



Association pour Salin Commune

Anciennement association STOP - Salin Traditions Ouvertures Projets

10 rue du Bois – BP 19 – 13129 Salin de Giraud – salin.commune@orange.fr

Monsieur Hervé Schiavetti
Président du Parc Naturel Régional de Camargue
Mas du Pont de Rousty
13200 Arles

Salin de Giraud le 12 février 2009

Nos Réf. : 09-010

Objet : Réactions de notre association sur l'avant projet de charte du PNRC.

Monsieur le Président,

Depuis trois ans notre association participe activement à la gouvernance du Parc Naturel Régional de Camargue en dépêchant ses représentants dans quatre commissions permanentes « Administration générale, finances et communication », « Gestion de l'eau et des milieux aquatiques, pêche et chasse », « Tourisme durable », « Architecture, Urbanisme, Paysages, Énergie », ainsi qu'au Conseil du Parc.

De même, nous participons depuis deux ans aux travaux d'étude de la future charte du PNRC dans les groupes thématiques n°2 « Évolution des activités économiques pour un développement durable du territoire » et n°5 « Aménagement du territoire, intercommunalité, coopération », ainsi que dans la commission géographique de Salin de Giraud.

C'est donc avec légitimité et connaissance des problèmes et des enjeux du territoire de Salin de Giraud, que nous vous faisons part de nos importantes réserves portant sur l'avant projet de charte du PNRC.

1 Nouveau périmètre géographique du PNRC

En 1990, lors de la construction de l'autoroute « Arles – Nîmes » et du pont autoroutier qui ont déchiré le Nord du PNRC, **aucune association écologiste, ni aucun défenseur de la nature** garant de la richesse environnementale Camarguaise, pourtant inscrite au patrimoine de l'humanité, **n'avait opposé de refus à cette incroyable atteinte à l'environnement et à l'intégrité du territoire du parc de Camargue !**

En 2009, notre association s'opposera catégoriquement à **l'amputation complaisante d'un seul mètre carré du territoire actuel du PNRC afin de laisser libre cours à la construction d'un pont autoroutier au Sud d'Arles**, alors que dans le même temps le PNRC s'oppose depuis des dizaines d'années à la construction d'un pont à deux voies entre Salin de Giraud et Port Saint Louis du Rhône, accélérant ainsi en toute connaissance de cause le déclin de Salin de Giraud.

Notre association n'acceptera jamais que la nouvelle charte du PNRC officialise ces deux analyses parfaitement contradictoires sur des enjeux similaires de franchissement du fleuve au Nord ou au Sud du territoire du PNRC.

2 Réfection des digues & culture du risque (chapitre 1.2.3.1)

Chaque matin, la très grande majorité des habitants de Salin de Giraud exerçant une activité professionnelle se rendent sur le bassin d'emploi de Fos / étang de Berre en empruntant les bacs de Barcarin.

Depuis l'arrêté préfectoral du 10 décembre 2004 dit des « plus hautes eaux navigables » (PHEN), les bacs de Barcarin ont interdiction absolue de naviguer en périodes de fortes crues, au delà de 6 000 m³/s mesure à Beaucaire. Le niveau de PHEN a été atteint 8 jours en 2003, 22 jours en 2002, 23 jours en 2001, 15 jours en 2000.

Ces jours là, les actifs doivent emprunter la RD36 jusqu'à Arles, puis rejoindre leur lieu de travail via la N113 et N568, ce qui constitue un handicap professionnel énorme.

Quant aux collégiens qui se rendent à Port St Louis par un service de ramassage scolaire, ces périodes de crues les mettent en situation d'échec scolaire.

La nouvelle charte prône « l'aménagement de portions de digues submersibles, de manière à soulager le risque de rupture et à orienter les eaux vers les secteurs les plus appropriés et de moindre enjeu socio-économique » ainsi que « l'élaboration d'un plan de gestion des eaux de surverse à l'intérieur du delta ».

