoine. Sécurité des arlésiens.....

Contribution n°595	18 : 35	<p>Je suis POUR le contournement autoroutier tel qu'il est présenté. Cela permettra :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une amélioration de la qualité de vie des riverains arlésiens de la RN 113</li> <li>- un désengorgement de la RN 113, trop souvent encombrée (en particulier des poids lourds) avec des bouchons interminables et de graves accidents, conséquences de cet encombrements</li> </ul>
Contribution n°596	18 : 48	<p>Eu égard à l'impact sur l'écologie, sur l'agriculture et sur le paysage d'une zone classée Natura 2000, je suis contre ce projet . Il y a un vrai problèmes de flux et il faut désengorger la rn113 mais pas avec ce tracé. Réétudier d'autres options, tunnel, tracé Nord, fermeture de la rampe du boulevard Clemenceau, aménagement du rond-point du Vitier, obligation des poids-lourds qui ne desservent pas accm de passer par Avignon nord /Orange, création de portiques et contrôles afin de valider cette dernière option ..., et pousser encore plus loin le fret SNCF et Maritime en créant un pont supplémentaire au Nord avec axe train et voiture, développement du port fluvial pour stockage du fret mais aussi le compléter par aménagement du site qui devait accueillir le casino, 2 zones seraient créées pour le fret ferroviaire et maritime</p>
Contribution n°597	19 : 02	<p>Je ne suis pas satisfaite du tracé sud Vigueirat car il sera à proximité d'un quartier résidentiel avec des écoles maternelles et primaires, l'accès prévu près du pont van Gogh va amener un surplus de circulation dans un quartier paisible et devant les écoles. Je ne suis donc pas favorable à ce tracé pour de multiples raisons.</p>
Contribution n°598	19 : 24	<p>Je pense que le tracé choisi va boulever les paysages de manière sauvage, va changer brutalement la vie des riverains qui étaient paisibles. Je n'approuve donc pas ce tracé sud Vigueirat</p>
Contribution n°599	21 : 21	<p>Souhaite le contournement</p>
Contribution n°600	21 : 28	<p>J'habite à proximité de la Rd35, je crains une augmentation du trafic suite à l'accès près du pont van Gogh. Je trouve aussi dommageable de sacrifier des terres agricoles. Je ne pense pas que le tracé sud Vigueirat convienne, ne pourrait on pas simplement aménager la 113 avec de nouvelles infrastructures ("passerelles...")</p>
Contribution n°601	21 : 29	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>En effet, l'État s'engage régulièrement depuis plusieurs années (COP 21, Charte pour l'environnement de 2004, à valeur constitutionnelle, etc.) à lutter contre les changements climatiques, à protéger la biodiversité, à préserver les ressources en eau, à réduire la pollution de l'air, à cesser l'augmentation de l'artificialisation des sols... Les relocalisations industrielles et le développement du « consommer local » sont plébiscités... La ville d'Arles, antique et fière, a été classée au patrimoine mondial de l'UNESCO pour le plus grand bonheur de ses habitants et visiteurs, la fragile Camargue bénéficie de nombreuses protections environnementales (Natura2000, réserve de biosphère, entre autres), la Crau célèbre depuis peu le plein essor de la renommée mondiale de son emblématique foin...</p> <p>Et la promesse de ce contournement vient en totale contradiction avec tous ces engagements, apportant la certitude d'anéantir le travail de longue haleine réalisé par les acteurs locaux, nationaux et européens pour protéger et développer harmonieusement ce territoire de justesse épargné dans les années 1960 entre l'industrialisation autour de Fos et la massification du tourisme à la Grande-Motte.</p> <p>Le XXe siècle est mort, le XXIe ne demande qu'à nous laisser bien vivre... si nous acceptons enfin de déployer nos énergies communes et les budgets collectifs à la réalisation de projets cohérents avec les défis de notre temps.</p> <p>Or, ce contournement va à l'encontre desdits défis puisque :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules (voiture et camions) quand il est impératif et urgent de s'employer à réduire considérablement la circulation routière pour lutter contre les changements climatiques.</li> <li>- Il détruira des espèces et milieux naturels, notamment des habitats, protégés et irremplaçables, endommageant donc irrémédiablement la biodiversité que l'État s'engage pourtant à préserver.</li> <li>- Il condamne des terres fertiles et pâturages propices à des productions agricoles locales de qualité (et de renommée internationale qui contribue à l'entièreté de la réputation et de la richesse du territoire)</li> <li>- Il met en danger la nappe phréatique de Crau qui alimente plusieurs centaines de milliers</li> </ul>

		<p>d'habitants en eau potable.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il sera à l'origine d'une pollution visuelle directement délétère pour les Arlésiens ainsi que pour l'image de la ville auprès de ses visiteurs dont le nombre est pourtant -en dehors de la période actuelle de crise sanitaire- en constante augmentation (au bénéfice de l'économie locale).</li> <li>- Les pollutions sonores et de l'air seront étalées mais, dans leur globalité, nullement réduites.</li> <li>- La requalification de la RN113 associée à ce projet, en plus de peser très lourd dans le budget des collectivités locales, risque fort d'être un leurre puisqu'il y est prévu le passage de près de 30000 véhicules par jour, soit l'équivalent de la moyenne du trafic quotidien sur... une autoroute française !</li> </ul> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°602	21 : 46	Le contournement est vital pour les quartiers Sud déjà délaissés par la République, gangrénés par le trafic de drogue, les incivilités en tous genres et un cadre de vie dégradé par le trafic incessant des poids lourds : malgré les arrêtés départemental et municipal, ils continuent d'emprunter la RD 35. Et bien sûr, réaliser le barreau de la RD35 du rond point des allèges à Fourchon, afin de rapprocher des secours les 7500 habitants du secteur. J'espère que 10 ans après la mise en place de la énième concertation, le projet va avancer concrètement.
Contribution n°603	22 : 22	Indispensable pour la sauvegarde de la belle ville d'Arles et la qualité de vie de ses habitants

#### Contributions envoyées le 30/01/2021

Contribution n°604	06 : 26	Étant riverain de la départementale D35 si l'autoroute se fait elle devrait passer très près de chez moi, donc on déplace la pollution et tout ce qui s'y greffe. Moi je suis pour un agrandissement de l'actuelle 113 et le passage sous le Rhône et qu'on dise pas que c'est pas possible, nous avons bien traversé la Manche!
Contribution n°605	07 : 07	Aucune des variantes n'est satisfaisante. Je souhaite que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."
Contribution n°606	07 : 37	Pour le contournement
Contribution n°607	09 : 13	Ce projet, qui date des années 90, n'est plus du tout en accord avec les préoccupations actuelles : protéger la nature et l'écosystème au maximum. Cette région est magnifique et participe à la beauté de notre pays par sa nature. Une route au milieu viendrait en gâcher une bonne partie et perturberait grandement la faune et la flore locale. C'est meurtrier.
Contribution n°608	10 : 12	Petition
Contribution n°609	10 : 27	<p>Bonjour, Habitant Trinquetaille proche de la RN113 je suis confrontée aux différentes nuisances de la RN 113, notamment les odeurs de gaz échappement, ( concentration des particules fines ? (quand je suis à mon domicile ou dans mon jardin j'ai un air qui n'est pas sain) sans oublier les nuisances sonores, Cette route est un vrai cauchemar à utiliser, danger permanent des camions qui ne respectent pas les limitations de vitesse, danger des accès, la sortie 5 vers Nîmes, et la sortie 4 en fin de journée avec le pont du petit Rhône fermé, embouteillage régulier, fille de véhicule à l'arrêt avec des camions qui ne ralentissent pas et frôlent les voitures qui tentent d'accéder à la sortie. Voie vraiment très accidentogène. Il y a aussi un vrai problème d'accès à Trinquetaille (sens centre-ville/Tquinetaille) lors des grandes migrations des vacances, bouchons jusqu'au péage de l'autoroute en direction de Nîmes, dés qu'un accident survient plus de solution pour rentrer chez soi, des heures de queue, un passage par la ville compliqué quand tous les véhicules essaient de trouver une échappatoire.</p> <p>Cette voie n'est plus adaptée au trafic routier actuel, nous sommes sur une voie d'accès principale entre l'Espagne et l'Italie, il devient urgent de faire quelque chose et de nous aider à mieux respirer et ne plus risquer notre vie chaque fois que l'on prends son véhicule pour se rendre au travail.</p> <p>Merci</p>
Contribution n°610	10 : 49	Il faut un contournement pour éviter les blocages autour d'Arles. Cela pose des problèmes d'approvisionnement et d'accès aux commerces

Contribution n°611	11 : 05	suis pour le contournement
		<p>Alterconcertation de CHANGEONS d'AVENIR Dossier de synthèse</p> <p>I. Déplacements – jeudi 10 décembre 2020 (18h30-20h20) Intervenants : Stéphane COPPEY (FNE13) et Jean-Marc ROCCHI (Conseil de développement du Pays d'Arles)</p> <p>Nombres de questions/commentaires : 7 Nombre de visionnage en direct : Nombre de visites sur le site au 13/01 : 260</p> <p>Lien vers la vidéo : <a href="http://changeonsdavenir.org/alter-concertation-1-les-deplacements/">changeonsdavenir.org/alter-concertation-1-les-deplacements/</a></p> <p>II. Milieux naturels et climat-énergie – jeudi 15 décembre 2020 (18h30-20h10) Intervenants : Maxime ZUCCA (CNPN) et Anthony OLIVIER (Tour du VALAT)</p> <p>Nombre de questions/commentaires : 14 Nombre de visionnage en direct : Nombre de visites sur le site au 13/01 : 227</p> <p>Lien vers la vidéo : <a href="http://changeonsdavenir.org/alter-concertation-2-milieux-naturels-et-changements-climatiques/">changeonsdavenir.org/alter-concertation-2-milieux-naturels-et-changements-climatiques/</a></p> <p>III. Cadre de vie et paysage – mardi 5 janvier 2021 (18h30-20h20) Intervenants : Daniel Karcher (ex maire de KOLBSHEIM) et Jean-Luc MOYA (Agir pour la Crau)</p> <p>Nombre de questions/commentaires : 9 Nombre de visionnage en direct : Nombre de visites sur le site au 13/01 : 81</p> <p>Lien vers la vidéo : <a href="http://changeonsdavenir.org/alter-concertation-3-paysages-et-cadre-de-vie/">changeonsdavenir.org/alter-concertation-3-paysages-et-cadre-de-vie/</a></p> <p>IV. Agriculture et hydraulique – jeudi 7 janvier (18h30-20h30) Intervenants : Sébastien LEVIONNPOIS (Greniers d'abondance) et Mathieu ESPERT (Mas Granier)</p> <p>Nombre de questions/commentaires : Nombre de visionnage en direct : Nombre de visites sur le site : 45</p> <p>Lien vers la vidéo : <a href="http://changeonsdavenir.org/alter-concertation-4-agriculture-et-hydraulique/">changeonsdavenir.org/alter-concertation-4-agriculture-et-hydraulique/</a></p> <p>I. Les déplacements 75 800. C'est le nombre moyen de véhicules passant quotidiennement sur le pont de la RN113, dont 7000 poids-lourds. Dans le dossier de concertation, la DREAL indique que le projet de contournement autoroutier d'Arles vise à détourner le trafic de transit traversant la ville d'Arles pour améliorer la qualité de vie des habitants, créer une continuité autoroutière A8-A7-A54-A9 entre l'Espagne et l'Italie et pour contribuer au développement socio-économique local. Bien que la concertation actuelle ne remet pas en cause la pertinence du projet ou le tracé, on est tout de même en droit de se demander si cette variante « sud Vigueirat » permet de répondre à ces différents objectifs annoncés et aux attentes des habitants. L'objectif de la continuité autoroutière peut-être vite évacué, car elle ne concerne finalement que les transporteurs routiers. Le contournement peut-il être un atout économique ? La commune étant déjà connectée à l'A54, difficile de voir comment le déplacement du flux de transit, donc de véhicules ne faisant que passer, peut apporter une plus-value économique pour le territoire. On peut néanmoins se poser la question de savoir si l'A54 a eu un impact socio-économique local ? Au vu des diverses fermetures des grandes usines arlésiennes depuis 30 ans, on peut en douter. Seule la logistique se développe dans le territoire (St-Martin de Crau, Beaucaire, Garons, ...) pour un modèle très discutable vu ses impacts sur les terres agricoles et naturelles, et son bilan global sur l'emploi. Seul l'objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants peut réellement faire débat. A commencer par celui sur les déplacements et leurs perspectives. Il est malheureusement à signaler que dans les objectifs annoncés, contrairement au projet de liaison autoroutière Fos-Salon, il n'y a aucun objectif en termes de préservation de la biodiversité ou de lutte contre le changement climatique.</p> <p>1. État des trafics actuels (chiffres issus des documents de la DREAL consultables sur le site internet de la concertation)</p>
Contribution n°612	11 : 08	

	<p>75 800 véhicules par jour sur le pont de la RN113 à Arles, dont 7000 camions. 40 300 véhicules par jour au péage d'EYMINY, dont 6000 camions.</p> <p>En 2018, 78% des poids-lourds sont en transit. Ce taux est de 41% pour les véhicules légers. Les poids-lourds représentent 9% du trafic global au niveau d'Arles et 15% au niveau des péages.</p> <p>Si les poids-lourds ont une lourde part dans les nuisances (pollutions atmosphériques, sonores, altération des infrastructures), les congestions sont principalement causées par les véhicules légers. Les charges de trafic horaires sur la RN113 présentent une forte variabilité en semaine et en saisonnalité. Il existe de gros pics horaires tels le vendredi de 16h à 18h ou les dimanches de 17h à 19h. Le flux d'écoulement du trafic est loin d'être uniforme, ce qui est un élément important à prendre en compte dans les réflexions à mener sur la pertinence d'un tel projet.</p> <p>2. Perspectives des trafics et présentation du projet</p> <p>La continuité autoroutière est vue pour aller plus vite et faciliter les échanges à travers le sud de l'Europe. Ce paradigme était compréhensible dans les années 1990, mais aujourd'hui aux vues des développements des divers ports méditerranéens, les échanges se font de plus en plus dans l'axe Sud-Nord.</p> <p>Il souvent présenté que si rien n'est fait, le trafic ne fera qu'augmenter et que ces chiffres de croissance de trafic sont le noeud du problème. Pourtant, le problème ne se situe pas dans l'accroissement du trafic, mais dans ses contraintes d'écoulement. Le trafic n'est pas un fluide : selon les capacités données à tel ou tel endroit, les habitants vont prendre des habitudes différentes dans leur mode de déplacement (itinéraires, horaires...). Il n'y a rien de systématique. Le modèle qui a servi pour établir les perspectives de circulation est celui de la neutralité carbone en 2050. Le constat établi sur l'augmentation du trafic des dix dernières années n'a aucune raison d'être reconduit pour les dix prochaines années. Il est par exemple envisagé une diminution des déplacements en véhicules légers (que l'on commence à constater) mais une augmentation constante du transport routier.</p> <p>Selon les prévisions pour 2028, le contournement autoroutier serait emprunté par près de 43 000 véhicules. Mais il ne faut pas oublier qu'une grande partie de la population locale utilise quotidiennement la RN113. Selon les estimations de la DREAL, 29 600 véhicules par jour dont 900 camions continueront à passer sur le pont d'Arles. Ces 900 camions desserviront les différents entrepôts logistiques du territoire (sur Arles, Beaucaire, Garons), dont de nouveaux sont en projet, et cette circulation sera donc diurne. Un trafic plus important de camions sera ainsi observé sur la rocade d'Arles ou sur la RD15 entre Fourques et Beaucaire.</p> <p>Il est peu fait mention dans les rapports officiels de ce déploiement incessant de la logistique dans le territoire arlésien et gardois engendrant toujours plus de camions sur nos routes secondaires.</p> <p>Pour compenser la gratuité de l'autoroute entre Arles et Saint-Martin-de-Crau, il est prévu une augmentation du coût du péage aux barrières de péage. Celui-ci entraînera un phénomène de report de trafic sur d'autres voiries. Ainsi la RD6113 entre le rond-point du Vittier et Nîmes via Fourques ou la RD572 vers Saint-Gilles verront une très forte augmentation de leur trafic, alors que ces routes ne sont pas adaptées ou déjà saturées.</p> <p>Il est à noter que le demi-échangeur de Raphèle ne sera pas conservé, ce qui entraînera un report sur les axes secondaires pour rejoindre Raphèle ou Mas-Thibert.</p> <p>3. Requalification de la RN113 actuelle</p> <p>Un argument mis en avant par les partisans du contournement autoroutier est la future requalification de la RN113 qui traverse la ville en boulevard urbain. Les élus de la majorité arlésienne misent sur cette requalification pour redynamiser la ville et les quartiers de Barriol ou des Semestres.</p> <p>Quotidiennement près de 30000 véhicules dont 900 camions emprunteront le pont d'Arles. Ce chiffre est dans le cas le plus optimiste et dépend de nombreux facteurs difficilement modélisables (développement transports collectifs inter-cité, développement mobilité vélo, accroissement des livraisons en ville, ...). Cet ordre de grandeur de flux est énorme. Est-ce qu'avec ce trafic en 2028 on peut requalifier la RN113 en boulevard urbain ?</p> <p>Pour arriver à des chiffres qui font plaisir aux décideurs, il a été mis des contraintes extrêmement fortes sur cette requalification. Lors des réunions de travaux initiées en 2019 par la DREAL il a été avancé que le tronçon Pont-de-Crau / Raphèle serait limité à 70km/h, ce qui semble inimaginable pour les utilisateurs. La traversée d'Arles se ferait, elle, à 50km/h. A cette vitesse, avec les différents aménagements (bretelles, rond-point), évacuer le flux non-continu de 30000 véhicules</p>
--	---

