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 règlementaire
2 décembre 2020 - 31 janvier 2021

Annexes

contournement autoroutier d'Arles

Annexe 5 :
Contributions reçues

Annexe 5.2 :
Courrier postal ou électronique

SOMMAIRE

1. ACCM - Contribution à la concertation publique pour le contournement autoroutier d'Arles P.3
2. CCI Pays d'Arles - Contribution - Contournement autoroutier d'Arles P.4
3. Madame MICHEL – Députée des Bouches-du-Rhône – Contribution P.5
4. Monsieur BENARROCHE - Sénateur des Bouches-du-Rhône - Contribution P.7
5. Tous pour le contournement autoroutier d'Arles maintenant - Contribution/échangeurs P.9
6. Tous pour le contournement autoroutier maintenant – Les Amis du Vieil Arles – Le contournement autoroutier d'Arles mis en service au cours de cette décennie, ce n'est plus un rêve, c'est du possible – Communiqué commun P.11
7. Tour du Valat - 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 P.13
8. SYMADREM - Contribution - Contournement autoroutier d'Arles P.23
9. NACICCA - Contribution à la concertation concernant le projet de contournement autoroutier de la Ville d'Arles P.25
10. Agir pour la Crau et France Nature Environnement 13 – Contribution commun P.38
11. Association syndicale des Arrosants de la Crau - Points d'alertes et propositions sur le contournement P.43
12. Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône - Le coût réel du contournement autoroutier d'Arles P.46
13. Autoroutes du sud de la France (ASF)- Contribution - Contournement autoroutier d'Arles P.50
14. Collectifs de divers organismes – Contribution – Protégeons la Camargue et la Crau des grandes infrastructures P.53
15. Particuliers - Contribution contournement autoroutier d'Arles P.55
16. Particulier - Contournement Arles - Secteur Draille Marseillaise - Mas de Châteaufort P.57
17. Particulier - Contribution - Contournement autoroutier d'Arles P.65
18. Particulier - Contribution (Suite) P.66
19. Changeons d'Avenir – Alter concertation – Dossier de synthèse P.68
20. Pour information – Pétition adressée au Conseil départemental 13 et à la Ville d'Arles - Nuisances sonores RD 113 – Arles Trinquetaille P.82

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.

Communauté d'agglomération
Arles Crau Camargue Montagnette

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.

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.

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.

De surcoût, 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.

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.

Patrick de Carolis
Président de Communauté d'agglomération
Arles Crau Camargue Montagnette
Maire d'Arles

CCI PAYS D'ARLES

La CCI du Pays d'Arles et les acteurs économiques qu'elle représente appellent de leurs vœux la réalisation du contournement autoroutier d'Arles dans les délais les plus rapides.

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles représente, auprès des pouvoirs publics, les intérêts des entreprises industrielles, commerciales et de services du Pays d'Arles. Elle relaye la voix de 13 600 établissements et de 41 900 salariés, les accompagne dans leurs projets et gère le développement du port de commerce quadri-modal d'Arles, de l'Hôtel d'entreprise et du Palais des Congrès d'Arles.

Depuis de nombreuses années, la CCI du Pays d'Arles soutient la réalisation du contournement autoroutier d'Arles. La concertation publique qui se déroule depuis le 9 décembre est l'occasion de réaffirmer haut et fort la nécessité de mener à bien ce dossier, crucial pour le développement et l'avenir du Pays d'Arles.

La réalisation du contournement autoroutier d'Arles apparait comme l'unique solution pérenne face au défi d'une mobilité efficiente et durable en Pays d'Arles. Ce nouvel axe de circulation, associé à une RN113 requalifiée, permettra notamment de fluidifier l'accès au centre-ville d'Arles et à ses commerces ainsi qu'aux différentes zones d'activités économiques. Il soulagera la pression exercée sur le réseau d'infrastructures routières secondaires, saturé et asphyxié dès qu'un accident survient sur cette artère majeure du Pays d'Arles. Au-delà du gain sur la santé des riverains et sur la sécurité des usagers de la RN113, le transfert de la circulation en transit sur ce nouvel itinéraire facilitera les déplacements quotidiens des habitants, des salariés, des clients et des visiteurs du Pays d'Arles.

Le contournement autoroutier d'Arles représente un atout économique ainsi qu'une formidable opportunité pour un territoire en plein essor. La réalisation de ce tronçon autoroutier manquant entre l'Espagne et l'Italie assoira la position de carrefour entre la Méditerranée et le nord de l'Europe du Pays d'Arles. Il renforcera le positionnement et l'attractivité du port de commerce quadri-modal d'Arles, des plateformes logistiques de Saint-Martin-de-Crau et des pôles d'activités du Pays d'Arles en facilitant et fiabilisant la circulation des flux humains et de marchandises.

Si le monde économique appelle à la réalisation du contournement autoroutier d'Arles ce n'est pas dans le but de défigurer la Camargue et la Crau, de créer de nouvelles zones d'activités économiques ou de logistique, ni même d'agrandir celles existantes, mais bien dans l'objectif de conforter les activités présentes en Pays d'Arles et de créer des conditions favorables pour inciter les entreprises de tout type à s'installer et à créer de l'emploi.

Aujourd'hui, avec la crise sanitaire, on sait toute l'importance que tient la circulation des personnes et des biens dans l'économie. La mobilité est un maillon fondamental de l'activité qu'elle soit agricole, artisanale, industrielle, commerciale, tertiaire ou touristique. Une mobilité entravée fragilise tout un territoire et son économie. De l'habitant à l'entrepreneur, en passant par le visiteur, il est essentiel de pouvoir se déplacer, expédier ou être livré dans de bonnes conditions et les conditions actuelles de circulation sur la RN113 ne le permettent pas.

L'amélioration de cette desserte sera bénéfique pour tous les acteurs du territoire. C'est pourquoi la CCI du Pays d'Arles et le monde économique du Pays d'Arles se mobilisent et redisent aujourd'hui leur souhait d'une réalisation du contournement autoroutier d'Arles dans les délais les plus rapides.

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Monica MICHEL
Députée des Bouches-du-Rhône
16ème circonscription
12, rue de la République
13200 ARLES

Madame Corinne TOURASSE
Directrice régionale
DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur
16, rue Zattara
CS 70248
13331 MARSEILLE CEDEX 3

Arles, le 7 janvier 2021

Madame la Directrice,

Le projet de contournement autoroutier d'Arles (Bouches-du-Rhône) dont la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur est maître d'ouvrage, est entré depuis décembre 2020 dans sa phase de concertation publique réglementaire.

Vous connaissez mon attachement à la réalisation du contournement autoroutier d'Arles, projet absolument vital pour le développement de la ville et l'amélioration du cadre de vie des Arlésiens dans les prochaines décennies. J'ai donc participé à la réunion d'ouverture de la concertation publique, qui s'est tenue par visioconférence le 9 décembre dernier et j'ai eu l'occasion de suivre assidûment les différentes réunions thématiques qui ont eu lieu jusqu'à ce jour.

Je souhaite vous faire part de ma satisfaction quant à la qualité des présentations faites par vos agents, Messieurs Lionel Patte et Julien Menotti, respectivement chef de l'unité maîtrise d'ouvrage et responsable d'opérations, accompagnés par le cabinet Egis, le Cerema et le cabinet Nicaya. Je souhaite remercier l'ensemble des équipes pour la clarté des propos et réponses aux questions du public, la qualité du travail mené et l'organisation de la concertation.

.../...