Lors des prochaines périodes de fortes crues, la RD36 qui longe sur près de 40 Km le grand Rhône entre Salin de Giraud et Arles, risque probablement d'être submergée en cas de surverse volontaire du fleuve sur une zone d'expansion de crue.

Avec les bacs immobilisés et la RD36 coupée, Salin de Giraud sera alors totalement coupé du monde et accessible uniquement par hélicoptère pour traiter les seules urgences médicales ; une évacuation du village en cas de rupture franche de la digue du Rhône s'avérant pratiquement impossible.

La position de notre association sur ces enjeux est donc extrêmement claire :

- Refus catégorique que les zones d'expansion de crues longent la RD36 entre Salin de Giraud et Arles, unique voie d'évacuation de la population.
- Nécessité de prise de position du PNRC en faveur de la construction d'un pont de desserte locale à 2 voies (plus une piste cyclable) entre Salin de Giraud et Port St Louis du Rhône.

Les revendications de notre association se rapportent bien à des enjeux critiques de sécurité des personnes et de survie du village. Nous maintenons que la construction d'un nouveau bac ne change absolument rien à cette analyse.

3 Franchissement du Rhône

3.1 Amalgame entre le PNRC et le SMTDR (chapitre 3.3.1.2)



Notre association désire que disparaisse dans le texte définitif de la charte la confusion intentionnellement créée entre le PNRC et le Syndicat mixte des traversées du delta du Rhône (SMTDR) qui exploite les deux bacs de Barcarin.

Les logos des deux entités sont délibérément accolés et tendent à établir que le PNRC est partie prenante de ce mode de franchissement du fleuve qui est pourtant extrêmement éloigné des fondamentaux de la préservation du territoire, comme nous allons le démontrer ci-après.

De plus, chaque année pendant la première semaine du mois de mai, à l'occasion des « Journées de l'oiseau » qui se déroulent à Port St Louis du Rhône (manifestation organisée en partie par le PNRC), un des deux bacs est détourné de son usage normal pour faire traverser les touristes entre la « Tour St Louis » et le « domaine de la Palissade ». Il se trouve que cette période correspond aux premières affluences touristiques sur les plages et aux premières files d'attentes importantes à l'embarquement des bacs de Barcarin : le service à un seul bac augmentant l'attente des usagers d'une manière injustifiée et intolérable.

Nous ne voyons pas d'inconvénient à promener les touristes sur le Rhône, mais nous désirons que la future charte précise que le SMTDR devra louer un bateau mouche à cet effet, et cessera de détourner l'outil public de son unique destination au préjudice des Saliniers !

3.2 Modération énergétique (chapitre 3.3.3.1)

Le Grenelle de l'environnement a mis en évidence l'impérieuse nécessité de réduire au niveau national, d'une part la consommation injustifiée d'énergie fossile (en partie grâce à la modération énergétique), ainsi que l'urgence d'une dé-carbonisation des moyens de transport, les collectivités publiques et/ou locales étant enjointes à tenir un rôle d'exemplarité en ce domaine ; le PNRC fait plusieurs fois mention de ces objectifs généraux dans son avant projet de charte.

Malgré nos demandes réitérées dans les groupes thématiques lors les travaux préparatoires de l'avant projet de charte, le PNRC persiste à se comporter d'une manière volontairement schizophrène concernant les aspects énergétiques des deux bacs de Barcarin.

Notre association a présenté en novembre 2006 à la commission « Architecture Urbanisme Energie » du PNRC une étude intitulée « *Les enjeux de la traversée du Rhône à Salin de Giraud* » dans laquelle elle a démontré que **la traversée du Rhône par un pont nécessiterait 70 fois moins d'énergie qu'un franchissement du fleuve par les bacs !**

Simulation de la consommation carburant annuelle par franchissement d'un pont de 420m à 60Km/h					
	informations générales		franchissement d'un pont de 420m		
	consommation moyenne à 90Km/h (litres / 100Km)	consommation moyenne à 60Km/h (litres / 100Km)	Consommation moyenne à 60Km/h (litres / 420m)	Trafic 2005	Volume
Véhicules légers	6,5 litres	4,3 litres	0,018 litres	504 000	9 081 litres
Poids lourds	37,0 litres	24,4 litres	0,103 litres	20 800	2 133 litres
Autocars	33,0 litres	21,8 litres	0,091 litres	2 800	256 litres
total					11 471 litres de gazole

Avec une consommation de près de 800 000 litres de carburant par an (*), les bacs de Barcarin sont donc, et de très loin, les plus grands consommateurs-pollueurs de tout le territoire du PNRC, émetteurs de plusieurs milliers de tonnes de CO₂ chaque année.