	<p>journaliers sera très difficile particulièrement aux heures de pointe. Le trafic sera alors régulièrement congestionné.</p> <p>Réduire alors cet axe en 2*1 voie pour y incorporer des voies dédiées aux déplacements doux (bus, vélo) comme on nous le vend semble impossible. Lors des études réalisées pour la DREAL en 2019, il apparaissait qu'une requalification en 2*1 voie entraînerait systématiquement un fort report de circulation en ville et sur le pont de Trinquetaille, congestionnant le centre-ville et y faisant augmenter la pollution. Plus, on crée d'axes de circulation, plus on génère de trafic. Le contournement autoroutier de Montpellier ou la L2 à Marseille en témoignent.</p> <p>Cela n'étant pas dans les prérogatives de l'État, cette requalification reposera sur les collectivités locales, ville et région (voire département si cette voie bascule en RD). A la lecture des rapports et à écouter les responsables de la DREAL, il semble se dessiner une certaine hésitation des services de l'État concernant la requalification ce boulevard, conscients de la difficulté de sa réalisation. C'est une interpellation supplémentaire : sans une correcte requalification de la RN113 ce projet fait-il sens ?</p> <p>Or en restant en 2*2 voies, ce qui semble inéluctable vu le trafic annoncé, on rate l'objectif de requalification urbaine et également d'amélioration de la qualité de vie des habitants. On déplace une partie de la nuisance du moment. A 3km on n'éloigne pas la pollution ou le bruit, juste une partie. Si certaines zones habitées seront moins impactées par la pollution d'autres le seront plus.</p> <p>Barriol, les Semestre ou le Plan du Bourg seront ainsi enclavés entre une autoroute et une 2*2 voies. Peut-on alors parler d'objectif atteint? Ce qui importe à l'État est de réaliser cette continuité autoroutière, plus que la qualité de vie des arlésiens.</p> <p>4. Perspectives territoriales</p> <p>Ce projet de contournement autoroutier se présente au même moment que d'autres projets routiers : autoroute Fos-Salon, doublement de la RD268, LEO à Avignon, ... Tous ces projets ont un impact très lourd sur les terres agricoles et naturelles, le contournement d'Arles en est le bouquet.</p> <p>Le contrat d'avenir que la Région s'apprête à signer avec l'État semble assez navrant pour la transition énergétique et écologique. La plupart des modifications de budget portent sur plus d'investissements pour les projets d'infrastructures routières. L'ouest du département des Bouches du Rhône en porte la plus grande partie. Avec des budgets totalement disproportionnés dans une région qui a tant besoin d'investissements dans le rail ou dans le social. Comment justifier à l'échelle de la COP21 qu'on puisse oser prôner un tel projet ?</p> <p>Doit-on favoriser le routier ? Peut-on imaginer des aménagements pour améliorer l'existant ? Comment mieux gérer le flux ? Il y a matière à discuter. Malheureusement la concertation actuelle, malgré l'évolution de la société et les crises que nous vivons en ce moment, ne le permet pas.</p> <p>Contrairement au débat public actuel sur la liaison Fos/Salon où les services de l'État ont pu remarquer à quel point les questions des différentes modalités (rail, fluvial) ont été mises en avant par les citoyens.</p> <p>C'est seulement si on réduit le trafic qu'on réduit les nuisances.</p> <p>II. Milieux naturels et changements climatiques</p> <p>Quels impacts sur les milieux naturels et la biodiversité ?</p> <p>Quels enjeux par rapport aux bouleversements climatiques et aux engagements de l'état en terme de réduction des gaz à effet de serre ?</p> <p>Avec Maxime ZUCCA, ornithologue et membre du Conseil national de protection de la nature et Anthony OLOVIER, herpétologue travaillant à la Tour du Valat et Virginie MARIS, chercheuse au CNRS. Elle travaille en philosophie de l'environnement au Centre d'écologie fonctionnelle et évolutive (CEFE) de Montpellier</p> <p>1. IMPACTS SUR LA BIODIVERSITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• État des lieux global</li></ul> <p>Crise d'extinction massive : 28 % des espèces évaluées sont menacées au niveau mondial</p> <p>Disparition paradoxale des espèces les plus charismatiques.</p> <p>Déclin des espèces communes : 3 moineaux sur 4 ont disparu à Paris. Disparition et destruction des habitats dus à la culture intensives et l'artificialisation des sols....</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Contexte méditerranéen</li></ul> <p>Le pourtour méditerranéen fait partie des 34 points chauds à préserver en priorité sur la planète.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• État des lieux en Crau et en Camargue</li></ul> <p>Malgré les différentes protections pour protéger la biodiversité (Parc Naturel Régional de</p>
--	---

Camargue, réserves naturelles, zone Natura 2000) les études de Thomas Galewski et de Vincent Devictor montrent une baisse importante de la biodiversité en particulier les oiseaux. Les milieux naturels ont perdu 1000 ha de terre chaque année depuis 1990

- Projet de contournement autoroutier

Le projet de contournement va augmenter la destruction de la biodiversité déjà très impactée. En particulier dans le secteur des marais de Meyrane et des Chanoines, zone de tourbières, de laurons. 21 ha d'intérêt communautaire vont être détruits.

L'inventaire de la DREAL en 2019 répertorie :

- 108 espèces d'oiseaux dont 84 protégées (l'outarde canepetière, le crabier chevelu...)
- 7 espèces de reptiles (le lézard ocellé)
- Des batraciens (le crapaud épineux)
- Des insectes (papillon, libellule odonate, diane)
- Un enjeu spécifique : la connectivité
  - Impacts directs

Les animaux se déplacent soit pour trouver de nouveaux territoires, soit pour migrer (ex : les batraciens, les papillons) soit pour s'alimenter (chauve-souris) ou se reproduire. Les barrières que constituent les constructions routières (autoroutes, voies rapides) vont impacter leur déplacement et leur survie. Ce contournement crée une deuxième barrière et une fragmentation du milieu en particulier pour les chauves-souris qui nichent en Camargue et hibernent dans les Alpilles.

- Impacts indirects : Bruit, collisions
- et encore plus indirects

Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF), extraction de matériaux, transport de matériaux et bilan carbone du chantier.

## 2. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

La Camargue, un joyau de biodiversité, la mieux protégée de France, avec un parc naturel régional ancien, de grandes superficies classées en réserves naturelles (Les Marais du Vigueirat, la réserve de Camargue, la Tour du Vallat), de plusieurs sites Natura 2000 (du Grand Rhône, Marais de Crau...), site classé RAMSAR (zones humides d'importance internationale), réserve Man and Biosphère (UNESCO).

Beaucoup de périmètres ont été dessinés pour que l'autoroute puisse passer, cela avait été pensé ...

Origines juridiques de la séquence, ERC : Éviter, Réduire, Compenser

- Loi de 1976 : « supprimer, réduire, et si possible compenser les conséquences dommageables pour l'environnement » (article L.122-3 du code de l'environnement). Elle s'applique au projet, plan et programme soumis à évaluation environnementale.
- 1985 : Directive européenne qui introduit la séquence ERC pour tous les états membres
- 2009- 2010 : la séquence ERC est réaffirmée dans les lois du Grenelle notamment à travers la réforme de l'étude d'impact.
- 2012 : publication d'une doctrine d'application de la séquence ERC par le ministère de l'écologie
- 2013 : publication des lignes directrices déclinant la doctrine ERC
- 2016 : clarification et enrichissement de la séquence ERC en introduisant le principe d'action préventive

\* Ce principe implique d'Eviter les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit, à défaut d'en Réduire la portée, enfin en dernier lieu de Compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites, en tenant compte des espèces des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées (article L110-1)

Le principe d'action préventive et de correction des atteintes à l'environnement se doit d'utiliser les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable.

Ce qui est important, la séquence ERC vise à l'absence de perte nette de la biodiversité. Les mesures compensatoires doivent se traduire par une obligation de résultat. Si la compensation n'est pas satisfaisante le projet ne peut pas être réalisé en l'état (ex : problème des tourbières).

L'évitement : il existe 2 types d'évitement

En amont, comparaison de deux tracés, selon une analyse multicritères (biodiversité, sociaux économiques...) en vue de trouver la moins mauvaise des solutions.

Évitement in situ au sein du projet : si on constate que des habitats particulièrement riches qu'on ne peut pas remplacer, le tracé doit s'adapter ou le contourner (ex : les tourbières).

	<p style="text-align: center;"><b>La réduction :</b></p> <p>En phase de chantier, faire en sorte que le chantier soit le moins impactant possible (ex. : saisonnalité de l'abattage des arbres et respect de la période de nidification)</p> <p>En phase d'exploitation : par exemple, en réduisant la mortalité des individus par la création de dispositifs de franchissement des infrastructures.</p> <p style="text-align: center;"><b>La compensation :</b></p> <p>Après avoir évité et réduit, on évalue la perte de biodiversité résiduelle. Si l'impact est significatif, il doit donner lieu à une compensation. La compensation doit viser une équivalence fonctionnelle (ex. : habitats semblables à ceux qui ont été détruits).</p> <p>Suite à la destruction d'un site par le projet, on essaie d'améliorer l'existant sur un autre site (ex. : création de mares).</p> <p>On n'a jamais de compensation en dés-imperméabilisation des sols.</p> <p>Dans ce projet il y a des choses qui ne peuvent pas être compensées ; par exemple les marais de Raphèle sont installés sur une immense tourbière, écosystème uniques en France méditerranéenne, et qu'il n'y a pas d'équivalent ailleurs en Europe.</p> <p style="text-align: center;"><b>3. BOULEVERSEMENT CLIMATIQUE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Les prédictions globales :</b></p> <p>Une augmentation des températures de plus de 2° semblait être un scénario qui permettait de respecter les conditions d'habitabilité, de bien-être et de confort supportable. Ce scénario s'éloigne chaque année d'avantage du fait de l'augmentation des concentrations des gaz à effet de serre dans l'atmosphère.</p> <p style="text-align: center;"><b>Les engagements explicites :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• COP21</li><li>• Loi climat-énergie</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>• Engagement de l'Europe : 55 % de réduction d'émission de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici 2030</li></ul> <p>Ces engagements sont vitaux, particulièrement chez nous en Camargue : sécheresses, augmentation du niveau de la mer et crues.</p> <p>Face à ces engagements qui ne sont pas respectés, on a un certain nombre de contentieux en cours (saisie de la justice)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• URGENDA (Pays-Bas)</li><li>• Acceptation du conseil d'Etat de la saisine portée par Grand-Synthe pour que l'état respecte ses engagements.</li><li>• « Notre affaire à tous » un certain nombre d'associations qui saisissent le Conseil d'état pour que celui-ci respecte ses engagements.</li></ul> <p>Ce projet de l'ancien monde répond essentiellement aux besoins actuels et futurs du Grand Port Maritime de Marseille (2018 : 1, 15 millions de containers, prévisions en 2023 : 2 millions et en 2030 : 3 millions). Cette augmentation des gaz à effet de serre, ce coût carbone très important ici et dans les pays exportateurs, c'est une conception de l'avenir inacceptable, irréaliste et complètement décalée par rapport aux engagements de l'état en terme de réduction de gaz à effet de serre.</p> <p style="text-align: center;"><b>III. Paysages et cadre de vie</b></p> <p>La RN113 traverse aujourd'hui la ville d'Arles avec une densité de trafic très importante, entraînant de fortes nuisances atmosphériques et sonores. Le projet de contournement se propose de remédier en partie à ces nuisances. Est-ce réaliste ? Quel impact aura ce contournement sur notre cadre de vie et nos paysages ? Quel avenir pour la RN113 actuelle ?</p> <p style="text-align: center;"><b>1. Pollutions et nuisances</b></p> <p>Pour évoquer la question du cadre de vie d'Arles liée à ce contournement autoroutier, il faut évoquer la question très prégnante de la pollution de l'air et la re-contextualiser notamment au niveau de l'engagement de l'État en matière de réduction de la pollution de l'air et des gaz à effets de serre. L'objectif national est de réduire les émissions de GES de 40% en 2030 par rapport aux données de 1990. Nous sommes actuellement en retard sur cet objectif.</p> <p>Il est particulièrement visé les oxydes d'azotes qui sont les principaux polluants atmosphériques et dont l'origine est due à 55%, aux transports routiers. Il est à rappeler que la pollution de l'air est la troisième cause de mortalité évitable dans le pays. La France a été condamnée à plusieurs reprises et risque de l'être encore prochainement pour le non-respect de la directive européenne</p>
--	---

concernant la qualité de l'air, et notamment sur le fait qu'elle ne respecte pas la valeur limite annuelle sur le dioxyde d'azote, et ce depuis 2010. Ça fait 10 ans que la France est déjà en infraction sur cette question importante.

Cela peut sembler déconnecté de ce projet, mais ça pose au contraire le cadre légal autour de celui-ci. On est alors en droit de se poser la question de savoir si ce projet participe aux objectifs de la France de réduire ses émissions de GES.

Le principal problème de ce projet réside dans le fait que la pollution de l'air ne sera pas réduite, mais déplacée. En 2028 les trafics cumulés du contournement et de l'axe actuel seront assez similaires à celui du trafic actuel. Il n'y a donc guère de chance de voir la pollution globale diminuer. Une partie en sera déplacée juste au sud de la ville, mais cela reste des gaz diffus, il ne faut pas croire que la pollution reste aux abords immédiats des routes.

En regardant en détail les cartes fournies par la DREAL concernant les estimations d'émissions des oxydes d'azote en 2028, on peut toutefois constater une amélioration notable au niveau de Trinquetaille, en particulier au Vittier et à Saint-Genest. Il est difficile de parler d'amélioration sur le quartier de la Roquette, tant celui-ci reste concerné par une forte pollution. Par ailleurs, les habitants de Raphèle, Balarin ou encore Saint-Martin seront plus exposés. Sans oublier les futurs riverains ruraux du contournement.

Au total, selon la DREAL, « seules » 2800 personnes seraient moins exposées aux émissions de gaz polluants. Même si c'est mieux que rien, c'est un élément important pour relativiser l'impact de ce projet sur la pollution de l'air.

Autre nuisance importante, le bruit. Les cartes présentées dans les documents officiels, montrent un fuseau de nuisance assez similaire à la pollution de l'air. Selon celles-ci l'impact sonore serait inchangé entre Raphèle et Saint-Martin de Crau. Si l'on note une amélioration en traversée d'Arles, le contournement engendrera une forte dégradation au sud d'Arles le long de celui-ci. Les couleurs employées dans les cartes, en particulier le vert, peuvent parfois induire en erreur.

Il est nécessaire de garder à l'esprit qu'en cas de contournement autoroutier, la RN113 actuelle serait toujours empruntée par près de 30000 véhicules jours, dans un flux non-linéaire. La réduction des nuisances sonores ne sera pas non plus marquante.

Quelles solutions seraient toutefois envisageables pour réduire les nuisances actuelles ? Il y a eu des solutions techniques proposées par les techniciens de l'Etat et les associations présentes dans les commissions. Parmi elles, la réduction de la vitesse à 50km/h sur la partie urbaine de la RN113 serait la plus judicieuse pour réduire les nuisances atmosphériques et sonores. Des murs anti-bruit et des revêtements spéciaux sont aussi avancés, mais ces solutions ne sont pas radicales.

## 2. Paysages

Quel impact aura ce contournement sur les paysages ? De nombreuses entités paysagères seront traversées par cette autoroute : haute Camargue, bocages périurbains de Gimeaux, Grand Rhône, Petit Plan du Bourg, Grand Plan du Bourg, terres agricoles de la Draille marseillaise, Crau des marais et des étangs, et enfin Coussouls de Crau. Ce dernier étant un milieu unique et non compensable.

Vu cette multiplicité des milieux traversés, l'impact sera lourd. Il n'y aura pas d'autoroute sans ouvrage d'art important, au regard de la traversée du Rhône et des nombreux réseaux hydrauliques impactés. Plusieurs viaducs et ponts sont prévus. Dans un territoire plat, ceux-ci seront forcément visibles, à plus ou moins grande distance.

Le principal ouvrage sera un viaduc pour traverser le Rhône, en tête de Camargue, à quelques encablures des limites du Parc Naturel Régional. Il sera d'environ 1800m de long et la route sera à 25m de hauteur.

Pour rappel, parmi les sept variantes initiales du projet, la seule qualifiée de très bonne pour le cadre de vie était la solution sous-fluviale longue, laquelle répondait favorablement à toutes les fonctions et objectifs sauf le coût, ce qui lui a valu d'être balayée d'un revers de main. Les questions environnementales et de pollutions n'ont pas la chance d'être réglée à coup de « quoi qu'il en coûte ».

Un autre impact très peu évoqué pour ne pas dire occulté pour l'instant, est la phase de chantier. Comment réaliser des travaux d'élargissement de la RN113 en maintenant une circulation très difficile ? Voies provisoires, sur largeurs temporaires, ouvrages de génie civil spécifiques, ... Il est à prévoir d'énormes difficultés de circulation se répercutant sur l'ensemble du réseau secondaire et urbain pendant de longs mois.

