



**Le contournement
autoroutier de la ville d'Arles :
un projet dévastateur,
polluant et climaticide.**

dossier de Presse





Le projet de contournement autoroutier de la ville d'Arles, tel qu'il est présenté aujourd'hui, consiste à réaliser une nouvelle portion d'autoroute de 26 km au sud de la ville d'Arles. Cet aménagement a pour but de relier l'A54 à l'est depuis Salon de Provence à l'A9 à Nîmes. La moitié du projet consiste à réaménager la RN113 existante entre Saint-Martin de Crau et Raphèle tandis que 13 km de nouveau tronçon seront construits au sud d'Arles, dans un périmètre géographique qui faisait partie du Parc Naturel Régional de Camargue (périmètre déclassé pour l'occasion), sur des zones d'intérêt naturel et agricole uniques. Outre ce patrimoine naturel qui risque de disparaître, le projet tel qu'il semble se dessiner, va générer de nombreux dommages collatéraux pour les habitants du territoire : augmentation de la pollution atmosphérique, disparition de tronçons de route gratuits au profit d'une autoroute payante, report du trafic sur des axes routiers qui traversent les hameaux etc. Parce qu'il est incompatible avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre, parce qu'il ne va rien résoudre des problèmes de circulation des arlésiens, parce qu'il valide l'option du « tout-camion » dans un département qui génère à lui seul 80% de la pollution de la région PACA, parce qu'il n'est qu'un projet d'infrastructure au service du développement de la logistique, et donc d'un système économique hautement polluant et destructeur d'emploi, ce projet en l'état ne peut constituer une alternative valable. D'autant qu'il n'a jamais fait l'objet d'un débat public et que la concertation passée n'a jamais porté sur le tracé actuellement retenu.

HISTORIQUE DU PROJET

Initié il y a plus de 25 ans, le projet de contournement autoroutier d'Arles devait être la solution à tous les maux des Arlésien(nes). Le tracé retenu aujourd'hui par les services de l'Etat (dit tracé Sud Vigueirat ou V6) a été jugé plusieurs fois catastrophique en raison de ses multiples contraintes notamment au point de vue environnemental. En 1996, le rapport Astier concluait ainsi : « ce tracé est très destructeur (...) en tout état de cause, il s'agit d'une variante à abandonner ».



À partir de là, la commission du débat public a organisé une concertation dans les années 2000 qui occultait ce tracé. Toutes les autres propositions ont fait l'objet de nombreuses contestations. De ce constat, la commission a « ressorti » tracé V6 alors même qu'il n'a jamais fait l'objet d'une quelconque concertation. Plusieurs années plus tard, en 2018, le rapport Duron annonçait sa condamnation finale en le repoussant après 2038.



Pourtant en 2019, Madame Monica Michel, députée En marche de la circonscription et son compagnon de conseiller Monsieur Brassart, tous deux anciens cadres du Grand Port Maritime de Marseille et ayant leurs entrées au ministère des transports, réussissent à le faire inscrire dans la nouvelle loi de mobilité de 2019 !

Une nouvelle étude a été relancée avec pour objectif un début des travaux au mieux en 2023.

LA SITUATION ACTUELLE

La pollution atmosphérique est la 3ème cause de mortalité en France (9% des décès soit 49.000 morts/an), pour un coût estimé à 100 milliards d'€ /an.