Malgré les contraintes sanitaires obligeant à une concertation essentiellement dématérialisée, le nombre de participants tant aux réunions en visioconférence qu'aux permanences physiques montre l'intérêt du public pour le projet et le soin qui a été pris pour concevoir cette concertation.

Je ne doute pas que les suites de la concertation publique et de la concertation continue menées par la DREAL connaîtront le même niveau de qualité.

Je vous prie de recevoir, Madame la Directrice, l'expression de ma considération distinguée.

Monica MICHEL
Députée des Bouches-du-Rhône

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

SÉNAT

Paris, le 26 janvier 2021

Guy BENARROCHE

Sénateur des Bouches-du-Rhône

Vice-Président de la Commission des Lois

Vice-Président de la Délégation aux Collectivités

Objet : **Contribution contournement autoroutier d'Arles**

Madame la Directrice,

En tant que Sénateur des Bouches du Rhône, vous trouverez, ci-après, ma contribution sur le sujet du contournement autoroutier de la ville d'Arles.

A l'étude depuis 25 ans, ce contournement autoroutier pour notamment décharger la RN 113 de la circulation des poids lourds (qui représente 20 % du trafic) **a été repoussé pour 2038** par le rapport Duron de 2018.
Plusieurs tracés avaient pourtant fait l'objet d'une concertation dans les années 2000, mais pas le tracé dit V6.
Ce tracé dont le rapport Astier concluait que « *ce tracé est très destructeur (..) en tout état de cause, il s'agit d'une variante à abandonner* ». Pourtant, c'est bien ce tracé qui est aujourd'hui retenu.
Dans la loi mobilités 2019, le projet de ce contournement est cependant réapparu sous la forme **d'une seule des 7 possibilités étudiées : le V6**.
Ce projet a déjà nécessité le déclassement d'une partie du Parc naturel Régional de Camargue, son impact sur la biodiversité serait très dommageable et irréversible.
L'atteinte porterait aussi sur des zones Natura 200, des zones humides d'importance internationale, sur des terres agricoles, rizières mais surtout sur plus de 50 ha de foin de Crau, seul à bénéficier d'une AOC.

Une concertation publique a été lancée en fin d'année à quelques jours des fêtes présentant au public le V6 comme la seule modalité de ce contournement.

En tant que Sénateur écologiste, **je m'oppose encore et toujours** à ce projet qui va à l'encontre de la nécessité actuelle de penser autrement les mobilités, en dehors du « tout route », « tout camion ».
Les modes de transport alternatifs existent, le rail et le fluvial doivent être envisagés.

Alors que la France, **pour faire face au dérèglement climatique**, s'est engagée dans une stratégie nationale bas carbone, la mise en place de ce contournement risque de provoquer un appel d'air, pollué, de camions, une augmentation du trafic de ces

véhicules qui récupéreront des marchandises arrivant par bateaux au Grand port de Marseille, pour continuer sur l'arc méditerranéen vers l'Espagne et l'Italie et le Nord de l'Europe via la route en plus du transit déjà existant.

Le projet de concertation retient une hypothèse de +0,4 % de progression du trafic poids-lourds, mais en comparant les projections de trafic à l'horizon 2028 avec ou sans le contournement, la réalisation du contournement engendre **un accroissement de 1 100 véhicules jours soit +1,7%.**

De plus, ce projet de concertation ne mentionne **aucun chiffre sur un possible report** sur le fret ferroviaire ou fluvial, **ni même les avantages et inconvénients** avec les autres tracés non pris en considération, notamment pour les impacts et les enjeux environnementaux.

De même, il est pour le moins **surprenant de ne pas tenir compte de l'évolution sociétale et du cadre législatif** (enjeux climatiques, biodiversité, …) depuis 2005, année du choix de ce tracé pris par le Gouvernement de l'époque.

Enfin **ce projet se justifie-t-il** alors que se tient, en ce moment le débat public sur la **liaison routière Fos / Salon de Provence** qui, une fois réalisé, devrait absorber une partie des flux routiers en provenance du port de Fos ?

- Comment justifier que la seule solution envisagée soit aussi la seule qui n'avait pas été présentée à la concertation publique car la plus écocide malgré son cout très élevé ?
- Comment expliquer l'intégration d'un tel projet « tout route » dans la politique ambitieuse de transports que défend selon lui le Gouvernement pour faire face à l'urgence environnementale et à la crise climatique ?

Il conviendrait de stopper le processus en cours sur ce tracé et de tout remettre à plat afin de trouver la solution la plus adaptée à notre société, aux actuels enjeux et la plus partagée, notamment avec les autres projets de tracés existant.

Je vous prie, Madame la Directrice, d'accepter mes plus sincères salutations

Guy Bénarroche

Madame Corinne Tourasse
Directrice
DREAL PACA
STIM-UMO
16 rue Zattara
CS 70248
13331 Marseille Cedex 3

TOUS POUR LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES MAINTENANT
Concertation contournement autoroutier
Contribution/Echangeurs - 19/01/21

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.

Communiqué commun
Tous pour le contournement autoroutier maintenant !
Les Amis du Vieil Arles

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 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.

Plus de sécurité routière

La RN 113 dans sa partie urbaine apparait 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.

Moins de bruit

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.

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 du 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 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...

L'occasion exceptionnelle de réparer des outrages et de valoriser le patrimoine historique

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 :
- que les vestiges du cirque romain soient démantelés par un axe quasi-autoroutier, vecteur d'un trafic international intense,
- que le centre-ville historique, réglementairement préservé par un plan de sauvegarde, soit déchiré et franchi quotidiennement par près de 7 000 poids lourds,
- 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.

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.
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.

Et surtout un formidable atout pour la reconquête de la ville

En récupérant l'emprise de la RN 113 et l'usage du pont sur le Rhône au profit des Arlésiens, la Ville pourra :
- 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,
- organiser les circulations urbaines, les transports collectifs en site propre, les parkings et en donnant leur place aux vélos et aux piétons,
- 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,
- réinvestir des espaces délaissés pour de nouvelles constructions, de nouveaux logements, des aires de jeux ou sportives,
- 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.
- faciliter l'accès aux berges du Rhône et les valoriser...
- 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.

Alors le contournement autoroutier d'Arles, c'est possible dès 2028 si nous saisissons 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 requalification de l'ancienne voie rapide ; et la parole est donnée aux Arlésiens.

Une concertation publique lancée à l'initiative de l'État se déroule du 2 décembre au 31 janvier (www.contournementarles.com). 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.

Tour du Valat | Institut de recherche pour la conservation des zones humides méditerranéennes

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'Equipement 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 :

- 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

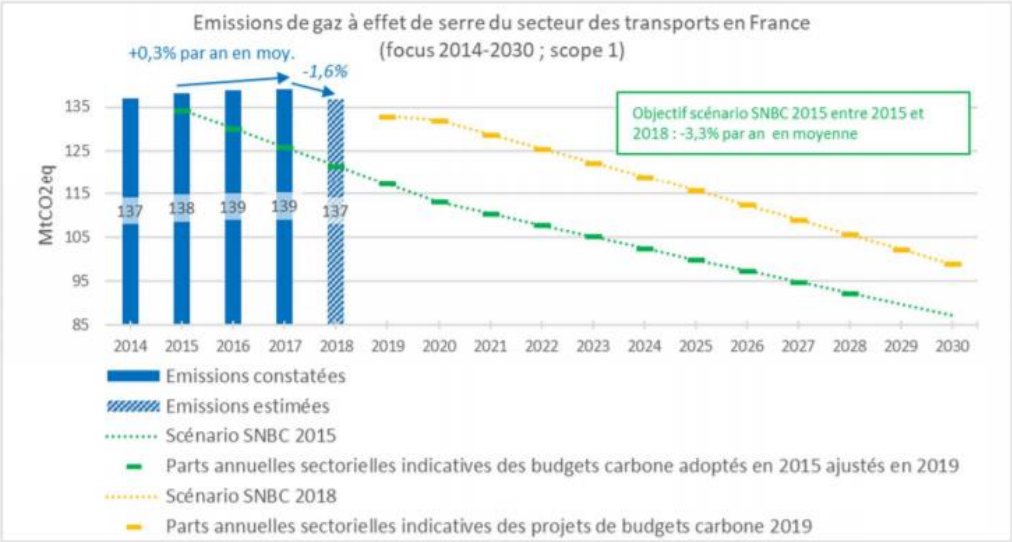
- Contexte national

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[1] 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 445 MtCO2eq en 2018.
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 ».