(*) Source d'information officielle fournie par le personnel du SMTDR car ces chiffres hautement confidentiels ne sont jamais publiés...

3.3 Trafic routier en Camargue (chapitre 3.3.1.2)

Le Conseil Général des BdR a démontré les points suivants dans son « *Dossier d'évaluation de l'intérêt de la réalisation d'un pont à Barcarin* » (mars 2004) :



- a) L'entrée par Salin de Giraud représente moins de 10% de la pénétration quotidienne totale de véhicules en Camargue et le trafic de véhicules sur les bacs de Barcarin n'augmente plus depuis 2002.
- b) 80% des usagers du bac sont des habitants du village ; 10% du trafic annuel s'oriente vers la plage de Piémanson en période estivale ; les 10% des véhicules restants vont vers Nord de la Camargue, ou sont en transit.
- c) L'analyse comparative des temps de parcours entre la N568 / N113 (quatre voies entre Fos et Arles) et la RD 36 (départementale entre Salin de Giraud et Arles) fait apparaître que la mise en service d'un pont de desserte locale ne rendra en aucun cas plus attractif cet itinéraire pour un trafic de transit. Donc l'accès par le pont de Barcarin continuera à assurer essentiellement du trafic local. De plus, un arrêté municipal d'interdiction du transit PL dans Salin de Giraud (hors desserte locale) suffirait à se protéger contre un accroissement de trafic en Camargue.

3.4 Fréquentation des plages (chapitre 3.3.1.3)

Certaines thèses diffusées par le PNRC prétendent que les bacs de Barcarin ont un effet régulateur sur l'afflux touristique en Camargue et à la plage de Piémanson pendant la période de forte affluence estivale.

Nous constatons une fois de plus que le PNRC tient un discours incohérent sur ce dossier :

- car la sur-fréquentation anarchique de la plage de Piémanson prouve chaque été que les bacs n'ont jamais eu aucun effet contre ce que le PNRC qualifie de catastrophe sanitaire et écologique !
- car la majorité des utilisateurs de Piémanson proviennent du Nord de la Camargue sans emprunter les bacs de Barcarin : Arles, Vaucluse, Gard, ...
- car le PNRC propose la normalisation de Piémanson par un aménagement de l'accès à la plage sans aucun rapport avec les bacs de Barcarin, sur le modèle de ce qui a été fait pour l'accès aux plages de Port St Louis du Rhône et des Saintes Maries de la Mer.

3.5 Coûts de fonctionnement (chapitre 3.3.1.2)

Les bacs sont financés par le Conseil Général (60%) le Conseil Régional (34%) et la ville d'Arles (6%). **Les données budgétaires des bacs font état d'un budget de fonctionnement 2006 d'environ 3,2 millions d'euros avec un déficit d'environ 2,5 millions d'euros, déficit en constante augmentation d'une année sur l'autre.**

L'étude réalisée en 2004 par le Conseil Général sur la construction d'un pont à Barcarin prévoit un investissement de l'ordre de 20 millions d'euros pour la construction d'un pont à deux voies (plus une piste cyclable) et d'un budget de fonctionnement du pont de 100 000 euros.

La construction d'un nouveau bac et de 2 nouvelles passerelles (*investissement prévisionnel 15 millions d'euros avant dépassement*) avec une durée de vie de 20 ans de 2010 à 2030, va donc entraîner sur vingt ans un coût total de fonctionnement des bacs de 83 millions d'euros, contre 2,5 millions d'euros pour un pont ! (*avec une hypothèse d'inflation de 2% par an*)

Les chiffres démontrent donc que les bacs de Barcarin ont un coût de fonctionnement 33 fois plus cher que ne coûterait un pont, et que ce sont les citoyens contribuables qui comblent ce trou financier sans fond !