L'accès au chantier ou l'acheminement d'engins sera également très compliqué dans certains secteurs, comme par exemple au niveau du Petit Plan du Bourg où seule la RD35 existe. Les camions passeront-ils par la zone urbaine, devant plusieurs groupes scolaires ? Ou ce sera un énorme détour par Mas-Thibert, qui en subira alors les conséquences ?

Les travaux qui s'annoncent seront particulièrement pénalisant pour le cadre de vie et la circulation de milliers d'arlésiens et de saint-martinois au quotidien.

### 3. Requalification de la RN113

Cela fait rêver certains habitants et les élus à la tête de la mairie d'Arles : le contournement autoroutier permettrait une requalification en boulevard urbain de la RN113. Le rapport du dossier support de concertation de la DREAL mentionne que « la requalification urbaine de la RN113 constitue un projet distinct, bien que complémentaire, de celui du contournement. Ses modalités ne font donc pas l'objet de la présente concertation ».

Or si ce projet de requalification est bien conditionné par celui du contournement, l'inverse n'est pas vrai. L'un est présenté sans l'autre. Nous sommes dès lors en droit de nous interroger sur la pertinence de l'objectif initial de l'amélioration du cadre de vie pour les arlésiens ? Comment imaginer un tel projet de contournement sans repenser simultanément l'axe actuel ? Comment mener une concertation publique sans l'un des éléments essentiel pour la compréhension de l'évolution de notre cadre de vie ?

Aujourd'hui il est fait mention de requalification de la RN113 en boulevard urbain. Par définition, un tel équipement se définit comme un axe structurant qui combine les fonctions de déplacement et d'espaces publics de qualité où les nuisances liées au trafic routier sont fortement réduites.

Il est nécessaire de rappeler que le contournement autoroutier permettra de déplacer seulement le flux de transit, soit environ 55% des véhicules empruntant le pont sur le Rhône. Dans les études de prévisions de trafic menées par la DREAL, s'appuyant sur le scénario de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2019, il est prévu en 2028 avec le projet de contournement, un trafic persistant de 29600 véhicules journaliers sur le pont de la RN113 traversant Arles, dont 900 camions. Pour comparaison, le trafic moyen sur un tronçon autoroutier français est de 29800 véhicules/jours. A l'évocation d'un boulevard urbain on peut s'attendre en effet à de la mobilité douce, des pistes cyclables, de la fluidité ou encore une réduction du caractère accidentogène de l'axe, mais il est bien difficile d'imaginer cela.

L'alternative est très claire : soit il est maintenu un axe en 2\*2 voies plus fluide avec une vitesse réduite malgré un risque de congestionnement aux heures de pointes et sans changement notable sur la ville, soit les décideurs locaux croient à ce projet de requalification urbaine et l'axe bascule en 2\*1 voie, plus des voies de bus et cyclables, avec une circulation totalement congestionnée, et un report sur certains axes du centre-ville comme le montre une étude de la DREAL en 2019, entraînant une hausse de la pollution en centre-ville.

Une autre question relative à cette requalification est son coût. A défaut de projet concret, aucun coût n'est pour l'instant évoqué. Ce projet sera une problématique de la commune et de la communauté d'agglomération. Le coût sera en grande partie à la charge des collectivités locales. Avec quels impacts pour les impôts locaux des arlésiens, pour un projet dont on peut douter de sa fiabilité ?

Il est prévu que des études sur ce projet soient lancées par la mairie dans le premier trimestre 2021. Malheureusement à l'heure de cette concertation, nous n'avons encore une fois pas tous les éléments pour juger les réels impacts de ces projets complémentaires sur notre cadre de vie.

### IV. Agriculture et hydraulique

Avec la participation de Sébastien LEVIONNOIS, chercheur en écologie tropicale, membre de l'association « les greniers d'abondance », Mathieu ESPERT, membre de la coopérative agricole Longo Maï au Mas Granier à Caphan et Cyril Girard, illustrateur naturaliste, acteur de la protection de l'environnement.

#### I. LE SYSTÈME ALIMENTAIRE ET SA VULNÉRABILITÉ FACES AUX GRANDES MENACES ACTUELLES

##### – Qu'est-ce que le système alimentaire ?

Autrefois, les pouvoirs publics à travers les greniers d'abondance prévoient le stockage annuel à de céréales nécessaires à l'alimentation de leurs habitants.

La complexité du système alimentaire n'est plus à démontrer, exemple pour faire un yaourt aux fraises, nous faisons le tour du monde !!! Pour chaque ingrédient, nous sommes dépendants des

		<p>entrants comme le soja pour l'alimentation du bétail, les phosphates pour les engrais et les pesticides. Pour la distribution du lait dans les entreprises agro-alimentaires, nous dépendons du transport et donc du pétrole. Importation des fruits et légumes où on peut trouver en Espagne d'immenses superficies de culture sous serres utilisant énormément d'énergie, d'engrais et pesticides. Le sucre issu de culture industrielle de betteraves ou de carottes utilisant aussi des engrais et des pesticides. Idem pour l'amidon, les épaisseurs (gomme de Guar venant d'Inde) et Carraghénanes (algues venant des Philippines) et enfin les arômes, issus de la pétrochimie. En résumé pour ce simple produit, nous avons besoin d'une dizaine d'espèces végétales et animales réparties partout dans le monde. Cela implique une forte dépendance aux transports de longues distances. Après conditionnement et emballage en usine, le périple continue via des plateformes logistiques, des camions de livraison et les rayons des grandes surfaces.</p> <p>En amont de la production, on a la politique foncière et agricole et les intrants agricoles. En aval, on trouve, la transformation, la distribution, la consommation puis les déchets.</p> <p>Les principales menaces qui rendent cette sécurité alimentaire vulnérable :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Changement climatique et effets sur la production agricole : Historiquement un certain nombre d'événements climatiques extrêmes, sécheresses de 1976, de 2003, fortes inondations de 2016 ont entraîné chaque fois 15 à 20% de perte de la production agricole en France. Les projections sur des années normales selon un scénario optimiste de météo France s'élèvent à + 3° à l'horizon 2100, globalement toute la France sera touchée par une exacerbation de la gestion de l'eau. En France 50% de la réserve en eau est utilisée par l'agriculture, cela sera contraint par le changement climatique parce qu'on s'attend à une réduction de 10 à 40% des débits des rivières.</li> <li>2. L'effondrement de la biodiversité Sur notre planète aujourd'hui, les mammifères terrestres, sont représentés essentiellement par les humains et animaux d'élevage, alors que les autres mammifères sauvages ne représentent plus que 5% de la biomasse totale. On a un poids écologique disproportionné. C'est aussi quantifié pour les insectes, en 2019 une étude a montré qu'en 10 ans leur population a baissé de 67%, dans des prairies et des parcs... Cela affecte les services écosystémiques dont l'agriculture a besoin, par exemple la pollinisation, la vie du sol. Cet effondrement de la biodiversité n'est pas étranger à la manière dont on conduit l'agriculture : utilisation de pesticides, perte de la diversité des paysages (r)</li> </ol>
Contribution n°613	11 : 17	Pour le contournement autoroutier
Contribution n°614	11 : 20	Je pense indispensable de réaliser le contournement autoroutier de la ville d'Arles pour d'évidentes raisons de sécurité (accidents) qualité de l'air, circulation entre St Martin de Crau et le Gard et plus particulièrement pour l'accès à Fourques.
Contribution n°615	11 : 30	<p>Je souhaite que le projet de contournement de la ville d'Arles soit pris en compte pour les raisons suivantes :</p> <p>Sur le plan de la santé (circulation infernale de camions pollueurs)</p> <p>Sur le plan de la sécurité (situation actuelle accidentogène)</p> <p>Sur le plan de la communication Italie / Espagne et plus localement Arles / Fourques et le Gard</p> <p>Sur le plan de la préservation de notre patrimoine architecturale et même de notre habitat (toitures et façades noircies par la pollution ...)</p>
Contribution n°616	12 : 25	Pour ce contournement autoroutier indispensable à la qualité de vie des arlésiens et nécessaire pour éviter les accidents graves au niveau de l'accès par le centre ville. Comment une ville classée au patrimoine mondial de l'Unesco peut-elle être traversée par un des axes principaux de circulation de l'arc méditerranéen ?
Contribution n°617	13 : 28	<p>Le gros problème des Arlésiens c'est un problème de circulation urbaine, périurbaine et entre quartier.</p> <p>Arles est une ville coupée en 2 par un fleuve.... franchi seulement par un pont de ville.... Alors que la ville possédait 5 ponts au Moyen-Age (assez surprenant comme constat).</p> <p>Mettre en place un pont piétonnier, vélos, motos sur l'ancien pont de Lunel pour relier de manière douce Trinquetaille au centre ville et éviter de prendre sa voiture et faire le tour par la RN 113 pour aller faire ses achats locaux.</p> <p>Mettre en place un pont en Zone Nord, liaison avec le carrefour du tombeau au Nord de Fourques</p>

		<p>(idem soulagement de circulation en centre ville et RN 113). Un pont a bien été construit sur cette Zone Nord d'Arles pour passer la voie ferrée et accédé ainsi à la zone portuaire (abandonnée elle aussi depuis des décennies, projet des années 1970) Le financement a bien été trouvé pour cette réalisation.</p> <p>Jusqu'à présent Arles a été une ville sans ambition qui fait fuir ses enfants, des projets sans envergure.</p> <p>Nous ne voulons plus de projets datés, non aboutis, remaillés, manquant de bon sens et de vue sur les réalisités d'un monde qui change et très vite.</p> <p style="text-align: center;">Nous voulons ..... De l'innovation, des idées flamboyantes !!!!</p>
Contribution n°618	13 : 42	Arrêt de bouchons tous les jours
Contribution n°619	13 : 43	Ns habitons sur Trinquetaille et les camions sont bcp trop fréquents sur la v rapide il y a trop de danger une autoroute serait très bien pr contourne Arles
Contribution n°620	15 : 01	Bonjour, non, non et non! je suis écoeuré par la monstrueuseté de ce projet. Comment nos élus permettent une telle destruction de nature. C'est une vision étroite et court termiste. Tout ça pour gagner 5min. et développer encore un peu plus le trafic routier qui est non seulement désastreux pour notre environnement mais aussi dangereux pour la santé de tous. Veillez s'il vous plaît relayer mon désaccord profond pour ce funeste projet sachant que je suis seul dans mon entourage à prendre la peine de vous écrire. Mes proches n'en pensent pas moins que moi....
Contribution n°621	15 : 06	Après consultation du projet, nous approuvons l'ensemble de cette réalisation,
Contribution n°622	15 : 15	Bonjour, il est profondément intolérable de voir que des projets comme celui ci peuvent encore être imaginés et proposés à nos élus. Ce projet est une aberration environnementale, sociale, économique et politique. Que cesse ce développement énergivore qui ont des usages pas moins énergivore et désastreux du point de vue de notre environnement et de notre santé. Dans quel monde voulons nous vivre?! Ce projet est issu d'un petit nombre de gens et décidé par un petit nombre de gens. Veillez à ce que les résultats de cette " enquête publique" impacte significativement sur la décision finale de ce projet. C'est la condition sine qua non à la prise d'une décision démocratique. Merci.
Contribution n°623	16 : 57	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Au cours de cette consultation ont été répétés les enjeux de réduction de la pollution de l'air et de la pollution sonore. Cependant, la création d'un contournement autoroutier ne revient finalement qu'à décaler le problème car :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bien que l'émission des polluants (gaz, microparticules, ...) serait (légèrement) éloignée, elle resterait présente et serait même amplifiée avec une augmentation de la limitation de vitesse à 130 km/h (au lieu des 90 km/h actuellement sur la RN113 au droit d'Arles) et l'augmentation prévue du trafic. En effet, l'augmentation de la capacité engendrerait un appel d'air. Cela va à l'encontre de tout engagement en faveur d'un développement durable et d'une lutte contre le changement climatique.</li> <li>Par ailleurs, le basculement vers un parc de véhicules électriques (à moyen/long terme) n'est pas synonyme de disparition de toute pollution.</li> <li>- même si le trafic sur la RN113 se verrait réduite et engendrerait une pollution sonore "plus acceptable" (mais clairement non nulle avec une prévision d'au moins 30 000 V/j et 900 PL/j) pour les habitations à proximité de cette route, le contournement autoroutier engendra une pollution sonore affectant d'autres habitations.</li> <li>- au delà des effets délétères de ces pollutions sur l'humain, il convient également de tenir compte de leur impact sur le Vivant dans sa globalité, c'est-à-dire en considérant la faune et la flore.</li> </ul> <p>A ce sujet, malgré toutes les études environnementales menées (et à venir) ainsi que les futures mesures de compensation, la construction de l'autoroute en elle-même engendrerait de grands dégâts environnementaux et paysagers. Coupures de corridors écologiques (à l'heure où l'on travaille de plus en plus sur des trames vertes/bleues/noires...), destruction de plusieurs laurons dont la</p>

		<p>méconnaissance empêche toute compensation viable, impact sur le milieu d'exception que constitue la Crau, etc...</p> <p>Sans compter l'impact sur les pratiques agricoles et la qualité des eaux, notamment souterraines, ou encore l'impact négatif sur le cyclotourisme en plein essor avec le croisement malheureux de la ViaRhôna, etc ...</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p> <p>La volonté d'améliorer la situation actuelle reste néanmoins louable, mais pourquoi ne pas investir sur un projet d'avenir, ambitieux et qualitatif?</p> <p>Un sondage auprès des usagers de la RN113 a-t-il été effectué afin de peaufiner l'analyse de ses usages?</p> <p>En fonction des résultats ainsi obtenus, quelques pistes qu'il semblerait opportun d'envisager plus sérieusement, dans un projet global de territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (re)développement du ferroviaire, autant pour les usagers (déplacement domicile-travail / loisir / voyage) que pour le fret</li> <li>- développement du fluvial et du cabotage</li> <li>- développement du transport collectif avec les villes voisines (bus, covoiturage...)</li> <li>- peut-être réétudier la solution sous-fluviale longue, éliminée uniquement pour son coût? à coupler avec des mesures de transition, rapides à mettre en œuvre, telles qu'une limitation de vitesse à 70 km/h sur la RN113 au droit d'Arles, un meilleur revêtement de route, des protections contre le bruit...).</li> </ul> <p>Je pense qu'un projet d'avenir ne peut s'élaborer que de manière concertée (avec l'ensemble des citoyens), sur toute sa durée.</p>
Contribution n°624	17 : 21	<p>Dans le cadre de la consultation menée, je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Les conditions que nous connaissons, en particulier depuis mars 2020, nous obligent à repenser les modèles sur lesquels le développement était basé.</p> <p>Prioriser un développement économique aux dépens de l'écosystème unique qu'est la Camargue serait anachronique et fermerait la porte à toute autre option de développement économique basée, par exemple sur une agriculture et un tourisme responsables.</p> <p>Les autorités nationales et locales ne devraient donc pas donner leur feu vert à un tel projet, daté, alors que la France soutient activement l'agenda européen de relance basé, entre autres, sur la transition écologique.</p> <p>Aussi je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°625	17 : 41	Contre
Contribution n°626	17 : 55	<p>Dans le cadre de la consultation menée, je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Les conditions que nous connaissons, en particulier depuis mars 2020, nous obligent à repenser les modèles sur lesquels le développement était basé.</p> <p>Prioriser un développement économique aux dépens de l'écosystème unique qu'est la Camargue serait anachronique et fermerait la porte à toute autre option de développement économique basée, par exemple sur une agriculture et un tourisme responsables.</p> <p>Les autorités nationales et locales ne devraient donc pas donner leur feu vert à un tel projet, daté, alors que la France soutient activement l'agenda européen de relance basé, entre autres, sur la</p>

		<p>transition écologique.</p> <p>Aussi je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>
Contribution n°627	18 : 03	
Contribution n°628	18 : 11	<p>Suite à notre entrevue du mercredi 27 Janvier dernier au Pôle Services Publics de la ville d'Arles, sur votre invitation, je vous livre mon avis sur le tracé qui retient les faveurs du maître d'ouvrage. Ce tracé DRN1 vient impacter sévèrement un quartier qui abrite 4 mas classés « remarquables » si l'on s'en réfère au PLU de la ville : Gues, Jeanjean, Lion et surtout CHATEAUFORT.</p> <p>En transaction pour acquérir ce mas emblématique de l'architecture de notre région, nous nous retrouvons face au pire scénario qui pouvait nous être proposé.</p> <p>Les platanes ( une cinquantaine) qui entourent le Mas sont eux aussi protégés puisque qu'ils bénéficient de ce même label « remarquable » ( cf. PLU Arles ). D'autres tracés sont encore à l'ordre du jour. S'ils impactent forcément d'autres habitations, celles-ci ne présentent pas le même intérêt architectural...</p> <p>Si le tracé DRN1 évite soigneusement chacun de ces Mas importants, il leur porte atteinte de façon évidente et indélébile.</p> <p>Cette démarche d'évitement si, comme son nom l'indique, n'implique pas la destruction de ces mas, vient néanmoins les dévaloriser fortement, péculiairement d'abord, mais également et surtout par rapport à la qualité de vie de ses occupants : pollution visuelle, sonore et atmosphérique.</p> <p>Nous sommes déterminés à défendre nos habitations et nous rapprocherons de personnes disposées à nous aider dans nos démarches le cas échéant...</p> <p>En espérant que vous trouviez des solutions différentes, moins écocides pour notre environnement comme pour notre patrimoine !</p>
Contribution n°629	18 : 13	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis contre toutes les variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat. Ce projet est obsolète et scandaleux.</p> <p>Je souhaite qu'un nouveau projet digne du XXIème siècle et respectueux de l'environnement et de l'esthétisme de notre territoire soit recherché.</p> <p>Je vous demande d'abandonner définitivement ce trop vieux projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat.</p> <p>Merci.</p>
Contribution n°630	18 : 15	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis contre toutes les variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat. Ce projet est obsolète et scandaleux.</p> <p>Je souhaite qu'un nouveau projet digne du XXIème siècle et respectueux de l'environnement et de l'esthétisme de notre territoire soit recherché.</p> <p>Je vous demande d'abandonner définitivement ce trop vieux projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat.</p> <p>Merci.</p>
Contribution n°631	18 : 28	faire entendre aux pouvoirs publics la nécessité de repenser ce tracé destructeur pour la Camargue
Contribution n°632	18 : 46	Arrêtez ce massacre!
Contribution n°633	18 : 47	<p>Je suis pour le contournement.</p> <p>Bouchons perpétuels accidents de plus en plus nombreux et pollution aux abords de la ville.....il faut que cela change</p>