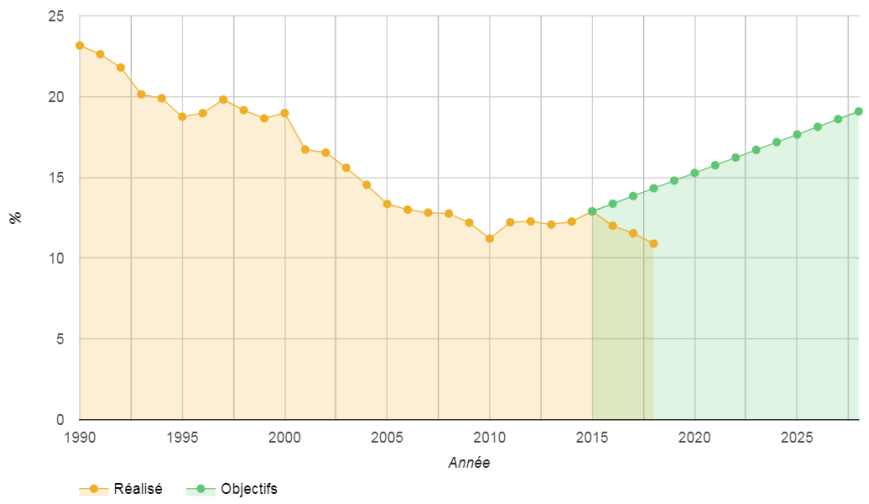
Le suivi de la mise en œuvre de cette stratégie[2][3] montre un échec depuis sa mise en place en 2015, avec un budget carbone 2015-2018 dépassé de 65 MtCO2eq par rapport aux objectifs, soit environ +16 MtCO2eq par an. En effet, les émissions n'auraient décru que de -1,0% par an en moyenne entre 2015 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.

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.



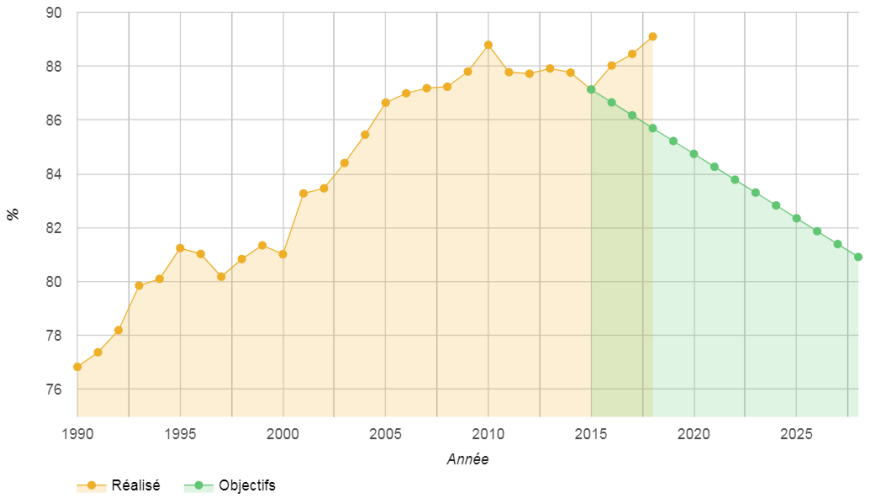
Par ailleurs, l'orientation visant à encourager le report modal est en échec cuisant puisque le transport ferré et fluvial accuse un recul de 23,9% par rapport aux objectifs de 2018 (graphe ci-dessous). Alors que ces modes de transport devraient être en croissance soutenue, ils accusent un net déclin 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.

[1] Définie comme « un équilibre, sur le territoire national, entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre ».
[2] https://www.ecologie.gouv.fr/suivi-strategie-nationale-bas-carbone
[3] https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Suivi%20de%20la%20SNBC_edition%202019_indicateurs%20de%20r%C3%A9sultats.pdf



Source : https://www.observatoire-climat-energie.fr/transport/parts-modes-de-fret/ferroviaire-et-fluvial/

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.



Source : https://www.observatoire-climat-energie.fr/transport/parts-modes-de-fret/routier/

Les politiques de transport au niveau national sont donc en échec sur tous les paramètres relatifs à la SNBC. Elles doivent donc connaître urgemment 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.

- Conséquences probables du contournement autoroutier d'Arles

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.

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 accroitre 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.

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.

Concernant le report modal, le dossier affirme que « des efforts majeurs sont engagés pour 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[4]. 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 CO2eq 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 urgemment 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 »

[4] Dossier du débat public sur l'extension de la concession du Rhône aval à la Compagnie Nationale de Rhône, 2018

- 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 »[5] 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[6] 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 Éviter, 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 ».

[5] https://www.lecese.fr/travaux-publies/bilan-de-la-loi-pour-la-reconquete-de-la-biodiversite-de-la-nature-et-des-paysages

[6] Weissgerber M., Roturier S., Julliard R., Guillet F. 2019. *Biodiversity offsetting: Certainty of the net loss but uncertainty of the net gain.* Biological Conservation 237:200–208. doi: 10.1016/j.biocon.2019.06.036

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 apparait 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 !).

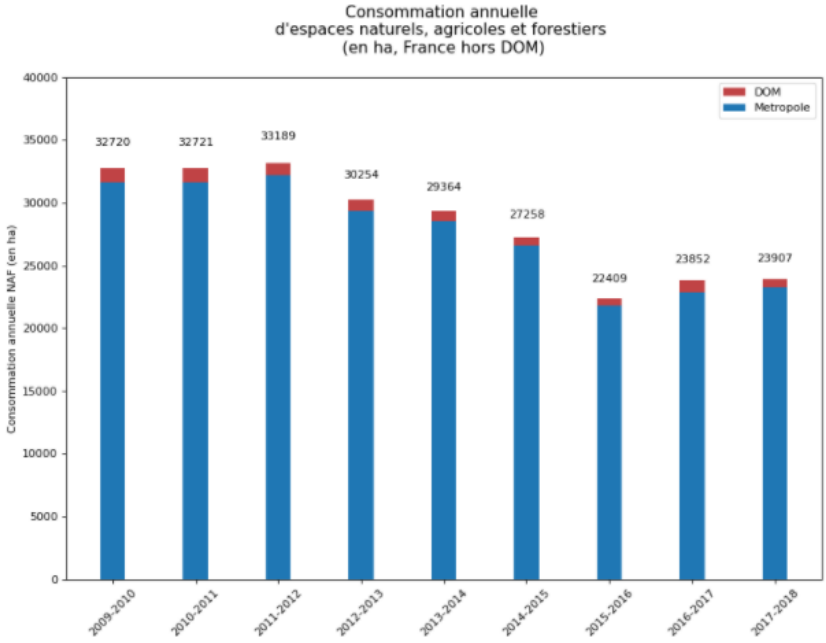
Enfin sur le principe de la compensation, certains habitats tourbeux uniques à l'échelle méditerranéenne vont être impactés par la transformation de la RN 113 aux normes autoroutières au niveau des marais de Chanoines. Ces habitats ne sont clairement pas compensables (milieux tourbeux, laurons…), car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

- <u>Contexte dans les Bouches-du-Rhône</u>

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[7]).