Notre association défend l'idée que la préservation du patrimoine naturel Camarguais n'a pas de prix, mais que ce ne sont pas les bacs qui y contribuent. En période de crise, il est urgent de ne plus faire endurer aux collectivités une telle charge financière, alors que tant d'autres besoins ne peuvent pas être satisfaits par manque d'argent (la lutte contre l'érosion du cordon littoral Camarguais par exemple).

3.6 Respect des citoyens (chapitre 3.3.1.2)

Il est tellement évident que les bacs de Barcarin entravent la continuité territoriale et le droit à la libre circulation des citoyens que les habitants de Salin de Giraud oublient même certains jours de s'en rendre compte.

Les Saliniers apprennent dès leur naissance « l'heure du bac » : ***A quelle heure est le prochain bac ? Il faut rouler vite pour ne pas rater le bac sinon on devra patienter 15 à 30 minutes devant un feu rouge ! Il ne faut surtout pas rater le dernier bac avant l'interruption de service la nuit, sinon on devra remonter à Arles par RD35 puis revenir par la RD36 (contournement de 80 Km), etc...***

Seuls les Saliniers connaissent ce stress permanent, facteur d'accidents de la route, qui les fait maudire le bac. C'est pour cela qu'il existe une telle rupture entre les usagers occasionnels des bacs (dont font évidemment partie les chargés de mission du PNRC) pour qui la traversée du Rhône est un dépaysement joyeux une fois par an, et les Saliniers qui vivent tous les jours les attentes forcées au feu rouge, souvent avec fatigue et lassitude, et parfois avec des envies de révolte.

Un nombre significatif d'habitants découragés déménagent chaque année à l'Est du Rhône, en retirant leurs enfants de l'école, ce qui accélère le dépeuplement et le vieillissement du village.

Le service public des bacs est inefficace (arrêt nuit, arrêt PHEN) et totalement frustrant : attentes aux feux rouges, files d'attentes importantes d'avril à septembre, horaires insatisfaisants et maltraités en permanence, heure du prochain passage (*qui est pourtant une indication essentielle*) ne figurant même pas sur les panneaux d'affichage interactifs, ...

L'avant projet de charte du PNRC mentionne donc une amélioration de la qualité de service des bacs de Barcarin avec des arguments complètement infondés et bien sûr une totale ignorance de la réalité du quotidien.

3.7 *Respect de la Loi (chapitre 1.1.1.2)*

En novembre 2003, notre association a soulevé un problème majeur de non respect de la sécurité civile sur le transport de passagers par les bacs en périodes de crues (PHEN) et en a immédiatement informé le Préfet des Bouches du Rhône et le Préfet maritime. Appuyée sur ce dossier par le service des Voies Navigables de France, le fonctionnement des bacs a été enfin ramené dans la légalité lors de la crue millénale de décembre 2003.

Notre association pose donc ouvertement la question de confiance envers les responsables et dirigeants du SMTDR qui ont sciemment laissé naviguer les bacs de Barcarin lors des deux grandes crues de septembre et novembre 2002 (10 200 m³/s et 9 500 m³/s mesure à Beaucaire), alors qu'ils savaient parfaitement qu'ils étaient hors la Loi et faisaient courir des risques vitaux aux usagers, et pire encore, qu'ils reprochent publiquement à notre association (encore de nos jours) de les avoir forcés indirectement à respecter la Loi.

3.8 *Respect de la Démocratie (chapitre 3.3.1.2)*

Notre association a organisé en juin 2003 un référendum local qui aurait normalement dû être pris en charge par les élus locaux depuis des décennies.

Le résultat de ce référendum (**oui au pont à 86,7%**, oui a un nouveau bac à 13,3%, taux de participation de 60%, dépouillement sous le contrôle de Philippe Martinez adjoint Spécial de Salin de Giraud) a permis à la population d'exprimer son besoin d'un pont à Salin de Giraud, mettant ainsi un terme à 100 ans d'indifférence des élus.