Contribution n°634	18 : 48	La crau doit rester intouchée
Contribution n°635	19 : 03	JE SUIS TOUT A FAIT POUR LE CONTOURNEMENT. RAS LE BOL DES ACCIDENTS QUOTIDIENS QUI ENGENDRENT DES BOUCHONS HORRIBLES QUI BLOQUENT RAPHELE, PONT DE CRAU, ET BIEN SUR ARLES. IL EST RARE DE TRAVERSER PONT DE CRAU SANS FAIRE LA QUEUE. UNE CHOSE INDISPENSABLE ET OBLIGATOIRE A FAIRE, C EST DE FERMER L ACCES A L AUTOROUTE AU NIVEAU DU CENTRE D ARLES (ZONE ACCIDENTOGENE ET MEURTRIERE)
Contribution n°636	19 : 08	En faveur du contournement d'Arles

Contribution n°637	19 : 18	<p>[REDACTED]</p> <p>Arles le 29/01/2021,</p> <p>Mesdames, Messieurs,</p> <p>Je vous remercie tout d'abord pour l'organisation de cette concertation que j'ai pu suivre grâce à ses compte-rendus sur le site internet, et de bien vouloir prendre en compte en complément mon avis par cette contribution.</p> <p>Il est nécessaire enfin de considérer que le contournement autoroutier d'Arles n'est pas seulement souhaitable mais indispensable, et surtout tout de suite.</p> <p>Moi et ma famille, d'origine poitevine d'abord et pyrénéenne ensuite, sommes arlésiens depuis maintenant 30 ans.</p> <p>Nous sommes dans l'obligation de constater qu'il est absolument inconcevable que pendant tout ce temps aucune attention sérieuse n'a été portée à la sécurité, à la santé et au bien-être des habitants d'Arles en ce qui concerne les problèmes posés par l'axe routier nationale 113.</p> <p>1 - La sécurité.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>o Circuler sur la nationale est aujourd'hui tout simplement angoissant et dangereux eu égard au nombre de véhicules, et en particulier de camions, qui y défilent à toute heure du jour, et même de la nuit. Au point que j'évite le plus possible et demande à mes proches d'éviter cet axe dont la saturation le rend très risqué.</li><li>o La fréquence élevée des accidents, souvent graves, en est la preuve et contribue au sentiment de peur à utiliser cet itinéraire dont les règlementations sont peu respectées et leur non observation visiblement peu sanctionnée. Ces accidents créent des embouteillages eux-mêmes source potentielle de sur accident.</li><li>o Il faut y ajouter que l'infrastructure actuelle de cette nationale génère elle-même des dangers mettant en cause la sécurité : il est criminel par exemple de laisser ouverte la sortie boulevard Clémenceau/Nationale 113 ; de même la sortie vers le rond point du Vittier qui bien qu'allongée récemment provoque encore de longs embouteillages à certaines heures sur la voie de droite de la RN.</li><li>o Jamais nous n'avons connu dans les régions où nous avons vécu un tel environnement anxiogène. Faut-il attendre un accident grave voire une catastrophe du type de celle de mars 76 à Bar-le-Duc pour qu'enfin "on" se décide à réagir? Avec ou sans pertes humaines? Peut-on reprocher au contournement de Montpellier d'avoir fluidifié la circulation, d'avoir séparé les flux locaux et internationaux, d'avoir finalement rendu l'axe moins dangereux?</li></ul> <p>2 - La qualité de vie.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>o La circulation en ville hérite de la situation décrite ci-dessus. A chaque accident (vos présentations font état d'un accident chaque trois jours...) tout ou partie du trafic de la nationale se reporte dans les rues de la ville qui devient rapidement congestionnée et la plupart du temps pour de longs moments. De plus nombreux sont ceux des arlésiens qui, compte tenu de la dangerosité de cette nationale, évitent de l'emprunter et viennent grossir le flux automobile intra murs.</li><li>o Géographiquement je ne suis pas directement concerné par la pollution de l'air et la pollution par le bruit générées par la 113. Cependant, habitant à 200 mètres de la "rocade" d'Arles (qui supporte un trafic infiniment moindre que la 113), je peux témoigner des maux apportés par une circulation routière intense : poussières se retrouvant dans le jardin, sur les plantes, le mobilier extérieur et dans l'habitation, bruit de fond</li></ul>
--------------------	---------	--

continu et lancinant rendant pénible tout séjour extérieur à la maison, le tout ayant conduit à des problèmes de santé.  
On peut donc imaginer les troubles que subissent les quelques milliers de riverains de la nationale et auxquels il est indigne et irresponsable de vouloir continuer à les exposer plus longtemps.  
Ce n'est donc pas seulement de bien être dont il s'agit, mais d'un bien encore plus précieux : la santé.

o La difficulté des déplacements individuels locaux liée aux embouteillages, souvent répétitifs et quotidiens pour cause d'activité économique, conduit à une détérioration du moral, du bien-être et de la vie de famille.

### 3 - Le tourisme, le patrimoine.

o Les supports des réunions thématiques montrent que ce problème a été abordé sous un angle général.  
o Je veux simplement témoigner ici de la difficulté que j'ai auprès de mes amis visiteurs à magnifier la beauté de notre ville, de ses bâtiments et de la richesse culturelle et patrimoniale qu'elle abrite, en raison de la laideur de cette balafre la traversant pratiquement dans son centre, et surtout de la dégradation qu'elle apporte ou a apporté aux monuments.

o Ces amis eux-mêmes ne peuvent comprendre comment, à cause d'une portion de route inadaptée et d'un chaînon d'autoroute manquant, on a pu laisser se détériorer depuis si longtemps une ville au patrimoine aussi abondant et prestigieux.

Je partage avec eux ce sentiment, ainsi que probablement une grande partie de touristes qui nous visitent chaque année, en y ajoutant celui de la honte de n'avoir pas su solutionner cette énorme anomalie.

### 4 - L'aspect économique.

o Ce thème a également été discuté lors des réunions de concertation.  
Il ne peut être nié que les tares de la RN 113 actuelle n'ont aucune conséquence économique en terme de développement du territoire, de ses commerces et de l'ensemble de ses activités.

o Mais d'autre part il faut ajouter que cette situation désastreuse engendre des surcoûts indirects non apparents et injustifiés.

Le taux d'accidentologie élevé pèse évidemment et de façon globale et diffuse sur le coût des services hospitaliers, le déficit de la SS et le coût des assurances automobiles.

De la même manière les temps d'attente importants dans les embouteillages et les forts ralentissements grèvent les coûts de l'ensemble des transports (y compris ceux des transports en commun de voyageurs, des véhicules sanitaires légers...)

o Il n'est pas acceptable de continuer à faire supporter à la collectivité ces surcoûts qui sont une taxe à l'impératrice payée in fine par l'ensemble des consommateurs de produits et services.

### Quelles alternatives?

En face de ces remarques un certain nombre de pistes alternatives ont pu être évoquées au cours de cette concertation. Il faut bien évidemment les analyser.

Ce sont pour la plupart des "fausses bonnes idées" qui ne peuvent même pas arriver au stade de la réalisation étant le fruit d'une vision marquée par l'idéologie ou l'incompétence, et bien souvent les deux à la fois...

	<p style="text-align: center;">Les fausses bonnes idées irréalisables</p> <p>o Le détour des camions par Orange sur l'A 9 : une idée totalement indécente par son égoïsme et par ses conséquences environnementales! Suffirait-il de faire "profiter" ses voisins des inconvénients que l'on ne veut plus chez soi pour se donner la bonne conscience d'avoir réglé le problème dans son entier? Peut-on exhorter à la diminution des GES et contraindre les camions à rejeter l'équivalent en polluants de 50 kilomètres supplémentaires? Le tout sans avoir pris en compte le trafic résiduel des VL en transit? C'est l'idée complètement à contre sens de ce qui est recherché.</p> <p>o Le transport des marchandises par fer : c'est LA mauvaise idée par excellence car totalement irréaliste. Le trafic concerné est le trafic ouest-est (Perpignan-Nîmes et au delà), et cet itinéraire est complètement saturé. Le manque de sillons, les infrastructures, les contraintes d'exploitation ne permettent pas d'envisager un surplus de trafic, alors que dans le même temps on souhaite augmenter la desserte voyageurs. (Cf. Observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan - Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer - Eric Rebeyrotte - CGEDD - Mai 2016). Ayant eu affaire professionnellement à transporter des centaines de milliers de tonnes sur cet axe je ne peux que confirmer. La seule solution à ce problème serait un doublement de la ligne permettant d'absorber le trafic actuel des 7.000 PL, équivalant à environ 200 trains par jour dans les deux sens. Ce qui représente la construction d'infrastructures nécessitant une emprise au sol environ 10 fois supérieure (1.700 ha) à celle demandée par l'autoroute (Cf. RFF - Mission Grands Projets du Sud Ouest - Septembre 2010 et op. cité supra) et donc contraire au but recherché par ses promoteurs.</p> <p>o L'autoroute en tunnel : Cette autre "solution" n'est adaptée en rien aux problèmes posés par l'actuelle nationale. Il faudra toujours rejeter la pollution automobile quelque part. Les voies en tunnel présentent toutes une dangerosité supérieure à celles en voie libre. L'option "tunnel" ne répond pas à l'urgence de la situation car elle nécessiterait de reprendre les études pour vraisemblablement une longue durée compte tenu de la technicité à mettre en œuvre. Enfin, et pas des moindres, le sujet du coût démesuré de l'ouvrage et de son financement comparé aux autres possibilités en fait une solution qui ne peut même pas être envisagée.</p> <p>En conséquence de l'ensemble de ces éléments, et pour ma part et celle de nombreuses personnes de mon entourage, <b>LE PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES DOIT ETRE MIS EN OEUVRE TOUT DE SUITE.</b></p> <p style="text-align: right;">[REDACTED] le 29/01/2021</p>	
Contribution n°638	19 : 28	Venant souvent à Raphele, je suis contre le projet qui va nuire à une zone protégée

Contribution n°639	20 : 12	<p>Je suis totalement favorable à ce contournement autoroutier que nous réclamons depuis plus de 20 ans et qui est toujours aussi indispensable pour le développement de notre ville, pour la santé et le bien vivre de ses habitants..</p> <p>Quant au détail de l'argumentation, je souscris à celle que développe le CIQ de Pont de Crau dont je suis adhérente ainsi qu'à celles des autres CIQ ou associations favorables au projet.</p>
Contribution n°640	20 : 21	<p>hélas, un seul choix est proposé au tracé dévastateur pour les terres agricoles et la biodiversité . Ce choix menace la Camargue (première zone humide de france) ainsi que la plaine de la Crau (steppe méditerranéenne unique en Europe. Tout cela pour la circulation des marchandises qui nous amène à consommer toujours plus en détruisant peu à peu notre environnement c'est à dire nous même ! En effet, l'objectif de la continuité autoroutière ne concerne finalement que les transporteurs routiers.</p> <p>Il serait important de questionner la logique de développement économique de ce projet ! D'autre part la bétonisation des terres impacte la nappe phréatique, les eaux potables, et accentue considérablement les risques d'inondation. Il est à signaler que dans les objectifs annoncés, contrairement au projet de liaison autoroutière Fos-Salon, il n'y a aucun objectif en termes de préservation de la biodiversité ou de lutte contre le changement climatique. C'est seulement en réduisant le trafic qu'on réduira les nuisances.</p> <p>On est en droit de se demander si ce projet permet de répondre aux différents objectifs annoncés et aux attentes des habitants. Les budgets prévus sont totalement disproportionnés dans une région qui a tant besoin d'investissements dans le rail ou dans le social. Comment justifier à l'échelle de la COP21 qu'on puisse oser prôner un tel projet ?</p> <p>Refusez ce projet c'est dire oui à la vie, à la planète et non au réchauffement climatique !</p>
Contribution n°641	20 : 43	<p>Le projet de contournement, tel qu'il se présente, est une erreur ; il condamne 500 ha de terres cultivées, participant ainsi à la destruction de l'espace foncier agricole des Bouches du Rhône, il ne tient pas compte du fait que le transport routier entre l'Espagne et l'Italie se fait déjà en partie et doit se faire en totalité sans quitter l'autoroute et en passant par Orange (ex : La Flèche Cavaillonnaise), il assèche la biodiversité camarguaise, il dresse un viaduc qui entoure la Camargue, la défigurant. Il existe d'autres solutions, dans le cadre de la loi, en faisant respecter les limitations de vitesse sur les voies existantes, en détournant le transport routier longue distance. La question de fond est bien de continuer un développement économique en s'affranchissant du transport routier et non en le développant, tel que nos objectifs carbone internationaux nous y obligent.</p>
Contribution n°642	20 : 54	<p>Pour moi, aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante. Les propositions de contournement autoroutier ne diminueront pas les nuisances pour les arlésiens et ne sont pas en accord avec les engagements de l'état pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p> <p>Bien cordialement</p>
Contribution n°643	20 : 56	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante. Le projet va détruire les espaces naturels et ne pas réduire la pollution. Il faut plus de transports ferroviaires et moins de transport routier. Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°644	23 : 21	<p>J'apporte mon soutien au projet de contournement. Cela devient vital pour notre ville et pour les usagers qui passent sur cette axe. Plusieurs raisons à cela :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une plus grande sécurité pour les usagers</li> <li>- moins de nuisances sonores</li> <li>- éloigner la pollution causée par un trafic souvent saturé</li> <li>- permettre à notre ville de ne plus être coupé en 2</li> <li>- tenir compte des problématiques écologiques en requalifiant cette axe</li> </ul>

### Contributions envoyées le 31/01/2021

Contribution n°645	08 : 27	Je suis contre ce projet de contournement
--------------------	---------	---

Contribution n°646	09 : 24	<p>Nous demeurons à [REDACTED] et souffrons du passage incessant, bruyant et polluant, des voitures et camions sur le pont à quelques centaines de mètres de chez nous, d'autant que les limitations de vitesse sont rarement respectées. Cependant, bien informés, et depuis longtemps, des différents projets de contournement autoroutier d'Arles, nous jugeons que le tracé Sud Viguerat apporterait davantage d'inconvénients graves que d'amélioration, et nous souhaitons vivement qu'il soit abandonné.</p>
Contribution n°647	09 : 34	<p>Nous devons à la Terre, à nos enfants et petits enfants, de préserver la nature et d'arrêter de faire du trafic routier !!!!! Nous n'avons pas le droit de SABOTER tout au nom du commerce et du profit qu'il génère..</p>
Contribution n°648	09 : 40	<p>Il est clair qu'aucune des variantes du fuseau dit « Sud Viguerat », soumises ici à la concertation, n'est satisfaisante ni acceptable.</p> <p>Ce projet, qui date de plus de 30 ans, et a déjà été rejeté plusieurs fois, est de nouveau représenté quasiment à l'identique.</p> <p>Il est proposé de construire un tronçon d'autoroute supplémentaire (et en outre surélevé) qui traverserait la ville et la Camargue à très forte proximité des quartiers sud. Cela ne ferait bien entendu qu'augmenter le trafic, et les impacts en terme de bruit et de pollution supplémentaires pour les arlésiens serait donc assurément déplorables. Les seuls bénéficiaires restant visiblement les plateformes de Saint-Martin, et le Port de Marseille.</p> <p>De plus, les dégradations sur le bien-être et l'environnement au sens large dans cette zone préservée (Camargue, Pont Van Gogh, etc.) seraient irrémédiables.</p> <p>Enfin, le coût prévu ressort exorbitant pour un résultat final négatif sur tous les plans, alors que les finances publiques sont exsangues, suite à la crise sanitaire et économique.</p> <p>Par ailleurs, il est « évoqué » un réaménagement de la RN113 actuelle, mais sans que celui-ci soit pris en charge par l'Etat. Ce réaménagement ne pourra donc pas être réalisé par la ville, qui n'en aura jamais les moyens financiers.</p> <p>Par conséquent, le tracé Sud-Viguerat, inadapté depuis l'origine, doit clairement être définitivement abandonné.</p> <p>Le projet nécessite d'y intégrer une vision actualisée de l'avenir, et une priorité à la réduction des nuisances, pour les quartiers sud notamment. De nombreuses autres alternatives existent, plus efficaces, plus rapides et moins coûteuses, comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la couverture de la RN113, avec redistribution des entrées / sorties, et régulation de la circulation,</li> <li>- ou une bretelle A7/A9 le long de la Durance,</li> <li>- etc.</li> </ul> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°649	10 : 01	<p>Mon Argumentaire concertation proposition variantes V6 : Si il est une bonne chose de faire cette concertation, il est dommage et irrespectueux de l'organiser durant cette période si particulière ne permettant pas à toute la population concernée de s'exprimer. On a bien reporté le deuxième tour des élections municipales pour assurer de la participation de tous les arlésiens...</p> <p>J'interviens sur cette concertation non pas contre une solution mais pour une proposition cohérente, bien fondée et justifiée pour l'intérêt général.</p> <p>La V6, conçue dans les années 1995, contestée, abandonnée pour ressortir ensuite, avait déjà reçu en son temps un avis très défavorable par le Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN). C'est pourquoi aujourd'hui, je suis convaincu qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Viguerat n'est satisfaisante.</p> <p>Depuis plus de 25 ans, on ne s'est pas posé les questions basiques, du bien-fondé de ce tracé. Depuis plus de 25 ans, si on dénonce les nuisances de la N113 (dont la construction a été portée et défendue par la DREAL), la V6 ne va pas les faire disparaître mais va en rajouter de nouvelles !</p>

Depuis 25 ans, l'argent dépensé a servi à des études d'un seul (et mauvais) fuseau, sans réflexion profonde de son impact environnemental, humain et de ses nuisances au niveau du développement territorial arlésien.