Par ailleurs, un détail par commune concernant le « flux d'artificialisation 2009-2019 » est établi par le Cerema. https://carto.cdata.cerema.fr/1/pnb_action7_2020.map

[7] https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-regional-de-loccupation-des-sols-en-france-clc?rubrique=42&dossier=226#

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.

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.

- Impact potentiel du contournement autoroutier d'Arles

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 entraine 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.

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.

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.

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.

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.

Conclusion

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,

dans un contexte national où :

- le secteur des transports est en échec patent face aux objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone lancée en 2015,
- la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » est négligée et mal mise en œuvre dans la vaste majorité des projets d'aménagement,
- l'artificialisation des espaces naturels, agricoles ou forestier n'est pas enrayée et les outils censés la combattre apparaissent inadaptés,

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[8],
- 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.

[8] Le projet traverse la zone de transition de la Réserve de Biosphère Camargue incluant le Nord de l'ile de Camargue qui, jusqu'à la révision de la charte du Parc Naturel Régional de Camargue en 2011, faisait partie du PNRC ainsi que du site Ramsar Camargue. Ces deux espaces ont été à ce moment-là opportunément amputés de leur partie Nord pour éviter le fuseau prévu pour le contournement autoroutier « Sud Vigueirat ».

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.

Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement
SYMADREM
des Digues du Delta du Rhône et de la Mer

DREAL PACA, STIM/UMO
16 rue Zattara
CS 70248
13331 MARSEILLE cedex 3

Courrier "ARRIVEE"
02 FEV. 2021
DREAL PACA STIM

Arles, le 27 janvier 2021

Nos Réf. : 2020-01-68 PR/TM/CD
Objet : Contournement autoroutier d'Arles
Affaire suivie par Charlie DAST

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du projet de contournement autoroutier d'Arles, le tracé passe dans des zones protégées par les ouvrages du SYMADREM ainsi qu'au-dessus de ces derniers et du Rhône.

En tant qu'autorité gémapienne, le SYMADREM émet un avis favorable mais vous demande que :

- Le projet soit conçu et dimensionné dans l'espace inter-digue de manière à ne pas modifier les lignes d'eau et les sollicitations sur les digues ;
- Afin d'assurer une continuité de l'entretien de la digue, le tirant d'air digue - pont soit *a minima* de 5 m.

De plus je vous informe que le projet de sécurisation des digues du Petit Rhône aura un impact important sur les niveaux de protection de la tête de Camargue.
Actuellement le risque de brèche sur les digues du Petit Rhône en tête de Camargue est significatif dès 7 500 m^3/s à Beaucaire/Tarascon et devient très fort à partir de 8 500 m^3/s.
Dans le cadre du CPIER 2021-2027, il est prévu de renforcer les digues du Petit Rhône depuis le pont suspendu de Fourques jusqu'à Albaron de manière à réduire la probabilité de brèche à moins de 1% jusqu'à la crue exceptionnelle du Rhône.
La zone d'implantation restera en partie inondable par remous jusqu'à la finalisation du programme de sécurisation.

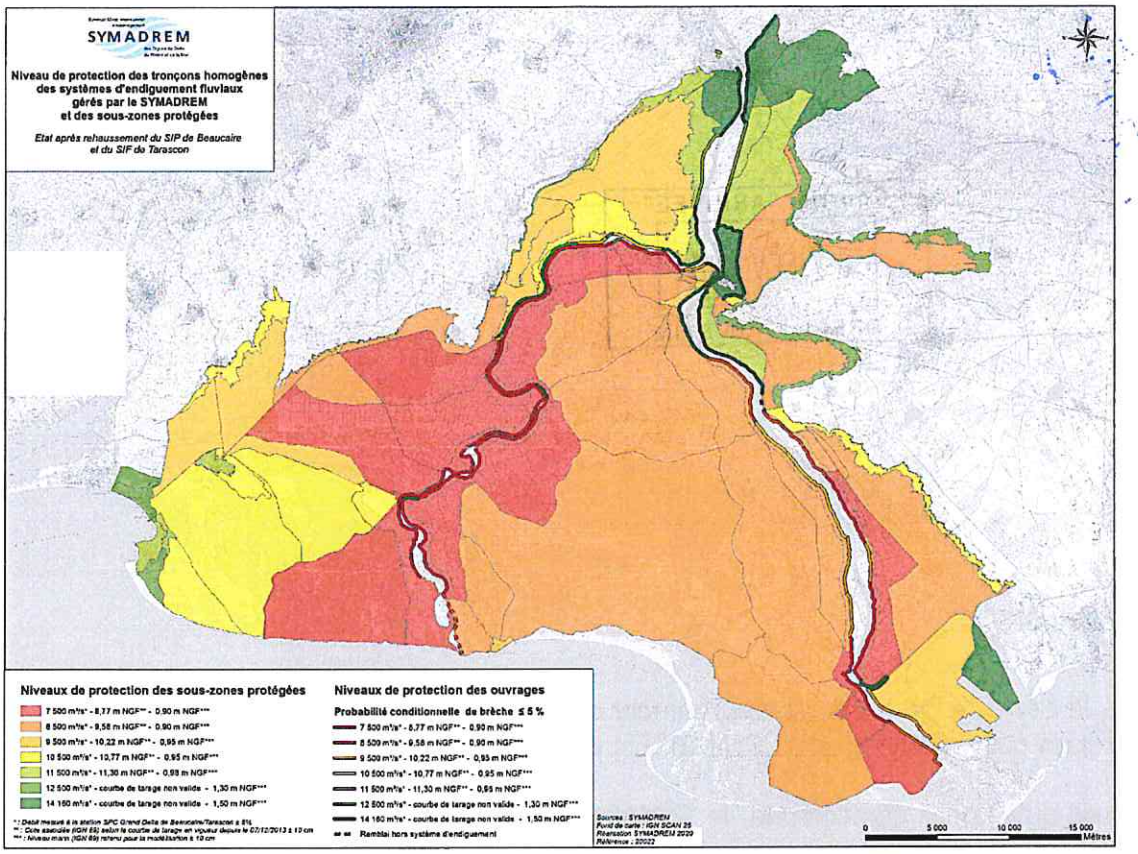
Vous trouverez ci-joint les niveaux de protection avant et après les travaux du Petit Rhône. Ces niveaux sont encore provisoires et sont susceptibles d'être modifiés après instruction des études de dangers par l'Etat.