L'ensemble de ces faits (référendum + respect des PHEN) a pu éclairer le Conseil Général des BdR qui a adopté à l'unanimité la délibération n°22 du 25 juin 2004 favorable au principe de la construction d'un pont entre Salin de Giraud et Port Saint Louis du Rhône.

3.9 *Egalité de traitement (chapitre 3.3.1.2)*

De nombreux ponts desservent déjà le Nord et l'Ouest de la Camargue :

- deux ponts entre Arles et Trinquetaille,
- deux ponts entre Trinquetaille et Fourques,
- deux ponts entre St Gilles et Saliers,
- un pont à Sylveréal pour circuler entre les Stes Maries et la petite Camargue,
- un pont autoroutier (et bientôt un deuxième).

Le PNRC doit donc désormais s'attacher à **réparer l'injustice historique** qu'il a contribué à maintenir (*par la charte de 1998*) dans l'inégalité de traitement entre les habitants du Nord et de l'Ouest de la Camargue qui possèdent déjà 7 ponts pour franchir le Rhône, et ceux de Salin de Giraud et Port St Louis **qui réclament depuis 100 ans la construction d'un moyen de franchissement normal du fleuve, c'est-à-dire un pont de desserte locale à Barcarin.**

3.10 *Synthèse.*

En conclusion, les bacs de Barcarin constituent un des rares contre exemple d'un moyen de transport en commun BIEN PIRE que la somme des moyens individuels qui lui seraient substitués pour franchir le Rhône, aussi bien au niveau environnemental que financier, ainsi que sur la qualité de service public, la continuité territoriale, la sécurité civile.

Notre association s'opposera donc catégoriquement, et par tous les moyens, à une charte du PNRC qui passerait sous silence nos arguments sur le franchissement du Rhône entre Salin de Giraud et Port St Louis.

4 Avenir de Salin de Giraud (chapitre 3.3.1.3)

4.1 Droit à un développement mesuré du village.

La future charte du PNRC doit reconnaître aux Saliniers le droit à un développement urbain, artisanal et industriel mesuré et respectueux de l'environnement et non pas une sanctuarisation morbide du village.

- **Pourquoi, leur refuse-t-on depuis des années de créer leur propre zone artisanale empêchant ainsi la création d'emplois et un début de sédentarisation de la population ?**
- Il faut permettre un développement touristique raisonnable en permettant la construction d'infrastructures légères : camping, petit port fluvial, pistes cyclables, circuits de randonnées...

4.2 Développement des activités liées à la mer.

Comme il l'a déjà fait pour d'autres activités économiques en Camargue (label AOC pour le foin, assistance aux agriculteurs pour instruire les dossiers de subventions, ...), le PNRC doit prendre des engagements pour encourager et faciliter :

- Le développement des activités liées au domaine maritime (pêche, conchyliculture, élevage, alevinage, ...) grâce à la richesse locale (30 Km de façade maritime, étangs d'eau salée),
- Aider à la création d'une structure coopérative adaptée, indispensable à l'organisation de ces activités.

4.3 Activités traditionnelles de chasse et de pêche, accès aux plages

Depuis 150 ans, ce sont les Saliniers qui ont façonné et entretenu la Basse Camargue qui est devenue une richesse de biodiversité grâce à eux.

Nous affirmons que la désertification de Salin de Giraud et de ses activités traditionnelles accélérera l'érosion du territoire et la perte de sa biodiversité.