Aujourd'hui, certains argumentent : « Il est à étude depuis trop longtemps, il faut maintenant le réaliser ... » à quelles incidences sanitaires, humaines, environnementales, esthétiques ?

Les méfaits de la V6 ? : un fuseau avec les pires méfaits sans un seul bienfait :

- . Un viaduc de 8 mètres de haut au niveau du croisement de sud céréales ; un pont qui redescend à moins de 500 mètres du pont Van Gogh, site patrimonial très visité.
- . Réaliser la V6, c'est créer de nouvelles nuisances impactant un nouveau quartier, mettre en péril l'équilibre de la biodiversité de la Camargue, de la Crau ...
- . Une nouvelle population impactée : la seule population de la tête nord de Camargue recense plus de 2000 personnes. Elle va hériter des méfaits dont d'autres veulent se débarrasser ... Ils la partageront !
- . Le tracé de la V6 passant par la tête nord de la Camargue, aux abords du Parc régional naturel (déplacés sciemment en projection de la V6) se trouve à 2 Km de distance à vol d'oiseau de la N113...

. Les méfaits des émissions de CO2, de bruit seront amplifiés.

La création d'un contournement augmente le trafic ; il ne l'a jamais diminué !

Sont en jeu :

- Les dévastations des zones humides protégées
- Les endommagements de la biodiversité locale
- La dénaturation définitive des paysages remarquables.

Arles est déjà ceinturée par le Nord avec la N570 qui va être doublée et le serait par le sud et l'ouest si la solution de la V6 était réalisée.

Des solutions, il en existe et elles sont nécessaires :

- . Abandonner le V6 et étudier la réalisation d'un tunnel, financée des fonds européens de la relance « verte », pour la traversée du Rhône.
    - . Réduire les nuisances de la RN113 avec des propositions concrètes :
  - Diminution de la vitesse à 50 km sur la partie du tronçon entre le secteur de Ballarin et la rive droite du Rhône,
  - Revêtements sol insonorisant et édification de murs anti-bruit végétalisés (diminution du son et embellissement des bords de route),
  - Aménagement des voies actuelles pour limiter la dangerosité des poids lourds,
  - Élargissement de l'existant en utilisant les bas cotés pour les vélos et les véhicules propres,
  - Inciter les camions de transferts d'emprunter l'autoroute passant par le Leo....,
  - Couverture sur la partie de la traversée d'Arles afin de créer de nouveaux espaces urbains écologiques et conviviaux avec des habitats bas carbones,
- . Développer le ferroutage et motiver l'utilisation des voies navigables qui diminueront le nombre de camions sur les routes

Ces solutions sont possibles ; elles permettraient de régler les nuisances de la RN113.

Les difficultés de sécurité, de saturation du trafic et de pollution - qui ne sont malheureusement pas propres à Arles, ni à sa périphérie - peuvent être réglés si l'Etat le souhaite et s'empare du sujet sans le déléguer.

Camarguaise, j'aime et je souhaite préserver mon territoire et je pense aux générations futures :

La Camargue préservée, elle reste un des deltas naturels européen des plus exceptionnels où viennent nicher et migrer de nombreuses espèces et dont on observe depuis 25 ans, de nouvelles autres espèces en quête de terres accueillantes.

Si on aime la Camargue, il faut la respecter. C'est un delta unique et qui l'est resté grâce à un respect et une préservation formidable.

Arriver en Camargue, en passant par le viaduc de 8 mètres de la V6, qui sera visible de partout, est-ce le souhait des « pros » V6 ?

La V6 sera une verrou au paysage, à l'environnement et nocif pour l'humain et la nature ! La V6 ne répond pas à l'objectif d'intérêt général.

		<p>Réfléchir autrement, abandonner la V6 pour construire un tunnel en aménageant la voie existante répond au cahier des charges économiques, écologiques et humaines, résultat souhaité par tous.</p> <p>L'argument financier n'existe pas pour cette cause. On doit penser à long terme, y inclure les impacts humains, environnementaux, esthétiques et incohérents !</p> <p>Je souhaite que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné</p>
Contribution n°650	10 : 01	<p>Mon Argumentaire concertation proposition variantes V6 :</p> <p>Si il est une bonne chose de faire cette concertation, il est dommage et irrespectueux de l'organiser durant cette période si particulière ne permettant pas à toute la population concernée de s'exprimer. On a bien reporté le deuxième tour des élections municipales pour assurer de la participation de tous les arlésiens...</p> <p>J'interviens sur cette concertation non pas contre une solution mais pour une proposition cohérente, bien fondée et justifiée pour l'intérêt général.</p> <p>La V6, conçue dans les années 1995, contestée, abandonnée pour ressortir ensuite, avait déjà reçu en son temps un avis très défavorable par le Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN). C'est pourquoi aujourd'hui, je suis convaincue qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Depuis plus de 25 ans, on ne s'est pas posé les questions basiques, du bien-fondé de ce tracé.</p> <p>Depuis plus de 25 ans, si on dénonce les nuisances de la N113 (dont la construction a été portée et défendue par la DREAL), la V6 ne va pas les faire disparaître mais va en rajouter de nouvelles !</p> <p>Depuis 25 ans, l'argent dépensé a servi à des études d'un seul (et mauvais) fuseau, sans réflexion profonde de son impact environnemental, humain et de ses nuisances au niveau du développement territorial arlésien.</p> <p>Aujourd'hui, certains argumentent : « Il est à étude depuis trop longtemps, il faut maintenant le réaliser ... » à quelles incidences sanitaires, humaines, environnementales, esthétiques ?</p> <p>Les méfaits de la V6 ? : un fuseau avec les pires méfaits sans un seul bienfait :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Un viaduc de 8 mètres de haut au niveau du croisement de sud céréales ; un pont qui redescend à moins de 500 mètres du pont Van Gogh, site patrimonial très visité.</li> <li>. Réaliser la V6, c'est créer de nouvelles nuisances impactant un nouveau quartier, mettre en péril l'équilibre de la biodiversité de la Camargue, de la Crau ...</li> <li>. Une nouvelle population impactée : la seule population de la tête nord de Camargue recense plus de 2000 personnes. Elle va hériter des méfaits dont d'autres veulent se débarrasser ... Ils la partageront !</li> <li>. Le tracé de la V6 passant par la tête nord de la Camargue, aux abords du Parc régional naturel (déplacés sciemment en projection de la V6) se trouve à 2 Km de distance à vol d'oiseau de la N113...</li> <li>. Les méfaits des émissions de CO2, de bruit seront amplifiés.</li> </ul> <p>La création d'un contournement augmente le trafic ; il ne l'a jamais diminué !</p> <p>Sont en jeu :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les dévastations des zones humides protégées</li> <li>- Les endommagements de la biodiversité locale</li> <li>- La dénaturation définitive des paysages remarquables.</li> </ul> <p>Arles est déjà ceinturée par le Nord avec la N570 qui va être doublée et le serait par le sud et l'ouest si la solution de la V6 était réalisée.</p> <p>Des solutions, il en existe et elles sont nécessaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Abandonner la V6 et étudier la réalisation d'un tunnel, financée des fonds européens de la relance « verte », pour la traversée du Rhône.</li> <li>. Réduire les nuisances de la RN113 avec des propositions concrètes :</li> <li>- Diminution de la vitesse à 50 km sur la partie du tronçon entre le secteur de Ballarin et la rive droite du Rhône,</li> <li>- Revêtements sol insonorisant et édification de murs anti-bruit végétalisés (diminution du son et</li> </ul>

		<p style="text-align: right;">embellissement des bords de route),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement des voies actuelles pour limiter la dangerosité des poids lourds,</li> <li>- Élargissement de l'existant en utilisant les bas cotés pour les vélos et les véhicules propres,</li> <li>- Inciter les camions de transferts d'emprunter l'autoroute passant par le Leo...,</li> <li>- Couverture sur la partie de la traversée d'Arles afin de créer de nouveaux espaces urbains écologiques et conviviaux avec des habitats bas carbones,</li> <li>. Développer le ferrotage et motiver l'utilisation des voies navigables qui diminueront le nombre de camions sur les routes</li> </ul> <p>Ces solutions sont possibles ; elles permettraient de régler les nuisances de la RN113. Les difficultés de sécurité, de saturation du trafic et de pollution - qui ne sont malheureusement pas propres à Arles, ni à sa périphérie - peuvent être réglés si l'Etat le souhaite et s'empare du sujet sans le déléguer.</p> <p>Camarguaise, j'aime et je souhaite préserver mon territoire et je pense aux générations futures : La Camargue préservée, elle reste un des deltas naturels européen des plus exceptionnels où viennent nicher et migrer de nombreuses espèces et dont on observe depuis 25 ans, de nouvelles autres espèces en quête de terres accueillantes.</p> <p>Si on aime la Camargue, il faut la respecter. C'est un delta unique et qui l'est resté grâce à un respect et une préservation formidable.</p> <p>Arriver en Camargue, en passant par le viaduc de 8 mètres de la V6, qui sera visible de partout, est-ce le souhait des « pros » V6 ?</p> <p>La V6 sera une verrou au paysage, à l'environnement et nocif pour l'humain et la nature ! La V6 ne répond pas à l'objectif d'intérêt général.</p> <p>Réfléchir autrement, abandonner la V6 pour construire un tunnel en aménageant la voie existante répond au cahier des charges économiques, écologiques et humaines, résultat souhaité par tous.</p> <p>L'argument financier n'existe pas pour cette cause. On doit penser à long terme, y inclure les impacts humains, environnementaux, esthétiques et incohérents !</p> <p>Je souhaite que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné</p>
Contribution n°651	10 : 02	<p>Mon Argumentaire concertation proposition variantes V6 :</p> <p>Si il est une bonne chose de faire cette concertation, il est dommage et irrespectueux de l'organiser durant cette période si particulière ne permettant pas à toute la population concernée de s'exprimer. On a bien reporté le deuxième tour des élections municipales pour assurer de la participation de tous les arlésiens...</p> <p>J'interviens sur cette concertation non pas contre une solution mais pour une proposition cohérente, bien fondée et justifiée pour l'intérêt général.</p> <p>La V6, conçue dans les années 1995, contestée, abandonnée pour ressortir ensuite, avait déjà reçu en son temps un avis très défavorable par le Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN). C'est pourquoi aujourd'hui, je suis convaincu qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Depuis plus de 25 ans, on ne s'est pas posé les questions basiques, du bien-fondé de ce tracé. Depuis plus de 25 ans, si on dénonce les nuisances de la N113 (dont la construction a été portée et défendue par la DREAL), la V6 ne va pas les faire disparaître mais va en rajouter de nouvelles ! Depuis 25 ans, l'argent dépensé a servi à des études d'un seul (et mauvais) fuseau, sans réflexion profonde de son impact environnemental, humain et de ses nuisances au niveau du développement territorial arlésien.</p> <p>Aujourd'hui, certains argumentent : « Il est à étude depuis trop longtemps, il faut maintenant le réaliser ... » à quelles incidences sanitaires, humaines, environnementales, esthétiques ?</p> <p>Les méfaits de la V6 ? : un fuseau avec les pires méfaits sans un seul bienfait : . Un viaduc de 8 mètres de haut au niveau du croisement de sud céréales ; un pont qui redescend à</p>

	<p>moins de 500 mètres du pont Van Gogh, site patrimonial très visité.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>. Réaliser la V6, c'est créer de nouvelles nuisances impactant un nouveau quartier, mettre en péril l'équilibre de la biodiversité de la Camargue, de la Crau ...</li><li>. Une nouvelle population impactée : la seule population de la tête nord de Camargue recense plus de 2000 personnes. Elle va hériter des méfaits dont d'autres veulent se débarrasser ... Ils la partageront !</li><li>. Le tracé de la V6 passant par la tête nord de la Camargue, aux abords du Parc régional naturel (déplacés sciemment en projection de la V6) se trouve à 2 Km de distance à vol d'oiseau de la N113...</li><li>. Les méfaits des émissions de CO2, de bruit seront amplifiés.</li></ul> <p>La création d'un contournement augmente le trafic ; il ne l'a jamais diminué !</p> <p>Sont en jeu :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les dévastations des zones humides protégées</li><li>- Les endommagements de la biodiversité locale</li><li>- La dénaturation définitive des paysages remarquables.</li></ul> <p>Arles est déjà ceinturée par le Nord avec la N570 qui va être doublée et le serait par le sud et l'ouest si la solution de la V6 était réalisée.</p> <p>Des solutions, il en existe et elles sont nécessaires :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>. Abandonner le V6 et étudier la réalisation d'un tunnel, financée des fonds européens de la relance « verte », pour la traversée du Rhône.</li><li>. Réduire les nuisances de la RN113 avec des propositions concrètes :<ul style="list-style-type: none"><li>- Diminution de la vitesse à 50 km sur la partie du tronçon entre le secteur de Ballarin et la rive droite du Rhône,</li><li>- Revêtements sol insonorisant et édification de murs anti-bruit végétalisés (diminution du son et embellissement des bords de route),</li><li>- Aménagement des voies actuelles pour limiter la dangerosité des poids lourds,</li><li>- Élargissement de l'existant en utilisant les bas cotés pour les vélos et les véhicules propres,</li><li>- Inciter les camions de transferts d'emprunter l'autoroute passant par le Leo....,</li><li>- Couverture sur la partie de la traversée d'Arles afin de créer de nouveaux espaces urbains écologiques et conviviaux avec des habitats bas carbone,</li></ul></li><li>. Développer le ferroutage et motiver l'utilisation des voies navigables qui diminueront le nombre de camions sur les routes</li></ul> <p>Ces solutions sont possibles ; elles permettraient de régler les nuisances de la RN113. Les difficultés de sécurité, de saturation du trafic et de pollution - qui ne sont malheureusement pas propres à Arles, ni à sa périphérie - peuvent être réglés si l'Etat le souhaite et s'empare du sujet sans le déléguer.</p> <p>Camarguaise, j'aime et je souhaite préserver mon territoire et je pense aux générations futures : La Camargue préservée, elle reste un des deltas naturels européen des plus exceptionnels où viennent nicher et migrer de nombreuses espèces et dont on observe depuis 25 ans, de nouvelles autres espèces en quête de terres accueillantes.</p> <p>Si on aime la Camargue, il faut la respecter. C'est un delta unique et qui l'est resté grâce à un respect et une préservation formidable.</p> <p>Arriver en Camargue, en passant par le viaduc de 8 mètres de la V6, qui sera visible de partout, est-ce le souhait des « pros » V6 ?</p> <p>La V6 sera une verrou au paysage, à l'environnement et nocif pour l'humain et la nature ! La V6 ne répond pas à l'objectif d'intérêt général.</p> <p>Réfléchir autrement, abandonner la V6 pour construire un tunnel en aménageant la voie existante répond au cahier des charges économiques, écologiques et humaines, résultat souhaité par tous.</p> <p>L'argument financier n'existe pas pour cette cause. On doit penser à long terme, y inclure les impacts humains, environnementaux, esthétiques et incohérents !</p>
--	---

		Je souhaite que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné
Contribution n°652	10 : 05	Le contournement d'Arles pourraient permettre de désengorger la périphérie d'Arles, de tout le trafic venant de Marseille et augmenter la sécurité sur la route
Contribution n°653	10 : 20	<p>Bonjour, ci-dessous ma contribution :</p> <p>Le projet de contournement présenté lors de cette concertation n'est pas abouti sur le point de la desserte d'Arles et des échangeurs en lien avec la requalification de la RN 113 et du prolongement de la RD 35.</p> <p>Deux 1/2 échangeurs uniquement pour le sens ouest-est et aucun pour le sens est-ouest : une fois engagé sur le contournement depuis l'est on ne peut aller que vers Saint-Gilles ou Nîmes par l'autoroute !</p> <p>De ce fait le volume de circulation notamment au niveau du pont sur le Rhône de la RN113 reste beaucoup trop élevé (près de 30.000 véhicules/jour), et l'accès pour les Arlésiens coté Est en devient dégradé.</p> <p>Par comparaison, Saint Martin de Crau (13 673(2015) habitants) / Arles (52 886(2015) habitants) comporte 2 échangeurs doubles et 1 demi-échangeur.</p> <p>L'échangeur au niveau de la RD35 devrait être double : desserte d'Arles via le prolongement de cette RD 35 en évitant le quartier du plan du bourg.</p> <p>Un raccord dans les 2 sens au niveau de la RD570 permettrait aussi d'ouvrir ce contournement vers les Saintes et vers Bellegarde.</p> <p>Ces 2 échangeurs soulageraient encore plus la traversée d'Arles entre le rond-point du VITTIER et l'échangeur de Pont-de-Crau sur la RN113, en direction de la rocade est d'Arles.</p> <p>Peut-être aussi une opportunité en fonction du réaménagement entre le rond-point du VITTIER et le possible échangeur avec la RD570 de rendre à la nature la portion de la RN113 entre la gare de péage d'EYMINY et le rond-point du VITTIER.</p> <p>En tout état de cause, le système d'échange de ce projet est à revoir en cohérence avec le réaménagement de la RN 113, du prolongement de la RD35 ... avec pour objectif de limiter au maximum les circulations entre l'échangeur de Pont-de-Crau et le rond-point du VITTIER et d'améliorer la desserte d'Arles et son contournement.</p> <p>Cordialement.</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°654	10 : 45	<p>La Nature nous rappelle chaque jour à l'ordre, passer outre, et continuer à détruire des territoires ne fait qu'accentuer la pente vers laquelle nous nous dirigeons...</p> <p>Préservons nos trésors! Respectons la vie!</p> <p>Renonçons définitivement au tracé V6 du "Sud-Vigueirat" et étudions plutôt le projet d'une voie sous le Rhône!</p>
Contribution n°655	11 : 28	J'ai failli mourir ma voiture emportée par un camion espagnol qui s'est enfui dans la direction Nîmes - Arles en prenant le pont il y a quelques années : je suis POUR le contournement.