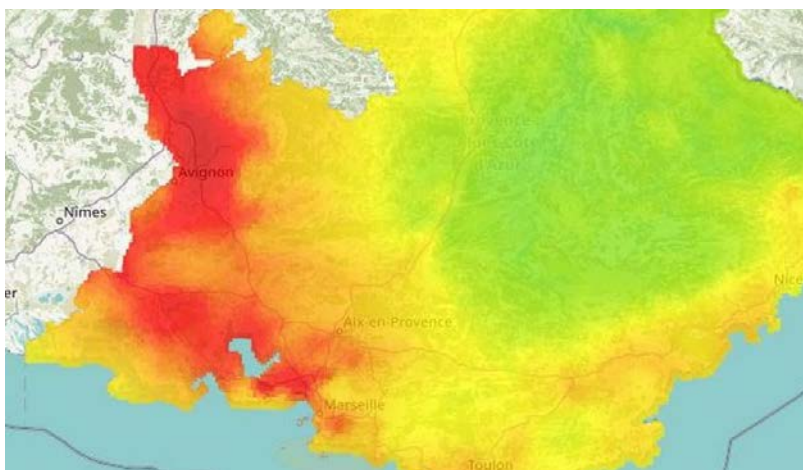
Les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter en France malgré les engagements de la COP 21 notamment à cause du trafic routier. (Chiffres du ministère de la transition écologique et solidaire).

80 % de la pollution générée en PACA provient du département des Bouches-du-Rhône qui émet à lui seul 8% des gaz à effet de serre de la France métropolitaine (Chiffres de AIR PACA).



Journée classique sur la RN113 : les poids-lourds représentent 20 % du trafic et peuvent occuper toutes les voies de circulation.

La zone d'Arles est à l'épicentre d'une zone déjà très polluée : Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis au sud ; Usine Fibre Excellence de Tarascon au Nord ; zones logistiques de Saint-Martin-de-Crau et de Clésud Miramas à l'est, Garon à l'ouest et Avignon-Cavaillon au nord.



Sur la RN 113, le trafic de 75.000 véhicules par jour au niveau du pont sur le Rhône. Les poids-lourds constituent 15 à 20% du trafic total dont une grosse majorité est international (chiffres de la préfecture).

LE PATRIMOINE NATUREL

Le projet traversait jusqu'à récemment une partie du parc régional de Camargue. La partie concernée a été exclue du PNR pour faciliter la réalisation du tronçon. Il passe à proximité de la réserve nationale de la Crau et de plusieurs sites du conservatoire du littoral. Il traverse également de nombreux sites classés pour leur biodiversité : 7 sites Natura 2000 – Site Ramsar – ZNIEFF – réserve de Biosphère. Cette zone dites « d'écotone » entre la Camargue et la Crau abrite un patrimoine naturel exceptionnel qui ne pourra être compensé en cas de destruction.

Natura 2000 Camargue (directive habitat)



Réserve de biosphère (Camargue Delta du Rhône)



ZNIEFF type II (Camargue fluvio lacustre – laguno marine)



Natura 2000 Camargue (directive oiseaux)



Le projet déstabilise l'agriculture locale. Il détruira 900 ha dont 700 en terres arables, 52 ha en foin de Crau AOC et 50 ha de vergers, des zones d'élevages de bovins, ovins, de taureaux AOC.



Les zones impactées par le projet sont le support d'activité agropastorales de qualité reconnue par différents labels.

POURQUOI TANT DE RESISTANCE ?

La concertation telle qu'elle a été menée a généré de nombreuses frustrations dans l'esprit des arlésiens qui ont eu l'impression de ne pas avoir été entendus dans leur souffrance vis à

vis des nuisances subies du fait du trafic sur la RN113. De même, le cafouillage incessant des services de l'état sur ce dossier quant à la possibilité de réaliser un jour ce projet a provoqué un sentiment d'abandon. Aujourd'hui, son inscription dans la récente loi de mobilité a rendu possible la réalisation de l'autoroute et le report hors de la ville des nuisances. Dès lors, toute nouvelle discussion sur la validité du projet ou sur des alternatives apparaît comme un retour en arrière insupportable pour certains riverains. Les CIQs jouent un rôle important dans la mobilisation des pro-autoroutes, alors même qu'il occultent bien volontiers dans leur analyse la source du problème et les conséquences évidentes du report du trafic sur des axes secondaires lorsqu'une partie de la RN113 sera requalifiée en autoroute (Qui peut croire que cet autoroute sera gratuite?). Ce projet se retrouve en 2019 dans la nouvelle loi mobilité grâce à l'action de Madame Monica Michel, députée du territoire, et de Monsieur Brassart, ancien directeur du GPMM. Il apparaît surprenant que ce couple, dont l'activité professionnelle a consisté à mettre des camions sur les routes, puisse prétendre aujourd'hui agir au nom de la santé des arlésiens. En 2018 naît une association « pro-autoroute », très proche des CIQs dont les administrateurs sont tous des fervents soutiens à Monica Michel.