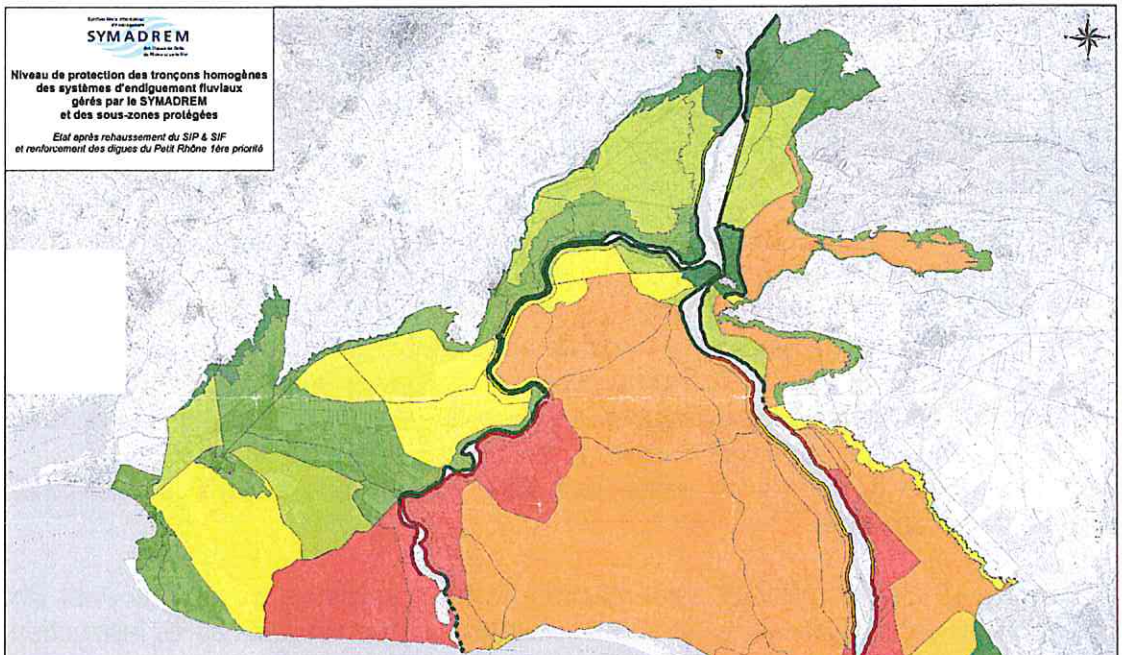
Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Le président,

Pierre RAVIOL

✉ 1182 chemin de Fourchon VC33 – 13200 ARLES / ✆ : 04.90.49.98.07 / @ : symadrem@symadrem.fr





Niveaux de protection des sous-zones protégées

- 7 500 m³/s* - 8,77 m NGF** - 0,90 m NGF***
- 8 500 m³/s* - 9,58 m NGF** - 0,90 m NGF***
- 9 500 m³/s* - 10,22 m NGF** - 0,95 m NGF***
- 10 500 m³/s* - 10,77 m NGF** - 0,95 m NGF***
- 11 500 m³/s* - 11,30 m NGF** - 0,98 m NGF***
- 12 500 m³/s* - courbe de tarage non valide - 1,30 m NGF***
- 14 160 m³/s* - courbe de tarage non valide - 1,50 m NGF***

** : Débit mesuré à la station SPC Grand Delta de Beaucaire/Tarascon ± 5%*
*** : Cote associée (IGN 69) selon la courbe de tarage en vigueur depuis le 07/12/2013 ± 10 cm*
**** : Niveau marin (IGN 69) retenu pour la modélisation ± 10 cm*

✉ 1182 chemin de Fourchon VC33 – 13200 ARLES / ✆ : 04.90.49.98.07 / @ : symadrem@symadrem.fr

NACICCA

NAture et CItoyenneté
Crau Camargue Alpilles

CONTRIBUTION A LA CONCERTATION CONCERNANT LE PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE LA VILLE D'ARLES

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 :

- l'Accord de Paris signé en 2015 lors de la COP21
- la Loi de Transition Énergétique pour Croissance Verte (LTECV) adoptée en 2015
- la Loi Énergie-Climat publiée au Journal Officiel du 9 novembre 2019.

Cette dernière fixe notamment les objectifs suivants :

- Neutralité carbone en 2050
- Réduction de 40% des émissions de Gaz à effet de serre (GES) en 2030 par rapport à 1990 (objectif identique à la LTECV).
- Division des émissions de GES par au moins 6 d'ici 2050 par rapport à 1990

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.

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

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 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 (NO2), 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 SO2 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 CO2) ont cependant tendance à diminuer. Elles restent néanmoins considérables dans l'agglomération de Marseille - Aix-en-Provence (épisodes de pollution au NO2) et surtout sur le pourtour de l'étang de Berre (émissions de SO2 parmi les plus importantes de France). La région est fortement exposée à la pollution photochimique.

Selon la DTA, « l*e 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, Mediterrannée 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 :

Questions ? Réponses !

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.

Questions ? Réponses !

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)

Fonctions et objectifs	Aménagement sur place - Pont	Variante sous-fluviale Courte	Variante sous-fluviale Longue	Fuseau Nord	Fuseau Sud Court	Fuseau Sud intermédiaire	Fuseau Sud long
Fonction auto-routière							
Fonction cadre de vie							
Fonction déve-loppement							
Fonction envi-ronnement							
Coût du projet (€ valeur 2020)	410 m€	1330 m€	1590 m€	1150 m€	730 m€	800 m€	890 m€

	Très bonne
	Bonne
	Plutôt bonne
	Plutôt mauvaise
	Mauvaise
	Très mauvaise

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.

Questions ? Réponses !

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 économe 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 œuvre. 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 impacterait 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 rechargement de la nappe de Crau et l'élevage ovin et taurin. En somme toutes les productions agricoles emblématiques de notre territoire.

Questions ? Réponses !

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 durablement les milieux humides au patrimoine écologique inestimable.

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.

La convention internationale Ramsar fêtera ses 50 ans cette année 2021.

Les enjeux environnementaux et naturels impactés par ce projet sont nombreux. On peut citer à titre d'exemple :

- La Camargue : Réserve de biosphère, zone RAMSAR,
- Natura 2000, Parc Naturel Régional, ZNIEFF
- Le Rhône : Natura 2000, ZNIEFF
- Les Alpilles : Natura 2000, Parc Naturel Régional, ZNIEFF
- Les marais :
    - De la Vallée des Baux et d'Arles (Natura 2000)
    - Beauchamp et le Petit Clar (ZNIEFF)
    - Entre Crau et Grand Rhone (Natura 2000)
    - De Meyranne et des Chanoines (ZNIEFF)La Crau – sèche et humide (Natura 2000, Réserve Naturelle Régionale, ZNIEFF)

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 :

- La liaison Fos-Salon
- Liaison sud-est Arles
- Liaison est-ouest d'Avignon tranche 2 et 3
- Pont de Barcarin

Questions ? Réponses !

Comment les effets cumulés de ces différents projets ont-ils été pris en compte dans les atteintes portées à la biodiversité ?

Une partie de la population a déjà donné son avis

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.

Ni camions, ni autoroute, de l'air !

2 218 ont signé. Prochain objectif : 2 500 !

Magali DE CRUZ a signé la pétition

Guy OLIVIER a signé la pétition

Prénom

Nom de famille

E-mail

Arles, 13200
France

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

Plusieurs personnalités politiques et médiatiques ainsi que les agriculteurs ont donné leur avis

Mercredi 23 Janvier 2019
www.laprovence.com

Autoroute : les opposants au projet reçus à Paris

Des élus EE-LV et des représentants des associations locales ont été entendus par le directeur de cabinet de la ministre des Transports

Les partisans du contournement autoroutier d'Arles s'étaient vus obligés de réagir, après le courrier adressé par les opposants au projet à la ministre des Transports et au ministre de la Transition écologique (*notre édition d'hier*). Inquiets du lobbying parisien des écologistes, ils avaient à leur tour envoyé une lettre remplie de contre-arguments aux mêmes destinataires. Reste à savoir si le courrier a été lu dans ces ministères, avant que les opposants au contournement ne soient reçus par le directeur de cabinet d'Élisabeth Borne. La ministre des Transports avait acté il y a quelques semaines la relance du dossier, enlisé depuis de nombreuses années, en l'intégrant dans la loi sur les mobilités nouvelles.