Contribution n°656	12 : 14	<p>Le projet de contournement autoroutier est une fausse bonne idée ! Et ce n'est pas le moment d'en discuter ! L'arlésien de deuxième catégorie que je suis, estime en tant que français, d'une catégorie banale, que ce n'est pas les ovnis qui sont à l'origine des feux en Amazonie, au Brésil, avec des lasers !... Il y a un peu de l'âme portugaise à Arles ! Parmi les bâtisseurs, les portugais à Arles, eux aussi de deuxième catégorie, dois-je poursuivre la liste ?!</p> <p>Ce n'est pas le moment ! La problématique économique à Arles peut se résoudre autrement !... De l'emploi, il en faut pour nous arlésiens, de toutes les catégories ! Liberté, Egalité, Fraternité !</p> <p>Je vous invite donc à en débattre, à l'occasion des élections régionales. ; et, encore, je me demande si le sujet ne doit pas l'être, lors des élections présidentielles ! Vive la République ! Vive la France ! Vive la région Provence Alpes Côte d'Azur, ! Vive Arles ! Et vive l'Amérique du Sud !... [REDACTED]</p>
Contribution n°657	13 : 42	Je suis pour le contournement autoroutier d'Arles.
Contribution n°658	14 : 16	<p>Ce contournement est en totale contradiction avec les vrais défis de notre temps :</p> <p>Lutter contre les changements climatiques – il prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement.</p> <p>Protéger la biodiversité – il détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières).</p> <p>Promouvoir la résilience alimentaire – il va condamner de nombreuses terres fertiles et plusieurs exploitations emblématiques de notre patrimoine (ex : foin de Crau, Taureau Camargue, chevaux de Camargue, rizières).</p> <p>Préserver les ressources en eau – il fera peser de gros risques sur la nappe de Crau, nappe phréatique qui fournit aujourd'hui plus de 270 000 habitants en eau potable.</p> <p>Transmettre aux générations à venir un patrimoine exceptionnel – il sera une véritable balafré aux portes d'une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et au cœur d'une Réserve de Biosphère.</p> <p>Une solution proposée est le projet sous fluvial qui évitera les nuisances de la V6 (projet du sud vigueirat) et pourra envisager l'aménagement de la voie actuelle (N113), couplé à l'encouragement de l'utilisation pour le transit dans le sens Italie -Espagne de l'autoroute existante en continuant l'A7 (ne pas prendre la A54) jusqu'à la jonction d'Orange pour rejoindre l'A9 vers l'Espagne (par rapport au triangle Salon Orange Nîmes cela ne fait que rajouter en terme de distance qu'un côté du triangle par un tronçon d'autoroute déjà construit )</p> <p>Le projet V6 est un projet qui date de nombreuses années et entretemps la situation a considérablement évolué et s'est empirée gravement sur le plan de l'écologie, de la biodiversité et de la façon de penser l'économie, les enjeux sont radicalement différents. On ne peut valider un projet élaboré il y a plus d'un quart de siècle pour le monde que nous devons désormais et de façon urgente( la pandémie actuelle nous y oblige très clairement) penser en terme d'habitabilité et de survie pour les générations futures.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>

Contribution n°659	14 : 41	<p>Pourquoi je suis contre le projet de la V6 proposé par la DREAL</p> <p>1- le projet choisi il y a 25 ans était le résultat d'études antérieures, la société change, les critères de choix, les capacités techniques évoluent. Ceci rappelle l'histoire du canal d'Arles à Bouc, qui n'a jamais fonctionné car sa mise en oeuvre, longuement retardée, a abouti à sa réalisation alors que le gabarit des péniches avait changé!</p> <p>2- la Crau bocagère serait lourdement impactée, ses paysages, sa biodiversité, mais aussi les canaux de distribution. Que penseraient Adam de Craponne et Luc Hoffmann créateur de la tour du Valat et grand défenseur mondial des zones humides?</p> <p>3-le Rhône va subir l'impact du réchauffement climatique . La gestion de l'eau implique des études et des réflexions qui à ce jour n'ont pas eu lieu. Nous ne pouvons pas hypothéquer l'avenir. La Compagnie Nationale du Rhône, gestionnaire depuis Herriot de l'écosystème Rhône, est gravement impactée par ce projet.</p> <p>4- ce territoire n'est pas vide. Ce sont ces espaces là qui doivent être protégés . Le patrimoine c'est le sol vivant. Artificialiser de telles surfaces est contraire à tous les engagements souscrits par notre pays dans le cadre des accords de Paris.</p> <p>5- 25 ans plus tard nous devons mobiliser la capacité des scientifiques et des ingénieurs, plutôt que d'enlaidir toute la tête de Camargue et le panorama de la ville d'Arles irrémédiablement gâché et surplombé par un " égout" routier.</p>
Contribution n°660	15 : 16	Le Delta camarguais a su rester jusque là préservé de trop d'infrastructures néfastes, coincé entre Aigues mortes et Port St Louis du Rhône. Le projet tel qu'il est prévu sera un préjudice à la préservation de ce site, du paysage et des activités agricoles et d'élevage qui s'y trouvent. Un beau gâchis que l'on risque de regretter longtemps. Un passage au Nord d'Arles aurait été plus adapté.
Contribution n°661	15 : 23	Ce projet est indispensable au développement de la ville. Il n'a que trop tardé. L'ennemi c'est le temps, surtout pour les projets stratégiques. accélérez le mouvement, ce n'est pas à l'administration de fixer le tempo mais aux responsables politiques.
Contribution n°662	16 : 11	je suis pour le contournement
Contribution n°663	16 : 28	Pour le contournement
Contribution n°664	16 : 41	Le contournement le plus vite possible pour augmenter le niveau de sécurité des utilisateurs des riverains et de tous les professionnels du pays d'arles.
Contribution n°665	16 : 59	les camions doivent detourner entre salon et nîmes. ce contournement est une catastrophe écologique biodiversité, eau de la crau

Contribution n°666	17 : 00	<p>Ci-dessous, quelques arguments pour cette concertation (indiquer clairement 1ère et dernière phrase en bleu, même si formulées différemment) :</p> <p>Aucune des variantes du projet du sud vigueirat soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Ce contournement est en totale contradiction avec les vrais défis de notre temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lutter contre les changements climatiques – il prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement.</li> <li>Protéger la biodiversité – il détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières).</li> <li>Promouvoir la résilience alimentaire – il va condamner de nombreuses terres fertiles et plusieurs exploitations emblématiques de notre patrimoine (ex : foin de Crau, Taureau Camargue, chevaux de Camargue, rizières).</li> <li>Préserver les ressources en eau – il fera peser de gros risques sur la nappe de Crau, nappe phréatique qui fournit aujourd'hui plus de 270 000 habitants en eau potable.</li> <li>Transmettre aux générations à venir un patrimoine exceptionnel – il sera une véritable balafré aux portes d'une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et au cœur d'une Réserve de Biosphère.</li> </ul> <p>La solution proposée est le projet sous fluvial qui évitera les nuisances de la V6 (projet du sud vigueirat) et pourra envisager l'aménagement de la voie actuelle (N113).</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°667	17 : 13	<p>Nul besoin de faire passer une autoroute dans ce qu'il reste de nature en France, privilégions l'amélioration d'infrastructures existantes et le développement de la mobilité multimodale.</p>
Contribution n°668	17 : 35	<p>Nous nous sommes joints à d'autres CIQ d'Arles dans l'espoir de faire ressortir le dossier du tiroir où il se trouvait depuis longtemps, sans pour autant vouloir privilégier un tracé plutôt qu'un autre.</p> <p>Notre engagement reposait sur les éléments suivants :</p> <p>la pollution de l'air générées par la circulation routière concernent tous les habitants de la ville et la saturation de la voie dite "rapide" qui a des conséquences fâcheuses sur la circulation en centre-ville.</p> <p>Juger de la nécessité de mettre fin, ou tout au moins, de réduire les nuisances, n'a jamais fait débat.</p> <p>Opposants et partisans du contournement sont d'accord sur ce point, mais pas du tout sur les moyens d'y parvenir.</p> <p>Dans ce contexte, nous considérons qu'il n'y a pas de situation idéale, et pas non plus de bonne solution, d'où qu'elle vienne, mais nous tenons à affirmer que la protection des populations doit être prioritaire.</p> <p>Nous reprendrons aujourd'hui un avis exprimé à maintes reprises par le représentant du CIQ de Pont de Crau, qui, concernant le projet dont il est question dans la concertation en cours :, dit qu'il est "la moins mauvaise des solutions". Nous demandons par conséquent à l'Etat d'assurer sa mission de protection des populations par tous les moyens envisageables, qu'ils soient immédiats d'une part, et pris à long terme d'autre part, y compris par la remise en cause d'une politique des transports et une gestion des déplacements qui vont à l'encontre du bien-être des riverains de l'actuelle voie rapide.</p>

		Contribution finale – 31/12/01
Contribution n°669	17 : 52	<p>Arrivé à l'étape ultime de cette concertation, nous constatons que nous n'avons pas donné d'avis sur les différentes variantes de tracé. En revanche, nous avons largement exprimé notre point de vue favorable au principe du projet proposé, comme nous y invitait Madame la directrice de la DREAL dans l'éditorial introduisant le dossier support de concertation.</p> <p>Ce n'est pas surprenant étant donné les objectifs de notre association qui sont d'affirmer et de démontrer la nécessité absolue de la réalisation urgente du contournement autoroutier, afin de limiter résolument le trafic routier dans le centre-ville d'Arles</p> <p>Nous n'avons donc pas exprimé de préférence pour telle ou telle variante de tracé car nous faisons confiance aux nombreux et divers experts qualifiés pour retenir le meilleur choix afin que le projet se réalise au plus vite et avec le moins de préjudice pour le territoire et pour ses habitants.</p> <p>Nous comptons sur leur discernement pour prendre en compte les multiples avis émis lors de la concertation.</p> <p>Lorsque le tracé sera précisé, nous poursuivrons notre veille et notre vigilance pour que les étapes suivantes du processus devant mener à la réalisation du projet se poursuivent sans retard, processus auquel nous continuerons à apporter notre contribution active.</p>
Contribution n°670	17 : 57	Je suis pour le contournement autoroutier.
Contribution n°671	17 : 57	Pour le contournement autoroutier
Contribution n°672	17 : 58	Pour le contournement autoroutier
Contribution n°673	18 : 03	<p>Je suis férolement opposée au projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat.</p> <p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Selon le directeur de l'Office de la Biodiversité, la première cause en France de la destruction de la biodiversité est l'artificialisation des sols. Ce projet conduirait à l'artificialisation d'une quantité phénoménale d'hectares ce qui est en totale contradiction avec les objectifs de protection de la biodiversité tels qu'ils s'imposent à la France. Le Conseil d'Etat a entériné la responsabilité juridique de l'Etat face à la nécessité d'action pour réduire les causes du dérèglement climatique et ses conséquences.</p> <p>Conçu dans les années 95, contesté, puis abandonné, puis récupéré, et ainsi de suite, pendant 25 ans d'hésitations, ce vieux projet n'est plus compatible avec le nouveau contexte législatif des années 2020.</p> <p>La seule solution pertinente et politiquement valable est la mise en place d'un péage visant à limiter la circulation des poids lourds sur le tronçon de la voie rapide et obligeant les poids lourds à emprunter les voies autoroutières existantes permettant ainsi le contournement de la Camargue et de la Crau.</p> <p>Ces espaces naturels sont cruciaux. Tous les scientifiques s'accordent pour dire que la crise sanitaire actuelle est le résultat de la destruction des milieux naturels. Ce projet tel que présenté actuellement y contribuerait de façon honteuse et criminelle.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>
Contribution n°674	18 : 06	Projet inutile et terriblement dégradant pour cette belle région !
Contribution n°675	18 : 11	POUR lecontournement

Contribution n°676	18 : 12	<p>Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Les arguments sont multiples. Ce projet est un projet de l'ancien temps. Il faut protéger nos espaces naturels et agricoles aujourd'hui. On le voit d'autant plus avec la crise actuelle. Une autoroute ne résoudra pas les problèmes actuels, bien au contraire. Il faut privilégier le ferroviaire, limiter les trajets carbonés, repenser les axes de communication actuels. Mais pas par une autoroute.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné."</p>
Contribution n°677	18 : 14	POUR le contournement
Contribution n°678	18 : 17	Je suis pour le projet de contournement autoroutier d'Arles.
Contribution n°679	18 : 18	Je suis pour le contournement autoroutier à Arles
Contribution n°680	18 : 20	Je suis pour le contournement autoroutier à Arles
Contribution n°681	18 : 26	Je suis pour le contournement autoroutier à Arles
Contribution n°682	18 : 27	Je suis pour le contournement autoroutier à Arles
Contribution n°683	18 : 28	Je suis pour le contournement autoroutier à Arles
Contribution n°684	18 : 42	<p>Nous habitons au chemin du Soleil à Gimeaux. Nous l'avons déjà exprimé lors de la permanence et le répète afin de conserver un écrit.</p> <p>Le tracet Nord Tête de Camargue ne nous convient pas du tout.</p> <p>Il rase notre habitation ainsi que ceux de nos voisins, alors qu'il vous est possible de le faire fusionner avec celui du tracet sud afin de l'éloigner de nos maisons.</p> <p>En effet, entre ces 2 tracets, il y a moins de 300m.</p> <p>Votre choix est motivé par l'impact de 13 parcelles agricoles impactées pour le tracet sud contre 9 pour le tracet Nord.</p> <p>Mais nous ne voulons pas être les sacrifiés de votre autoroute sous prétexte que vous devez enjamber plus de terrains agricoles.</p> <p>De ce fait, nous vous demandons de revoir vos tracets.</p> <p>Cordialement,</p> <p>[REDACTED]</p>
Contribution n°685	18 : 45	Avis défavorable. La Camargue et la Crau sont deux grands écosystèmes français riches de biodiversité. Il faut préserver ces deux écosystèmes intacts pour les transmettre aux futures générations. Renonçons au tracé V6 du "sud Vigueirat" et étudions une solution plus acceptable : la voie sous le Rhône.
Contribution n°686	19 : 03	Je ne suis pas pour ce contournement autoroutier, . Je pense que ce n'est pas une priorité., il faut trouver des solutions par rapport à ce qui existe déjà ainsi éviter la destruction d'une partie de la Camargue...
Contribution n°687	19 : 26	Je suis favorable au contournement autoroutier pour que la ville d'Arles puisse enfin revivre, respirer, espérer et retrouver un certain calme.