Le SRADDT Paca de 2015 le souligne « Il n'existe pas de stratégie lisible portée par la puissance publique dans le secteur de la logistique ». Cette situation a poussé les communes comme Saint-Martin-de-Crau ou Garon à privilégier le développement des hangars à camion au détriment des espaces naturels et de la qualité de l'air.

QUELLES ALTERNATIVES ?

Les alternatives proposées ne prétendent en rien venir surpasser le travail d'ingénieurs et de techniciens spécialisés, si tant est que la volonté publique aille dans ce sens. Elles s'appuient sur le travail des associations locales qui travaillent sur les problématiques transversales de qualité de vie, qualité de l'air, protection de la biodiversité et développement local depuis une dizaine d'années sur le territoire. Le postulat est celui ci :

Dès lors sur ce territoire particulier, il faut résoudre l'équation globale d'équilibre entre les enjeux de santé publique, le enjeux de biodiversité et les enjeux de transport. Il apparaît que la construction d'une nouvelle autoroute, souhaitée depuis 40 ans, ne correspond plus aux enjeux actuels.

La seule solution possible pour limiter le trafic camion consiste en un gel de la politique de développement de la logistique sur le territoire. Parce que les conteneurs arrivent sur des bateaux qui polluent plus que des millions de véhicules, parce que la logistique est une activité qui, économiquement, consomme beaucoup d'espace par rapport au ratio des emplois créés, parce qu'elle participe à la désindustrialisation du pays.

Il convient également, comme cela se fait en de nombreux endroits en France, d'interdire la circulation des PL et des véhicules dangereux sur la RN113 qui n'effectuent pas de desserte locale. Cette interdiction obligerait les véhicules à rester sur les autoroutes existant A7 et A9 (seule infrastructure conçue pour assurer de manière sécurisée la circulation des voiture et des camions) qui se rejoignent au sud d'Orange.

Développer les modes de transports alternatifs au départ de Fos-sur-Mer et Saint-Martin de Crau : ferroviaire et fluvial ne sont qu'une part insignifiante du trafic conteneurs.

Faire baisser le nombre de véhicules légers sur les routes en développant les réseaux de transport en commun sur la zone du GPMM (+ de 40 000 emplois, aucun transport en commun) et dans les échanges sur Arles, plus grande commune de France, et aux alentours.

Réfléchir à l'opportunité d'un nouvel axe NON-Autoroutier (contournement ou tunnel) de Arles qui permettrait de réduire les nuisances et la pollution et de répondre enfin aux problématiques de mobilité des Arlésiens. Les associations peuvent être force de proposition à ce sujet.

Dans l'urgence d'une solution qui ne vient pas, il convient de prendre en compte la souffrance des riverains, manipulés de tous côtés, et soumis aux nuisances, par des équipements particuliers :

- Limitation drastique de la vitesse actuelle sur le tronçon qui traverse la ville.**
- Pose de murs anti-bruits.**
- Pose de bitume phono-absorbant.**

Contact presse :

NACICCA : Cyril GIRARD 06 71 64 17 38

Agir pour la Crau : Joëlle LONGHI 06.52.35.35.09

EELV : Christine JUSTE 06 88 51 03 61

www.change.org/p/ni-camions-ni-autoroute-de-l-air