Mais lundi, les anti-autoroute, avec des élus écologistes, des représentants des associations ACEN, Nacicca et Agir Pour La Crau, ont donc pu dérouler leurs arguments à Paris. "*Nous avons alerté le ministère des Transports sur l'impact environnemental d'une telle construction passant par le nord de la Camargue et nécessitant une construction sur pilotis extrêmement préjudiciable pour l'environnement et extrêmement onéreuse. Nous avons également alerté sur le développement en Crau et Camargue des pôles logistiques qui s'implantent de façon anarchique sans aucune cohérence territoriale par rapport aux infrastructures de déplacement avec une moins-value sociale et une érosion des terres fertiles. Nous avons pointé également le conflit d'intérêts existant entre la députée de la République en marche du pays d'Arles (Sic) qui était responsable du développement du port autonome de Marseille dans une vie antérieure et dont le compagnon en était le directeur général. C'est elle qui a relancé le dossier et le tracé sud Vigueirat*", indiquent les opposants par communiqué. Ils estiment encore "*que le directeur de cabinet s'est montré ouvert au fait d'envisager une concertation publique intégrant les alternatives au tracé que nous combattons. Nous avons demandé que celle-ci soit pilotée par la Commission nationale du débat public et un jury citoyen tiré au sort afin de garantir l'impartialité du débat. Nous avons réclamé également une mesure de police du ministère pour interdire le transit de poids lourds international (Espagne/Italie) qui représente 20% du trafic et participe lourdement à l'engorgement de la RN 113 autour d'Arles. Il suffit d'obliger les camions à passer par Orange avant de redescendre sur Salon.*" Les opposants rappellent qu'une pétition citoyenne lancée par Nacicca peut être signée en ligne, et qu'une action sur le terrain n'est pas exclue dans les mois à venir.

Ch.V.

Si les pro et anti autoroute partagent le constat d'un trafic trop important sur la RN 113, les solutions préconisées par les uns et les autres sont à l'opposé. / PHOTO ARCHIVES V. FARINE

La Provence Arles – 23/01/2019

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.

Les opposants à l'autoroute passent à l'offensive

Alors que les études ont été relancées, ils étaient sur le terrain, hier, avec le renfort de José Bové

"C'est ce spectacle que l'on veut continuer à voir!" À quelques encablures de la RN 113, au niveau de Balarin, Marie-Hélène Bousquet montre un champ dans lequel paissent des Mérinos d'Arles. C'est là, selon le tracé dit Sud Vigueirat, que la nouvelle autoroute obliquerait légèrement vers le sud, alors que la RN 113 deviendrait un simple boulevard urbain. *"Ici, il n'y aurait plus de vie. Les mas, les fermes, tout sauterait..."*, glisse la vice-présidente de l'Acen, association historiquement opposée au contournement autoroutier d'Arles.

Hier, l'Acen était tout naturellement un des acteurs de la journée de mobilisation contre l'autoroute, organisée par les associations locales et des élus Europe écologie-Les Verts, entre Arles et Saint-Martin de Crau. L'occasion de répéter un message déjà transmis au directeur de cabinet d'Elisabeth Borne, ministre des Transports, alors que le - vieux - dossier a été réactivé à l'initiative de la députée d'Arles (LREM) Monica Michel (*lire encadré*) : le projet tel qu'il est envisagé ne doit absolument pas voir le jour. *"Le tracé retenu est le plus pourri sur le plan de l'environnement, de la destruction de zones agricoles et de l'économie"*, plaide Jean-Luc Moya, de l'association Agir pour la Crau. La députée européenne EE-LV Michèle Rivasi abonde : *"Ces 26 kilomètres d'autoroute, ce sont plus de 900 hectares éliminés, dont 700 hectares de terres arables, et 54 hectares de foin de Crau détruits. Et si on fait ces 26 kilomètres d'autoroute, il y aura encore plus de camions. Ici, les élus n'ont rien compris à la bataille sur le réchauffement climatique."*

> "Une solution has been, de l'ancien monde!" MICHÈLE RIVASI

Les eurodéputés José Bové et Michèle Rivasi sont venus contester un projet destructeur pour l'environnement de Camargue. /PHOTOS CYRIL HIÉLY

Et cette autoroute, qui doit être bâtie sur pilotis en raison du risque inondation, sera *"une des plus chères jamais construite*, ajoute l'eurodéputée. *Utilisons cet argent pour une plate-forme multimodale. Ce contournement, c'est une mesure à court terme, électoraliste. Une solution has been, de l'ancien monde!"* Un ancien monde incarné par l'actuelle députée, qui *"a des liens d'intérêt avec le Grand port de Marseille, c'est pour cela que le dossier a ressurgi et se retrouve en haut du panier"*, accuse Michèle Rivasi, qui, en arrivant à Arles, a retrouvé son collègue José Bové, venu lui aussi dire tout le mal qu'il pense d'un projet susceptible de *"modifier radicalement l'ensemble de l'équilibre écologique"* du territoire. *"Est-ce qu'il y aura moins de pollution avec cette nouvelle autoroute? Moi, je n'ai jamais vu une création de nouvelle route qui réduit la circulation. Au contraire, il va y avoir un appel d'air pour les camions, avec une liaison jusqu'à Fos et au Grand port maritime"*, assure le député européen.

Conscients des nuisances de la RN 113 sur la ville et ses habitants, les opposants, dont fait aussi partie Corinne Lepage, avocate de l'Acen (intervenue par visioconférence hier), mettent en avant des alternatives: le ferroutage, un tunnel sous le Rhône, hypothèse évacuée à l'époque car jugée trop chère, mais surtout l'interdiction des poids lourds en transit international via la RN 113. *"Une mesure très simple que le préfet peut prendre, ça ne coûte pas un centime, pourquoi on ne le fait pas?"*, interroge José Bové. *"Cela ferait 20% de poids lourds en moins dès demain"*, complète Michèle Rivasi, qui réclame aussi la saisine de la commission nationale du débat public, avec des experts indépendants qui se pencheraient sur le dossier. *"Je m'adresse aux Arlésiens, les gens qui ont intérêt à ce projet disent que c'est pour votre santé, mais non, c'est pour leur santé à eux, pour le fric!"*

"On se tape déjà 80% de la pollution de la région Paca ici, dans les Bouches-du-Rhône, et on dit qu'on veut une autoroute. Mais on va dans le mur!", peste de son côté Cyril Girard, de Nacicca. Déterminé, comme ses compères, à lutter bec et ongles contre le projet. Jusqu'à transformer la Camargue en Notre-Dame des Landes, si celui-ci devenait plus concret?

On n'en est pas encore là, pour José Bové. *"Un, c'est la phase d'information, deux, ce sera le débat public. Et si ce projet continue, ce projet qui est juste fou, alors on rentrera dans les batailles de tribunaux, et on aura des actions sur le terrain si besoin"*, annonce-t-il.