Contribution n°688	19 : 34	<p>D'abord, ma résidence n'est pas impactée par le v6, j'habite au centre ville d'Arles.      Je suis contre le projet soumis à concertation      car il impactera la nappe phréatique qui alimente en eau 250000 personnes      car il détruira des exploitations agricoles (riz, foin, taureaux, chevaux) en Crau et en Camargue.      car il créera de nouvelles nuisances pour les habitants de Gimeaux, de Barriol entre autres sans pour autant réduire les nuisances que supportent les habitants de la Roquette par exemple, la RN 113 requalifiée boulevard urbain verra passer quotidiennement 30000 véhicules légers et 600 camions.      Ce projet de requalification n'est pas chiffré, on ne peut pas se prononcer sans savoir qui paiera, qui financera cette requalification : la Région, le Département, la Ville?      car il ne résoudra pas les problèmes mais les aggravera.</p> <p>Le 25 Janvier, fret : SNCF Réseau et Voies navigables de France ont scellé une alliance fer-fleuve face à la route. Donc on va favoriser le transfert modal de la route vers le rail et le fluvial. C'est une solution respectueuse de l'environnement qui va contribuer à la diminution de l'accidentologie routière et à la décongestion de nos axes routiers. Nous à Arles, on va créer une autoroute, deuxième cicatrice aspirateur à camions et à voitures      car si ce tracé était bon pour Arles, il n'aurait pas été mis de côté par le médiateur Astier, c'est un vieux projet donc cherchons à améliorer l'existant ou bien même si a priori il semble être le plus onéreux, le tracé sous fluvial long me paraît le meilleur pour ARLES ET LES RIVERAINS .      Merci d'abandonner ce tracé V6 DESTRUCTEUR .</p>
Contribution n°689	20 : 02	À l'heure de la transition écologique arrêtons d'imperméabiliser les sols, de détruire des terres agricoles. Refus d'aménagements pour faciliter les véhicules automobiles. Ce contournement est un projet aujourd'hui archaïque, antagoniste avec la COP, 21
Contribution n°690	20 : 29	<p>“Je pense qu'aucune des variantes soumises à concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat n'est satisfaisante.</p> <p>Ce contournement est en totale contradiction avec les vrais défis de notre temps :      Lutter contre les changements climatiques – il prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement.      Protéger la biodiversité – il détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières).      Préserver les ressources en eau – il fera peser de gros risques sur la nappe de Crau, nappe phréatique qui fournit aujourd'hui plus de 270 000 habitants en eau potable.      Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.”</p>

Contribution n°691	20 : 31	<p>Pourquoi je suis contre le projet de la V6 proposé par la DREAL</p> <p>1- le projet choisi il y a 25 ans était le résultat d'études antérieures, la société change, les critères de choix, les capacités techniques évoluent. Ceci rappelle l'histoire du canal d'Arles à Bouc, qui n'a jamais fonctionné car sa mise en oeuvre, longuement retardée, a abouti à sa réalisation alors que le gabarit des péniches avait changé!</p> <p>2- la Crau bocagère serait lourdement impactée, ses paysages, sa biodiversité, mais aussi les canaux de distribution. Que penseraient Adam de Craponne et Luc Hoffmann créateur de la tour du Valat et grand défenseur mondial des zones humides?</p> <p>3-le Rhône va subir l'impact du réchauffement climatique . La gestion de l'eau implique des études et des réflexions qui à ce jour n'ont pas eu lieu. Nous ne pouvons pas hypothéquer l'avenir. La Compagnie Nationale du Rhône, gestionnaire depuis Herriot de l'écosystème Rhône, est gravement impactée par ce projet.</p> <p>4- ce territoire n'est pas vide. Ce sont ces espaces là qui doivent être protégés . Le patrimoine c'est le sol vivant. Artificialiser de telles surfaces est contraire à tous les engagements souscrits par notre pays dans le cadre des accords de Paris.</p> <p>5- 25 ans plus tard nous devons mobiliser la capacité des scientifiques et des ingénieurs, plutôt que d'enlaidir toute la tête de Camargue et le panorama de la ville d'Arles irrémédiablement gâché et surplombé par un " égout" routier.</p> <p>Ce contournement est en totale contradiction avec les vrais défis de notre temps :</p> <p>Lutter contre les changements climatiques – il prévoit une augmentation constante du trafic de véhicules légers et de poids lourds alors qu'il est urgent de le réduire drastiquement.</p> <p>Protéger la biodiversité – il détruira de nombreuses espèces et milieux naturels, notamment des habitats protégés et irremplaçables (ex : laurons et tourbières).</p> <p>Promouvoir la résilience alimentaire – il va condamner de nombreuses terres fertiles et plusieurs exploitations emblématiques de notre patrimoine (ex : foins de Crau, Taureau Camargue, chevaux de Camargue, rizières).</p> <p>Préserver les ressources en eau – il fera peser de gros risques sur la nappe de Crau, nappe phréatique qui fournit aujourd'hui plus de 270 000 habitants en eau potable.</p> <p>Transmettre aux générations à venir un patrimoine exceptionnel – il sera une véritable balafre aux portes d'une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et au cœur d'une Réserve de Biosphère.</p> <p>Une solution proposée est le projet sous fluvial qui évitera les nuisances de la V6 (projet du sud vigueirat) et pourra envisager l'aménagement de la voie actuelle (N113), couplé à l'encouragement de l'utilisation pour le transit dans le sens Italie 'Espagne de l'autoroute existante en continuant l'A7 ( ne pas prendre la A54) jusqu'à la jonction d'Orange pour rejoindre la A9 vers l' Espagne ( par rapport au triangle Salon Orange Nîmes cela ne fait que rajouter une distance de l'équivalent d'un côté du triangle par un tronçon d'autoroute déjà construit )</p> <p>Le projet V6 est un projet qui date de nombreuses années et entretemps la situation a considérablement évolué et s'est empirée gravement sur le plan de l'écologie, de la biodiversité et de la façon de penser l'économie, les enjeux sont radicalement différents. On ne peut valider un projet pensé il y a plus d'un quart de siècle pour le monde que nous devons désormais et de façon urgente ( la pandémie actuelle nous y oblige très clairement) penser en terme d'habitabilité et de survie pour les générations futures.</p> <p>Je souhaite donc que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°692	20 : 40	<p>Je suis opposé à ce projet d'un autre temps et d'une époque celle du "tout voiture". Le trafic routier qui sera généré par cet aspirateur à camions et voitures entraînera une pollution atmosphérique supplémentaire inutile et contraire à la loi sur la transition énergétique, ainsi qu'à la récente condamnation de la France pour son inaction permanente en ce domaine.</p> <p>D'autre part, il existe déjà une solution autoroutière proposée par VINCI autoroute par la liaison initiale à partir de Nîmes vers Orange qui permet de descendre l'A7 jusqu'à Salon-de-Provence.</p>

		Aussi, tant de centaines de millions investis au détriment de l'environnement et de la santé des arlésiens me semble inconséquent.
Contribution n°693	20 : 44	<p>Ces investissements et travaux sont contraires à notre époque Contraires au respect de notre environnement et aux engagement des accords de Paris</p> <p>Le contournement autoroutier est absolument indispensable, et il l'est depuis bien longtemps... Quand je réalise</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- que des études préliminaires et les premières concertations ont démarré vers 1996, et que 25 ans après, on est encore loin de voir un petit début d'un hypothétique chantier...</li> <li>- que l'enquête publique est envisagée pour fin 2022</li> <li>- que la procédure de mise en concession pourrait démarrer après l'obtention de la déclaration d'utilité publique, envisageable à l'horizon 2023-2024</li> <li>- que le démarrage des travaux est envisageable à l'horizon 2025, et que l'horizon estimé de mise en service en 2028-2029 tient compte d'un choix opéré pour la suite des études dès le 1er trimestre 2021...</li> </ul> <p>Je suis pris d'un certain vertige, et d'une certaine désespérance... Une masse considérable d'études ont été effectuées pendant toutes ces années. Des équipes compétentes se sont investies et ont fourni à la communauté, à chaque étape, le résultat de leurs études et des différentes possibilités de projets. Les travaux sont solides et étayés, sur tous les aspects des problèmes posés par le contournement, avec des mises à jour au fil du temps, des compléments rendus nécessaires par l'évolution des lois, et une analyse approfondie des différents choix.</p> <p>Il serait peut-être temps de passer à l'action. Sinon, on peut être bien pessimiste sur les possibilités d'adaptation et d'évolution de notre pays.</p> <p>Pour ma part, je souscris totalement aux objectifs fondamentaux du projet qui sont, depuis les années 90, toujours restés d'actualité, et le sont chaque jour un peu plus.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains</li> <li>- Garantir la continuité autoroutière et améliorer la sécurité routière</li> <li>- Contribuer au développement socio-économique local</li> </ul> <p>Il est inadmissible de continuer à voir notre ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, coupée en deux par une voie rapide totalement inadaptée, parcourue par un trafic routier intense, génératrice d'accidents graves (parfois plusieurs fois par semaine...), dus notamment au passage d'un flux important de camions transportant éventuellement des produits particulièrement dangereux qui font planer d'énormes risques.</p> <p>Cette plaie ouverte (1) au cœur de la cité, induit pour les milliers d'habitants riverains, des pollutions sonores et chimiques importantes, c'est une évidence. Mais elle est aussi un obstacle pour un développement harmonieux et bien nécessaire de la ville (pour laquelle, faut-il le rappeler le tourisme et le culturel sont des activités importantes), isole certains quartiers, et interdit la réalisation de certains projets d'envergure.</p> <p>Les désordres causés par l'état actuel du réseau routier sans continuité autoroutière, sont croissants, depuis plus de 20 ans. Et les projections de l'évolution des trafics confirment que cette situation va continuer à s'aggraver à l'avenir, avec des impacts négatifs accrus, aux plans, sanitaire, environnemental et urbain.</p> <p>Sortir les véhicules de transit du cœur de ville par un contournement de quelques kilomètres n'est pas la construction d'une nouvelle autoroute, mais simplement un déplacement de la circulation qui permettra des améliorations fondamentales pour la vie économique de la cité et le bien être de ses habitants.</p> <p>De plus, pour les habitants de Pont de Crau dont je fais partie, l'une des conséquences de la réalisation du contournement autoroutier sera le désenclavement de notre quartier qui figure parmi les objectifs à atteindre dans le cahier des charges établi par l'Etat en 1995 ! L'urbanisation tout à fait prévisible de notre quartier-village et le développement démographique de Raphèle et Moulès, rendent vital aujourd'hui ce désenclavement sous peine de voir à certaines périodes ou à certaines heures la circulation complètement bloquée dans la partie Est de la commune, ce qui d'ailleurs, est déjà malheureusement le cas certains jours.</p> <p>Aucune solution, ni aucun tracé de ce contournement ne sera jamais « parfait » et ne pourra jamais satisfaire pleinement chaque citoyen, mais je suis tout à fait persuadé depuis une dizaine d'années,</p>
Contribution n°694	21 : 04	

		<p>et confirmé à la suite de la lecture des dossiers dont nous disposons que les conclusions des études conduisent véritablement à une solution parfaitement acceptable par une très large majorité et que de toutes façons il est urgent et indispensable d'aborder les phases concrètes de réalisation de ce projet.</p> <p>(1)-En tant qu'ex-lyonnais (nous vivons à Arles, mon épouse et moi, depuis 13 ans), je suis particulièrement sensible à ce problème, car dans les années 60, notre ville a été coupée en deux par l'autoroute alors la plus fréquentée de France, et la ville défigurée par « un mur » gigantesque dont je ne sais pas si un jour les lyonnais pourront se débarrasser !</p>
Contribution n°695	21 : 05	J'en peux plus de tous ces camions sur la rocade d'Arles et sur la route d'Avignon. Si le contournement peut éviter cela je suis pour...
Contribution n°696	21 : 10	Est-il nécessaire d'encore étendre le réseau autoroutier ? On sait bien que la route suscite la voiture, donc de multiples pollutions, sans compter les dommages portés au milieu naturel.
Contribution n°697	21 : 14	<p>Au nom de la ligue pour la protection des osieaux, de la région Provence Alpes Côte d'Azur, en tant que bénévole de l'association, je viens apporter les éléments suivants :</p> <p>1/ Pour réduire le trafic PL des véhicules en transit distant. Interdire le passage de la RN113 par la réglementation et grâce à une déviation par orange/avignon (+50 km) L'expérience en France suite à des créations de routes/autoroutes amène à conclure qu'on ne réduit pas le trafic routier mais au contraire on entraîne son augmentation en créant un appel d'air. Dans le contexte climatique actuel et l'urgence climatique en découlant, le projet est totalement contraire à la marche à suivre afin que la France contribue de manière pertinente à la baisse des émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>2/ réduction de l'accidentologie entraînant de nombreux bouchons : Tous les moyens peu onéreux et avec le moindre impact sur les espaces alentours n'ont pas encore été mis en place. Ils ont un faible coût par rapport à la construction d'une nouvelle route :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réduire la vitesse entre pont de crau et le vittier à 50 ou 70 km/h AVEC mise en place en même temps d'un radar-tronçon en amont d'Arles dans les deux sens de circulation.</li> <li>- fermer l'entrée sur la RN 113 par le bd des Lices</li> </ul> <p>3/ requalification de la RN113 : avec un nombre voisin de 30 000 véhicules/jour, la RN 113 ne sera jamais une route sûre pour développer les modes de déplacement doux (voie verte+piétonne). En termes de mode de déplacement doux déjà existant mais à améliorer, les voies vers la roquette depuis la presqu'île du cirque romain et celle par l'ancienne voie de chemin de fer via le "pont bleu" existent mais ne sont pas encore parfaites. elles seront plus utiles si elles sont fonctionnelles qu'une pseudo voie verte sur une route avec 30 000 véhicules/jour dont plusieurs milliers de PL. Durant les vacances d'été, l'engorgement au niveau du rond point du vittier et en centre ville d'Arles ne sera pas résorbé.</p> <p>4/ améliorer le cadre de vie : Au prétexte d'améliorer le cadre de vie d'environ 4 000 habitants urbains, les quartiers de barriol et de gimeaux se retrouvent bordés au nord et au sud d'une autoroute avec 45 000 véhicules/jours et d'une voie, qui, même requalifiée, drainera 30 000 véhicules/jour. De plus, pour l'ensemble des habitants d'une agglomération, est-ce que rajouter une autoroute et défigurer les espaces non urbanisés relève d'une amélioration du cadre de vie général ? Dans le contexte sanitaire du covid, la population a pris conscience de l'importance de la présence d'un environnement péri-urbain de qualité et la réponse est non.</p> <p>5/ atteinte aux milieux naturels agricoles, à la souveraineté alimentaire et à la faune. Parmi les milieux agricoles présents en tête de camargue, on trouve des zones de bocages avec un linéaire de haies de qualité, des petits bosquets et des espaces ouverts. Il s'agit de milieux très importants dans la conservation de la faune et de la flore communes (pour rappel, les campagnes ont perdu plus de 30% des oiseaux dits communs en 20 ans du fait de la chute très importante de la quantité d'insectes). Par ailleurs, on trouve dans ce secteur des espèces d'oiseaux protégées, notamment des rapaces nocturnes nicheurs (effraie des clochers, chevêche d'Athéna, chouette hulotte) mais aussi le rollier d'Europe. Le secteur concerné par le tracé FSV est utilisé à la fois site de nidification et d'alimentation pour ces espèces. La chevêche, comme toutes les espèces de rapaces, sont protégés en France selon la loi du 10 juillet 1976. La loi française, en vertu le l'arrêté du</p>

	<p>17/04/81, « interdit sur tout le territoire métropolitain et en tout temps, la destruction ou l'enlèvement des œufs et des nids, la destruction, la mutilation, la capture ou l'enlèvement, la naturalisation des oiseaux visés, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat ».</p> <p>Le rollier d'Europe est inscrit sur l'annexe I de la directive européenne « Oiseaux » et à ce titre est sujet à un mode de conservation spéciale en tant qu'espèce menacée.</p> <p>Le franchissement du Rhône par le projet entraîne la destruction d'un autre type de milieux naturels, la Forêt de Peupliers riveraines et méditerranéennes (corine biotope), ou ripisylve, qui est un habitat servant à la fois de couloir de déplacement pour certaines espèces (chiroptères) mais aussi site de nidification (oiseaux, chiroptères) et d'alimentation.</p> <p>Bien qu'il ne s'agisse pas, à proprement parler d'un habitat classé, il reste un habitat très important pour la faune. Il est important à considérer en tant qu'habitat car en net recul du fait des nombreux aménagements des cours d'eau.</p> <p>Dans la partie plan du bourg, des enquêtes sur la chevêche d'Athéna ont montré sa présence dans la zone concernée par le tracé FSV. Par conséquent, vis-à-vis de cette espèce, le projet est incompatible.</p> <p>Dans la partie draille marseillaise, les milieux agricoles sont riches, avec une proportion non négligeable de zones agricoles incluant de nombreuses haies. Le rollier d'Europe y est présent, comme habituellement dans ce type de zones agricoles de bocage, où l'espèce y trouve site de nidification et site d'alimentation.</p> <p>En termes d'habitats naturels, le tracé FSV passant au nord des marais de Meyranne sont des marais à marisques constitués d'une tourbière calcaire. Il s'agit d'un habitat unique en France et extrêmement rare autour du bassin méditerranéen et lié aux surgences d'eau de la nappe de Crau. Cet habitat d'existant pas ailleurs en France, une destruction, même partielle, n'est pas acceptable. Par ailleurs, les surgences d'eau de la nappe de Crau sont à l'origine d'un autre habitat, les laurons dans lesquels vivent des macroinvertébrés eurythermes froids. Leur présence est héritée de la dernière période glaciaire et sont maintenus là grâce aux sources d'eau oligotrophe tempérée entre 11 et 16°C toute l'année. Le maintien de telles zones loin de toute source émettrice de chaleur est indispensable à leur présence.</p> <p>Dans le souci de souveraineté alimentaire que les crises sanitaires successives depuis une vingtaine et celle actuelle, conserver les terres arables sont d'intérêt général. A ce titre aucune destruction n'est acceptable.</p> <p>6/ atteinte à la nappe de Crau.</p> <p>Chaque hectare de foin de Crau irrigué permet l'approvisionnement dans la nappe phréatique d'une quantité d'eau potable pour 200 personnes. Chaque hectare de foin de crau imperméabilisé est une perte importante pour la recharge de la nappe, qu'environ 120 000 habitants ont au robinet.</p> <p>7/ lutte contre le changement climatique global</p> <p>Les milieux naturels et agricoles sont des milieux absorbant du CO<sub>2</sub> atmosphérique grâce au fonctionnement des écosystèmes qu'ils hébergent. Ainsi, détruire ces milieux, c'est participer au changement climatique.</p> <p>Créer une nouvelle autoroute aura pour conséquence l'augmentation du trafic routier et avec lui l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES). Par ailleurs, le transport routier qui en sera bénéficiaire en provenance du GPMM et des zones logistiques a pour grande vocation le transport de marchandises provenant essentiellement de Chine, donc non produites localement. Il s'agit d'une boucle de rétrocontrôle positif concernant l'augmentation des GES.</p> <p>L'activité du BAT en tant que telle est grande émettrice de GES par l'extraction des matériaux, et l'usage de nombreux véhicules de chantier.</p> <p>En conclusion, la LPO PACA n'est pas favorable à la construction d'une nouvelle route entraînant la perte d'habitats naturels et agricoles favorables à la faune et à la flore qu'elles soient protégées ou communes.</p> <p>Par ailleurs, le changement climatique lié aux émissions de GES est très grandement due aux activités humaines, dont le transport routier est l'un des plus grands contributeurs. Ce changement climatique d'origine anthropique majoritaire est responsable de nombreux bouleversements dans le fonctionnement des écosystèmes, et de cycle de vie de la faune et de la flore. La LPO PACA ne saurait se porter caution d'un projet y contribuant de facto.</p>
--	---

