



**Groupe Local Europe Ecologie Les Verts
Pays d'Arles – Camargue – Alpilles – Salon**

D'autres solutions existent pour résoudre le problème de la traversée de la ville d'Arles,

Dans le cadre du projet de contournement autoroutier d'Arles, EELV s'oppose au tracé VSV (V6 ou Variante « Sud Vigueirat »)!

En préambule le tracé retenu pour le contournement par les responsables successifs, ne correspond pas à la « commande du ministère de l'équipement » du 5 Décembre 2000, sur laquelle il ne figure pas. En 1995, il y avait douze tracés. Celui qui nous préoccupe, le V6, a été éliminé par le médiateur Monsieur Astier, dans son rapport du 26/12/1996 car trop destructeur pour l'environnement, passant entre autres en tête de Camargue.

Le projet retenu suscite notre indignation pour plusieurs raisons :

- **Ecologiques tout d'abord** : le contournement, à la lisière du Parc naturel régional de Camargue, doit traverser 7 zones classées Natura 2000 et de nombreuses exploitations agricoles (IGP (indication géographique protégée), Globalcap, norme internationale de certification de haute qualité alimentaire, biologiques ou en AOC) de qualité à l'heure où le foncier agricole est mis en péril pour l'urbanisation sauvage ; il induira la destruction d'élevages bovins et ovins et de riziculture et d'une partie de la biodiversité locale d'exception ; il va générer 2,4 millions de tonnes d'émission de CO² ; il contrevient à la convention RAMSAR de protection des zones humides, à l'heure où on s'accorde sur l'importance de ces zones ; il pourrait aussi porter atteinte à la nappe phréatique de la Crau, dernière steppe d'Europe.

- **Economiques** : l'activité économique (zone artisanale), le port fluvial sont au nord de la ville et des travaux importants viennent d'être réalisés pour le rendre plus accessible aux camions. De même que celles de Saint Rémy, Chateaurenard, Beaucaire Tarascon, Avignon, la sortie de l'autoroute est prévue au Sud. Il faudra donc construire une route (RD35) afin que les camions puissent se rendre au Nord. Celle-ci passera par le site touristique du pont Van Gogh, près de l'hôpital et traversera leur périmètre de protection. La zone prévue pour le contournement est en zone inondable ; le coût de ce projet est pharaonique alors même que nous sommes en période de rigueur budgétaire.

- **Démocratiques** : il n'y a pas eu de débat public alors que le coût des travaux est supérieur à 300 000 € et que la CNDP aurait dû être saisie; aucun médiateur n'a été nommé comme le demandaient les associations locales; les élus défendaient le tracé nord ou une voie enterrée.

- **Les risques** :

Groupe local EELV,
eelv.arles.camargue@gmail.com

Ce tracé est aussi dans une zone totalement inondable. Le dernier PPRI vient d'être publié. Une grande partie du tracé se fera donc sur pilotis et l'allongement du tracé va induire la réalisation d'une aire de repos et d'une aire de service de 14 hectares chacune, prévues en tête de Camargue. Si le projet est construit en hauteur, la pollution sera également visuelle, puisque du Parc Naturel Régional de Camargue nous pourrions compter les voitures.

Outre le développement du ferroutage, du trafic fluvial, du transport multimodal, des solutions alternatives existent

Des alternatives existent::

- Etudier sérieusement le passage en souterrain, qui avait été éliminé parce que trop coûteux, mais qui risque de devenir accessible compte tenu des ouvrages d'art à construire en zone inondable (+ 150 millions €). Par ailleurs, cette route est aussi appelée E 80, route Européenne qui va de la frontière Iran Irak jusqu'à Lisbonne. Une participation pourrait être demandée à l'Europe pour un passage en sous terrain. Marseille a construit de longs tunnels dont la sécurité a été maîtrisée, Paris est entrain de couvrir ses périphériques, **pourquoi pas à Arles ?**
- Remettre à l'ordre du jour l'option d'un contournement par le nord qui passerait par le port d'Arles, la rocade Nord et favoriserait le triangle économique Avignon-Arles-Nîmes, projet couplée avec la réalisation de la digue nord.

Dès maintenant :

- Construire un pont au nord pour détourner les plus gros poids-lourds sur la rocade vers la zone industrielle et le port afin d'alléger le trafic du pont sud totalement engorgé
 - aménager la N113 en utilisant tous les matériaux technologiques actuels : murs anti-bruit, revêtements de sol adaptés etc...

Enfin, il est aberrant de n'envisager le développement du Grand Port Maritime de Marseille et plus particulièrement du port de Port St Louis qu'à travers le « tout camion » ! Que faisons-nous du ferroutage, du mer routage ou du trafic fluvial ?

Pour le Groupe local EELV la référente

Véronique COULOMB