Malgré les récentes acquisitions du Conservatoire du Littoral et leur mise sous gestion du PNRC, si des limitations de chasse, de pêche ou d'accès aux plages devaient être mises en place, notre association défendra sans concession le droit historique et non négociable de tous les habitants de Salin de Giraud :

- **A pratiquer leurs activités traditionnelles de chasse et de pêche propres à notre territoire qui, elles aussi, aident à son entretien et sa préservation :**
 - **Chasse traditionnelle à l'eau et à la terre,**
 - **Pêche traditionnelle à pied et en barque, dans les étangs et sur le littoral.**
- **A pouvoir se rendre comme ils le désirent sur les plages de Piémançon jusqu'à Beauduc, sans entrave à leur droit de circuler, y compris avec leur véhicule motorisé.**

4.4 Urbanisme.

Depuis des dizaines d'années, il règne un laxisme et une anarchie totale en ce qui concerne l'urbanisation dans le village : le village a perdu peu à peu tout son caractère, son patrimoine historique bâti et même son histoire.

L'avant projet de charte du PNRC prône un développement urbain dans l'unité architecturale de Salin, mais laquelle ?

- corons,
- habitat ouvrier individuel,
- villas provençales,
- maisons traditionnelles Camarguaises en toit de chaume ?

Notre association souhaite être associée à ces études d'ensemble qui devront permettre un mélange harmonieux respectant à la fois les traditions propres au village et l'environnement spécifique de la basse Camargue.

5 Agrocarburants & OGM (chapitre 3.3.3.2)

La production d'agrocarburants de première génération (Diester à base d'huile végétale pure ou HVP) entraîne une réduction des surfaces arables disponibles, une irrigation accrue ainsi qu'une pollution aggravée des nappes phréatiques par les pesticides et engrais azotés, l'utilisation probable d'OGM, et détruit en finalité les écosystèmes à biodiversité élevée.

Il est désormais démontré que les politiques mondiales de développement fortement subventionné d'agrocarburants ont entraîné des détournements massifs des terres arables précédemment dévolues aux cultures vivrières, qui ont induit en 2008 des envolées sur les cours mondiaux des céréales, qui ont à leur tour entraîné dans certains pays les « *révoltes de la faim* ».

De plus, le bilan énergétique et financier des agrocarburants étant lamentable (*), nous soutenons que ces cultures doivent être bannies d'un parc naturel régional qui se revendique essentiellement de la protection environnementale.

(*) *Le rendement de la photosynthèse étant inférieur à 1%, la biomasse fournit moins de puissance énergétique que les panneaux photovoltaïques, par exemple.*

Notre association est donc totalement opposée à la culture d'agrocarburants et demande que la charte du PNRC officialise une

« Camargue sans agrocarburants ni OGM »

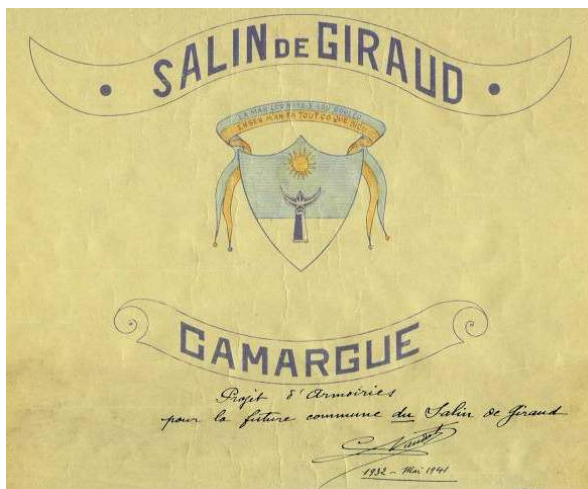
Nous y sommes d'autant plus opposés que les propositions du PNRC de mise en culture d'HVP (*En Camargue, on n'a pas de pétrole mais on a des idées – La Provence 11 aout 2008*) sont destinées à fournir du carburant aux bacs de Barcarin, et que les subventions versées pour ces agrocarburants viendraient alourdir le passif financier déjà exorbitant de ce mode de franchissement du Rhône.

6 Incinérateur (chapitre 3.3.3.4)

Notre association est scandalisée par le silence assourdissant du texte de l'avant projet de charte concernant la future mise en service de l'incinérateur de Fos/Mer situé à quelques kilomètres à vol d'oiseau de Salin de Giraud : le PNRC considère-t-il, comme au temps de Tchernobyl, que les rejets ne pourront pas franchir le Rhône et épargneront la Camargue : ses habitants, sa faune, sa flore, son eau, son sol ? Peut-il garantir que la pollution restera faible, que la technique utilisée sera fiable et que l'intérêt général l'emportera sur la recherche du profit ?