Christophe VIAL

La Provence Arles – 03/03/2019

Les agriculteurs prennent position contre le contournement

Des représentants des riziculteurs, des producteurs de foin de Crau et des éleveurs ne veulent pas du tracé proposé

Ils étaient réunis, tous ensemble hier matin au quartier général des riziculteurs, Mas du Sonnailler. Représentants des producteurs de foin de Crau, des éleveurs, et des riziculteurs bien sûr, avaient un message à faire passer. Un message simple : les agriculteurs locaux ne veulent pas du contournement autoroutier d'Arles. Enfin, plus précisément, ils ne veulent pas du projet proposé, avec un tracé dit "Sud Viguerat" passant au sud d'Arles (*voir infographie*). Car les agriculteurs sont bien conscients qu'il y a un réel problème avec cette RN 113 saturée de voitures et de poids lourds qui traverse Arles. "*Cette nationale est dangereuse pour tout le monde, Arles a bien besoin d'un projet de contournement ou d'élargissement*, pose Bertrand Mazel, président du syndicat des riziculteurs. *Mais il faut étudier d'autres solutions que celles préconisées, car elles ont trop d'impact sur l'environnement, sur le milieu agricole, et même sur le tourisme et les traditions!*"

"Les solutions préconisées ont trop d'impact sur l'environnement"

Les agriculteurs regrettent que le projet fasse disparaître des hectares de terres arables, dont 54 hectares de foin de Crau. / PHOTO V. FARINE

Dans un bassin de production où cohabitent de nombreuses activités, "*54 hectares de foin de Crau doivent disparaître. Ils doivent être compensés, mais où va-t-on trouver ces 54 hectares ? Sans oublier qu'il va falloir irriguer à cet endroit-là*", s'interroge Alfred Lextrait, vice-président du comité de foin de Crau. "*Certaines exploitations seraient coupées en deux et ne pourraient pas survivre*, ajoute Manuela Stoffel, riziculrice et présidente du canton d'Arles pour la FDSEA. *Et puis, cela va poser un problème foncier pour le monde agricole, des friches vont se créer sur des parcelles qui seront enclavées par ce contournement.*" Bernard Arsac, lui aussi riziculteur, évoque un autre danger pour sa profession : "*Le contournement passe à proximité immédiate d'un silo et de l'usine de transformation de Soufflet, on a besoin de ces deux outils de production à l'abri et hors des nuisances, des émanations de pollution, surtout que l'on parle beaucoup de riz bio. Il faut qu'on se bouge, il en va de la survie de la riziculture!*"

Alors que les grandes manœuvres semblent avoir repris autour de ce projet, reclassé prioritaire par la ministre Elisabeth Borne (*lire encadré*), les agriculteurs ont décidé de faire entendre leur voix, pour "*éviter de faire une nouvelle bêtise*", dixit le manadier Jacques Maillhan, regrettant le manque de vision qui a conduit à faire une RN 113 et un pont pour franchir le Rhône trop étroits. "*Ce projet va à l'encontre de nos intérêts, nous qui élevons des animaux dans des endroits sauvages*", ajoute-t-il. Florent Lupi, président de la fédération des manadiers et de l'association pour "l'Aide à l'inscription au Patrimoine culturel immatériel de l'Unesco des cultures camarguaises", voit ce contournement comme néfaste pour la Camargue. "*De plus en plus de poids lourds circulent, l'autoroute va encore augmenter le trafic, alors que la Camargue au sens physique est reconnue, que c'est un lieu de culture et de biodiversité très fort*, indique-t-il. *Ce projet arrive vraiment à contre-courant de la tendance actuelle, au moment où nous montons un dossier pour faire reconnaître par l'Unesco les patrimoines culturels immatériels de Camargue.*" Qui plus est, le long de cette autoroute, Florent Lupi craint un nouveau développement des zones logistiques et un mitage accru des terres agricoles, sans oublier les conséquences pour la nappe phréatique de la Crau avec la potentielle baisse des surfaces de foin.

"Certaines exploitations seraient coupées en deux et ne pourraient pas survivre"

Mais si on abandonne ce projet-là, quelles peuvent être les alternatives ? Obliger les poids lourds en transit à contourner le Pays d'Arles en empruntant A 7 puis A9, comme le proposent les associations locales et élus écologistes qui ont manifesté contre l'autoroute vendredi dernier (*notre édition du 2 mars*) ? Pourquoi pas, se disent les agriculteurs, qui pensent aussi à l'élargissement de la RN 113 de deux à trois voies, et aussi à un tunnel sous le Rhône. "*Trouvons des solutions plus modernes*, exhorte Bertrand Mazel. *La Camargue est un territoire emblématique, à situation exceptionnelle, solution exceptionnelle!*"

Christophe VIAL

La Provence Arles – 06/03/2019

Contact
NACICCA
Maison de La Vie Associative
Boulevard des Lices
13200 ARLES
nacicca@no-log.org

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER ARLES
CONCERTATION PUBLIQUE
Contribution de l'association AGIR POUR LA CRAU et de FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE

Saint-Martin-de-Crau et Marseille le 28 janvier 2021,

DREAL PACA
M. Julien MENOTTI
36 Boulevard des Dames
13002 Marseille

Madame, Monsieur,

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.

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.

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE est la fédération des associations de Protection de la Nature et de l'Environnement pour le Développement Durable.

Après analyse des divers documents mis à la disposition du public, nous nous interrogeons sur un certain nombre de points.

Etant en phase de concertation, nous vous saurions gré de bien vouloir nous apporter les réponses aux questions que nous nous posons.

Dans l'attente de ces dernières, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Joëlle LONGHI
Administratrice Agir pour la Crau

Richard HARDOUIN
Président FNE13

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 décréter 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 journaliser 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 paraitre 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_2, N_2, 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 infrastructures 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 par leur objet physique et par la circulation des véhicules qui les empruntent.

Ces dommages, qui ont un coût social et écologique, sont qualifiés d'externalités négatives par les économistes.

Quel est le coût global des externalités négatives liées à l'environnement du projet de contournement autoroutier d'Arles ?

La requalification de la RN113 au centre d'Arles et son financement.

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.

- Comment cette infrastructure sera-t-elle modifiée ? Pas de plan proposé
- Qui se chargera de ces travaux ?
- 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.
- À quel horizon sont prévus ces travaux ? et combien de temps dureront Ils ?

Quel sera le coût global de la requalification de la RN113 et ses impacts au niveau des impôts locaux pour la population arlésienne ?

Quelles sont les garanties avancées qui permettent de prouver que pendant la requalification de la RN113, un nombre important de véhicules ne préfèreront pas continuer à utiliser cette section routier afin d'éviter le péage autoroutier !

La consommation de terres agricoles

Dans un document intitulé « Fonds de compensationn 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)

Le rapport présenté lors de la concertation annonce une consommation d'espaces de 150 à 200 ha soit 4 à 6 fois moins.

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 ?

Conclusion

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 » succint 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.

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 le développement du ferroutage, on ne peut que constater la pauvreté de l'offre Fer/Route en encore du fluvial dans la région.

Ce projet soulève un nombre important de questions restées sans réponse dans la concertation proposée. Nous espérons qu'elle 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.