Contribution n°698	21 : 58	<p>Aucune des variantes proposées dans le cadre de la concertation au sein du fuseau Sud-Vigueirat ne me semble satisfaisante.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alors que l'Etat prétend lutter contre les changements climatiques, il y aura une augmentation du trafic des voitures et poids lourds. Les pollutions actuelles - atmosphérique et sonore - ne seront déplacées que de quelques km au Sud !</li> <li>- Par ailleurs le projet ne prévoit pas la requalification de la RN 113 qui serait à la charge de la commune et qui reste à ce jour fort vague.</li> <li>- La biodiversité sera mise à mal, car le tracé détruira moult espèces et milieux naturels</li> <li>- Le tracé conduira à la disparition de terres agricoles fertiles dédiées à des cultures et élevages emblématiques (riz, taureau, chevaux, moutons, foin de la Crau etc.). et contribuera à l'artificialisation des sols avec des nouveaux hangars en tous genres</li> <li>- La nappe phréatique sera mise en danger par ce nouveau "bétonnage"</li> <li>- Des sites patrimoniaux tels que le Pont Van Gogh seront défigurés</li> </ul> <p>Je souhaite par conséquent que ce projet de contournement autoroutier d'Arles par un tracé Sud Vigueirat soit abandonné.</p>
Contribution n°699	22 : 29	<p>Bonjour,</p> <p>Je conteste dans un premier temps la concertation organisée autour de cet important projet. Malgré la quantité des supports présentés lors d'une juste programmation de réunions et ateliers thématiques, la concertation a manqué d'information, l'ensemble des contribuables Arlésiens et Saint martinois auraient dû être informés, par exemple par courriel ou distribution d'un flyer ou tout autre moyens.</p> <p>Les 8000 connections au site dédié et la si faible participation aux réunions thématiques ne peuvent refléter une bonne concertation.</p> <p>Les supports et certaines informations sont trompeur par exemple les photos montages présentés lors de la réunion "Cadre de vie paysage" sont très peu réalistes et ne permettent pas de se rendre compte des situations futures.. Le plan qui m'a été présenté en rendez-vous ne correspondait pas à la variante préférentielle du maître d'ouvrage et les autres n'étaient pas disponibles.</p> <p>Le choix de la variante VSV reste discutable notamment par rapport au critère impact sur le milieu naturel, sur l'agriculture et le cadre de vie et se trouve a l'opposé des engagements de la France et des principes de protection de l'environnement..</p> <p>Toutes les variantes de tracé SVS impactent le milieu naturel, , l'hydraulique le patrimoine et le cadre de vie de façon irrémédiable, et incompensable.. Le secteur draille marseillaise sera défiguré par cette infrastructure qui va courir à plusieurs mètres au dessus du terrain naturel et coupera en deux ce quartier de quiétude et de production agricole.</p> <p>Comment peut-on envisager et réaliser un tel projet qui touche des zones à préserver comme des cultures de foin de crau, des marais, de la ripisylve.</p> <p>Il est inconcevable que la variante sous fluviale puisse être abandonnée à ce stade sur le critère coût.. Cette variante doit être réétudiée avec une recherche d'optimisation technique et financière. Et s'accompagner de mesure visant à détourner toute la circulation de transit international et de produits dangereux.</p> <p>La nature ne s'achète pas, l'argent ne se mange pas.</p> <p>[REDACTED]</p>

**Contribution envoyée le 01/02/2021**

Contribution n°700	00 : 09	<p style="text-align: center;"><b>Contribution envoyée le 01/02/2021</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Contournement</b></p> <p>Deux observations sur la dernière réunion :</p> <p>Il faut se persuader que l'absence de continuité autoroutière à Arles n'est pas de nature à lutter contre l'augmentation du trafic routier de marchandises sur la planète, ni contre d'autres déséquilibres environnementaux majeurs... en conséquence, inscrivons-nous donc dans la commande de l'Etat.</p> <p>Mais on peut s'étonner par contre de l'absence d'intervention lors de cette réunion de clôture, par exemple du Préfet du Languedoc-Roussillon-Occitanie, ou du maire de Fourques, d'un quelconque élu départemental du Gard, ou régional du Languedoc-Roussillon, ou de tout autre élu, responsable institutionnel, professionnel ou associatif de la rive droite du Rhône...</p> <hr/> <p style="text-align: center;"><b>Inscription locale du projet</b></p> <p>Pour ma part, je pense que le retard incompréhensible de cette continuité autoroutière, comme du contournement d'Arles, découlent directement et indirectement de la fracture géographique, politique et culturelle représentée par le fleuve.</p> <p>Le fait métropolitain moderne à Arles n'a pas la force ni la dynamique suffisantes pour s'imposer de part et d'autre du Rhône, sur la réalité ancienne, lourde, des réseaux politiques, économiques, sociaux et culturels départementaux de chaque côté du fleuve, ni sur cette autre réalité, celle des régions, maintenant installée. Il est à cet égard significatif de remarquer que dans l'agglomération, seuls l'activité et le niveau de population de Saint Martin de Crau sont pris en compte en termes de mobilités pour ce projet autoroutier.</p> <p>Par ailleurs la commune d'Arles présente des disparités et des archaïsmes particuliers. Disparité géographique de la plus grande commune de France incluant la Camargue, entraînant la coexistence d'activités et de populations diverses, inégalement représentées. Faiblesse du tissu économique industriel ou tertiaire à la représentation politique et sociale relativement faible eu égard à d'autres surreprésentations. Un personnel politique vieillissant, récemment renouvelé mais sans projet concret perceptible à l'heure actuelle, avec un discours encore prudentiel et conformiste, ne facilite pas une insertion locale innovante du projet autoroutier à l'heure actuelle.</p> <hr/> <p style="text-align: center;"><b>Les besoins de mobilité locale diversifiés</b></p> <p>Si le projet autoroutier a vocation à prendre en charge une partie de la mobilité locale pour permettre une véritable requalification de la RN113 en boulevard urbain (avant de parler d'artère verte, douce ou multimodale), alors il faut donner au trafic local de véritables accès fonctionnels à l'axe nouveau.</p> <p>L'ensemble du trafic ouest et nord de l'agglomération, depuis et vers Arles, doit être envisagé, pour espérer délester significativement le pont actuel de la RN113 sur le Rhône, seul point de passage routier entre les rives droite et gauche du fleuve, et condition d'une véritable requalification de l'artère.</p> <p>A l'inverse du trafic sud-nord relativement facile à analyser, ce trafic est très disparate en nature, en horaires et en calendrier.</p> <p>En nature depuis l'ouest et le nord-ouest de la commune : achalandage classique et déplacements coutumiers de la population, y compris de la zone résidentielle de la Camargue (les mas, Le Sambuc et Salin de Giraud), Giméaux et nord-ouest résidentiel de la commune, activité agricole et d'élevage de la Camargue et des silos ; activité semi-industrielle et touristique de Salin de Giraud (commune d'Arles). Depuis Les Saintes Maries de la Mer et la Petite Camargue arlésienne, même trafic avec une incidence très particulière du trafic touristique, aussi bien en provenances qu'en pics horaires et de calendrier.</p> <p>Depuis et vers Fourques : achalandage et déplacements coutumiers de la commune de Fourques, résidentielle et en cours de développement résidentiel, cette commune fournissant des services communaux standards aux résidents. Déplacements de et vers Arles, déplacements agricoles de proximité de la zone maraîchère de Fourques, la Terre d'Argence, Beaucaire et Nîmes, le trafic poids lourd hors autoroute de et vers Fourques, Terre d'Argence, Bellegarde, Beaucaire-Tarascon, zones d'activités du sud de Nîmes, de Milhaud-Caissargues-Bouillargues Marguerittes, voire Remoulins et Sud-Avignon, tous trajets courts, trajets de coût-distance diminués par rapport à l'autoroute, avec éventuellement les trajets vers la nouvelle gare TGV Nîmes-Pont-du-Gard, si l'on envisage l'attente d'une montée en charge significative d'une modularité de la gare d'Arles...</p> <p>Actuellement l'ensemble de ces mobilités ouest et nord ont pour noeud d'étranglement le rond-point de Vittier, le pont du Rhône et la RN113, et ceci quelle que soit leur destination locale ou lointaine. Il paraît illusoire de considérer le seul échangeur actuellement prévu Eynemi Arles ouest comme accès naturel à</p>

la nouvelle autoroute, quelle que soit la destination, mais en particulier locale.

En ce qui concerne ces mobilités, il paraît indispensable de les analyser en détail et dans leurs dynamiques individuelles. Analyse en détail car chaque type de mobilité connaît une temporalité spécifique : les bouchons du matin et du soir vers et depuis Arles ; les bouchons de fin de semaine ; les bouchons de débuts et fins de semaine, de départs et retours de vacances, des week-ends de manifestations touristiques, folkloriques, religieuses ou populaire vers Les Saintes Maries. En outre dans ces derniers cas, la provenance des mobilités, pas toujours locales (Marseille Aix, etc...) va générer un impact spécifiques sur les sorties vers la Camargue. Une analyse fine sur au moins une année sans aléas sanitaire paraît nécessaire.

En tout état de cause, une réflexion sur un échangeur supplémentaire placé immédiatement sur la rive droite du Rhône, de et vers Fourques et Les Saintes Maries, doit être introduite dans l'étude du tracé et de son positionnement, sachant que le tracé Nord semble toujours le plus pertinent dans cette hypothèse.

Un autre point déterminant d'insertion locale paraît être la réflexion sur la sortie d'Arles Sud Rive gauche : la jonction avec la rocade de contournement d'Arles figurant sur les plans prévisionnels, de même qu'à l'évidence le débouché vers la rive gauche et Port-Saint-Louis-du-Rhône, en feront une circulation structurante de l'agglomération. Compte tenu de l'importance des débits prévisibles de sortie et d'entrée sur l'autoroute, si son tracé est pertinent, alors l'enjeu sur la zone d'habitat urbain concerné autour de cette sortie est un enjeu d'importance. En effet l'habitat concerné est une zone résidentielle fragile, qui ne dispose pas actuellement d'axe de circulation important, et qui sera bouleversé par le projet. Une articulation réaliste et de qualité avec le projet routier du Département ainsi que la politique de voirie et de circulation de la Ville paraît cruciale

---

Si la réflexion du maître d'œuvre découlant de la présente consultation se donne pour objectif une véritable insertion locale de l'ouvrage ouvrant la voie, si l'on ose dire, à des usages correspondant aux besoins de mobilités locales des populations, tout en s'intégrant dans les engagements actuels à moyen et long terme de l'Etat en matière de développement durable et de respect de l'environnement, alors il me paraît indispensable de réfléchir dans plusieurs directions.

Mobiliser les acteurs locaux au-delà des limites administratives actuelles. Le fait métropolitain d'Arles doit être pris en compte malgré de nombreux obstacles, car la population développe des usages et des pratiques quels que soient les positionnements actuels du personnel politique. C'est l'absence de prise en compte de ce fait qui me paraît une des causes du retard du projet. Un élu local positionné hors du réseau notabiliaire traditionnellement en place l'a montré de manière symptomatique. La commune de Fourques comme celle de Saint-Martin de Crau, est historiquement et par nature liée à Arles de l'autre côté du Rhône. Elle fait partie du bassin de population commun. Et en outre cette commune dispose d'élus implantés dans les réseaux, installés, entreprenants, et sans doute capables de prospective. Au-delà, tout l'ouest et le nord d'Arles sont touchés par le projet et n'apparaissent pas. Les Saintes Maries qui reste un pôle autonome, l'axe Saint-Gilles, Bellegarde, Beaucaire Tarascon, de part et d'autre du Rhône, disposent également d'élus en général entreprenants, insérés dans leurs réseaux. Par ailleurs, si l'étude et la maîtrise d'oeuvre font droit aux engagements environnementaux de l'Etat qui s'imposent à tous, force est de constater qu'une véritable requalification de la RN113, qui ne soit pas un vœu pieux ou une illusion, doit pouvoir s'appuyer sur une réelle réorientation du trafic local.

Dès lors on doit proposer aux usagers locaux une véritable alternative commode au pont sur le Rhône de la 113, par une nouvelle bretelle d'accès à l'autoroute sur la rive droite du Rhône.

Ensuite, sans déborder de la commande, les chercheurs doivent pouvoir proposer des pistes ou options de développement du projet dans le futur après réalisation.

Une de ces pistes serait d'ouvrir dans chaque sens une voie supplémentaire, restant à la norme autoroutière, sans péage, entre l'échangeur Arles sud et l'échangeur Eymini Arles ouest, constituant ainsi un tronçon d'un contournement périphérique complet à venir de l'agglomération arlésienne. L'option serait de réserver dès à présent dans l'emprise foncière actuelle du tracé retenu, la surface nécessaire en réserve pour cette voie supplémentaire dans les deux sens, et de positionner l'aire de service en cohérence avec cette hypothèse. Il pourrait être prévu que l'avenir de cette hypothèse soit conditionné aux initiatives des acteurs territoriaux engagées pour réaliser les tronçons cohérents pour le contournement.

Dans cette hypothèse, le tronçon de rocade entre la sortie Arles sud et la rocade déjà existante est évidemment nécessaire.

Bien évidemment la difficulté réside dans la jonction nord. Elle requiert un engagement de la ville de Fourques. Elle nécessite la construction d'un pont sur le Rhône au niveau de son « confluent » avec le Petit-Rhône. Elle nécessite également la construction d'une dernière portion de rocade contournant l'agglomération de Fourques par le nord, dans une zone agricole bien cultivée et productive, pour rejoindre l'échangeur Eymini Arles ouest... Néanmoins il est bon de savoir que le maire de Fourques a nommé son ensemble auditorium-salle de restauration-bureaux récemment édifié, l'Auditorium Des Deux Rhônes, de là à baptiser un nouveau pont longuement attendu, Le Pont Des Deux Rhônes... A noter également que le même élu vient de terminer la construction de nouvelles digues sur le Rhône sur tout le territoire de la commune, avec financements à l'appui, et qu'il a annoncé comme projet dominant de sa nouvelle mandature la construction d'un port de plaisance fluvial, à l'instar d'une des annonces faites par le nouveau maire d'Arles...

Plus immédiatement, et prosaïquement, pour que la nouvelle autoroute soit une véritable alternative à la RN113 requalifiée, il reste indispensable comme cela a été relevé à plusieurs reprises dans les réunions d'information, que le cahier des charges du concessionnaire de l'autoroute précise les modalités d'entrée et sortie sans péage sur la partie d'autoroute entre Fourques et Saint Martin de Crau pour les usagers en transit local.

Enfin il me paraît utile de souligner qu'un échangeur au niveau de la rive droite du Rhône est le meilleur moyen de respecter les engagements de l'Etat en matière de respect de l'environnement et de protection des milieux naturels que constituent les espaces de la Camargue. En effet cet accès direct vers les Saintes Marie de la Mer permet lorsqu'on vient de Marseille ou d'Aix, d'éviter de passer par Salin de Giraud et surtout de longer le Lac du Vaccarès. A chacune des collectivités territoriales de se positionner alors en fonction du projet de l'Etat et de confirmer en conséquence ses engagements environnementaux...

---

Après les réunions à distance et l'écoute dont vous avez fait preuve dans le cadre de la commande initiale, je pense avoir pu formaliser ici et même développer certaines interventions amorcées en distanciel. Je vous propose quelques réflexions pouvant conduire de la recherche à la recherche action, dont je vous laisse juger bien évidemment. Je reste disponible pour approfondir tel ou tel point que j'aurais insuffisamment décrit ou réfléchi...