Nous n'acceptons pas qu'il n'y ait aucune mention dans la charte (ne serait-ce que de principe) sur les risques majeurs que fait courir cet équipement sur la santé des habitants de la Basse Camargue et sur leur environnement.

7 Adhésion de Port St Louis du Rhône au PNRC



Projet d'armoiries pour la future commune de Salin de Giraud - Carles Naudot - 1932

Historiquement, notre association a toujours défendu l'adhésion de plusieurs autres communes au PNRC, et notamment la nouvelle commune de Salin de Giraud, afin d'améliorer la diversité de la gouvernance du PNRC qui est actuellement archi dominée par la commune d'Arles, alors que seuls 8 000 de ses habitants résident réellement sur le territoire du parc.

En 2006 et 2007, Hervé Schiavetti, maire d'Arles, Président du PNRC et conseiller général des BdR, s'est sévèrement opposé à la création de la nouvelle commune de Salin de Giraud en argumentant sur le fait qu'une commune supplémentaire détruirait les solidarités en Camargue.

Michel Vauzelle, président de région PACA et député d'Arles, est allé défendre cette thèse à l'Elysée auprès de Nicolas Sarkozy et Henri Guaino (conseiller spécial du Président).

Daniel Richard président de **WWF France** a lui aussi très largement argumenté sur le fait qu'une commune supplémentaire dans le PNRC allait donner le départ à un bétonnage pharaonique du territoire **qui détruirait la Camargue**.

Jean Marc Charrier, maire de Port St Louis du Rhône et conseiller général des BdR, s'est lui aussi aligné sur cette thèse en votant en octobre 2006 contre la création de la nouvelle commune de Salin de Giraud au Conseil Général des BdR.

Or les 48 parcs naturels régionaux de France comptant en moyenne 80 communes sur leur territoire, il est aisé d'appréhender le caractère totalement gratuit de ces arguments.

Prenant donc acte de ces gravissimes risques d'une destruction de la Camargue si une commune supplémentaire rejoignait le PNRC, notre association s'opposera catégoriquement à l'adhésion de la commune de Port St Louis du Rhône au PNRC.

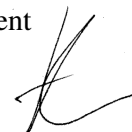
Si dans l'avenir, la justice donnait raison aux Saliniers en autorisant la création de la nouvelle commune de Salin de Giraud, alors la position de notre association pourrait évoluer quant à l'adhésion d'une commune supplémentaire au PNRC.

Nous espérons avoir retenu votre attention, Monsieur le Président, sur nos importantes réserves portant sur l'avant projet de charte du PNRC. Nous allons apporter avant le 27 février 2009, grâce à l'outil collaboratif mis à notre disposition, nos contributions pour modifier la deuxième version de l'avant projet de charte.

Soyez assuré que notre association usera de tous les moyens et de toutes les influences possibles pour que le texte final de la charte du PNRC préserve, dans le sens de nos réflexions, les intérêts du territoire et des habitants de Salin de Giraud.

Veillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Georges HERRERA
Président



Copie :

- Monsieur François Fillon, Premier ministre.
- Monsieur Jean Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.
- Madame Michelle Alliot Marie, ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales.
- Monsieur Michel Sappin, Préfet de région PACA, Préfet des BdR.
- Monsieur Jacques Simonnet, Sous-préfet d'Arles.
- Monsieur Michel Vauzelle, Président de région PACA, Député de la 16eme circonscription des BdR.
- Monsieur Jean Noël Guerini, Président du conseil général des BdR, Sénateur des BdR.
- Monsieur Rolland Chassain, Maire des Stes Maries de la Mer, Conseiller Général des BdR.
- Monsieur Jean Marc Charrier, Maire de Port St Louis du Rhône, Conseiller Général des BdR.
- Presse et médias nationaux et régionaux.