Contacts

France NATURE ENVIRONNEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE
M. Richard HARDOUIN
Cité des associations
93, La Canebière
Boîte n°340
13001 MARSEILLE
Email : contact@fne13.fr

AGIR POUR LA CRAU
Joëlle LONGHI
560-2 Rue des Félibres
13310 SAINT-MARTIN-DE-CRAU
Email : agirpourlacrau@gmail.com

ASSOCIATION SYNDICALE
des
ARROSANTS de la CRAU

CANAL de CRAPONNE
Branche d'Arles

« In aquis fortuna »

Arles, le 11 janvier 2021

DREAL PACA
STIM/UMO
16 rue Zattara
CS 70248
13331 - Marseille cedex 3

Vos REF : Concertation Publique
Nos REF : MF/GG/21/

Objet : Points d'alertes et propositions sur le contournement d'Arles

Madame la Directrice Régionale,

Dans le cadre de la concertation publique concernant le contournement autoroutier d'Arles, je viens vers vous afin de vous porter à connaissance un certain nombre d'éléments et vous faire des propositions.

L'ASCO des Arrosants de la Crau est un établissement public à caractère administratif, non rattaché. Ainsi, nos statuts, les règlements et les obligations qui en sont issues, s'imposent à tous et à tous projets situés dans notre périmètre.
A ce titre, je vous demande à ce que l'ASCO des Arrosants de la Crau soit considérée comme personne publique associée.

Depuis le début de ce projet, nous avons participé à maintes réunions de travail et concertation. Nous en avons fait de même en 2019 ainsi que dans le cadre de la concertation actuelle. Sur la partie Crau, la position des Arrosants de la Crau est restée la même.

Tout d'abord, je tiens à vous rappeler que le système d'irrigation est entièrement gravitaire et donc constitué de centaines de kilomètres de canaux, principaux, puis secondaires, distribuant l'eau à des fossés maîtres puis des fossés secondaires, voire tertiaires. Ce chevelu hydrographique artificiel associé à l'irrigation gravitaire du foin de Crau est une richesse constituant la seule ressource en eau utilisable de ce territoire. Il dépend d'un équilibre agro-hydro écosystémique unique, fragile et ancien (plus de 400 ans) que les pratiques des irrigants font fonctionner. Ces pratiques incluent la gestion des canaux via des structures telle que la nôtre.
Vous connaissez les enjeux économiques et environnementaux concernant le maintien de l'irrigation gravitaire.

Le projet de contournement autoroutier d'Arles viendra forcément impacter cet agro-hydro écosystème. Nous pouvons prendre en exemple la réalisation de la 2x2 voies actuelle qui a créé des désordres que nous, et les irrigants, subissons encore.

Les désordres, survenus et ceux envisageables pour ce projet, viennent essentiellement de deux situations :
1/ Le système hydraulique agricole s'écoulant majoritairement dans un axe Nord -Est vers Sud-Ouest se trouve traversé par un ouvrage de transport routier majeur, large et structurant.

2/ les déplacements des irrigants et techniciens se font le long de ce réseau de canaux et de fossés en totalité ou partiellement afin d'assurer la distribution et la répartition de l'eau sur le territoire et donc de garantir la sécurité des ouvrages, le bon écoulement de l'eau, l'entretien, etc., jusqu'à l'irrigation de la parcelle alimentant aussi la nappe.

2, RD 453, Moulin Saint Victor, Pont de Crau, 13200 ARLES
✆ 04.90.96.35.76

3/ l'urbanisation des dents creuses créées : en effet, par définition, ce type d'aménagement d'intérêt national constitue un ouvrage structurant.

Il est aisé de comprendre **la nécessité d'une double transparence** Nord-Sud de ce projet de contournement autoroutier :
- une transparence hydraulique exhaustive : en effet, un seul fossé oublié peut impacter plusieurs hectares qui sont à l'aval, au-delà fuseau du projet.
- une transparence des déplacements des agriculteurs, notamment ceux à l'aval qu'ils soient dans ou au-delà de l'emprise du projet, afin qu'ils n'aient pas à devoir faire des déplacements plus longs, aggravant ainsi la gestion des canaux, leurs entretiens, le coût de production et donc, in fine, risquant de conduire à l'abandon des bonnes pratiques, voir à l'exploitation des terres en usant de l'eau des canaux.

Nous souhaitons vivement que le principe « Eviter -> Réduire -> Compenser » soit respecté.

Ainsi, si ce projet de contournement voit le jour, je vous demande à ce qu'il prévoit de façon exhaustive une double transparence telle que définie précédemment, conformément à la loi, aux textes qui nous sont attachés, et au respect des us et coutumes.

Or, il nous a été indiqué, sans nous surprendre, lors d'une réunion le 08 janvier 2021, qu'un tel traitement exhaustif n'est pas certain.

C'est pourquoi, je me permets d'abord de vous proposer trois solutions qu'il nous faudra étudier conjointement, avec d'autres partenaires territoriaux et les agriculteurs.

La première est de prévoir, en **remplacement du réseau** à ciel ouvert, un système gravitaire canalisé, donc en basse-pression, et ce, bien évidemment, depuis la prise sur le canal de Craponne-branche d'Arles, jusqu'à chaque parcelle concernée par ce réseau.
Il faudra aussi étudier le coût de sa maintenance et compenser sa prise en charge.

La deuxième est de **corriger les problèmes** issus de l'aménagement de la 2x2 voies.

Troisièmement, l'urbanisation des **dents creuses** créées a des conséquences lourdes pour nos structures : Difficultés à gérer le réseau urbain, coût d'entretien, pertes de recette, etc. Dans ce cas, nous souhaitons que soit **garanti un processus « éviter, réduire, compenser »**.

Ensuite, ces solutions ne pouvant répondre à tous les effets négatifs, il faudra **compenser** les conséquences des pertes de surfaces qui sont dans notre périmètre. D'une part, **en créant de nouvelles parcelles et de nouveaux réseaux** permettant leur fonctionnement, hors du fait évident des compensations auprès des agriculteurs et propriétaires effectivement.
D'autre part, cela nécessitera aussi **une compensation auprès des structures gestionnaires** comprenant le temps passé à cet accompagnement et aussi la compensation de ces bouleversements. Cette compensation pécuniaire permettra de maintenir les réseaux (canaux et fossés). Son montant devra faire l'objet d'une démarche concertée que l'ASCO des Arrosants de la Crau devra validée.

Enfin, étant donné notre statut d'établissement public, et le rôle majeur induit par notre fonctionnement concernant :
la biodiversité (pairie Natura 2000, Haies classées,...);
le paysage (au sens de la convention européenne) ;
du patrimoine (le canal de Craponne a été créé en 1584, les Arrosants de la Crau au XVIIème siècle) ;
du maintien du pastoralisme ;
la ressource en eau potable (1ha=200éq/hab) ; en eau industrielle (1ha=pratiquement 200éqhab) ;
en eau agricole par pompage en nappe ;

Nous souhaitons que le **« 1% paysage et patrimoine » soit reversé intégralement pour des travaux d'investissement** et de fonctionnement des canaux d'irrigation de Crau.

Certain de votre bienveillante attention, je reste à votre disposition.

Je vous prie d'agréer, l'expression de mes sincères salutations.

La Présidente

Murielle Fusello

Copie à :
- Mme la Sous-Préfète d'Arles
- DRAAF PACA et DDTM 13
- Agence de l'EAU RMC- délégation de Marseille
- Communes d'Arles et de Saint Martin de Crau
- Chambre d'agriculture 13

2, RD 453, Moulin Saint Victor, Pont de Crau, 13200 ARLES
✆ 04.90.96.35.76

LE COUT REEL DU

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

CONCERNANT L'UTILITE PUBLIQUE DE L'OUVRAGE

La profession agricole ne remet pas en cause l'utilité publique de l'ouvrage, à condition de ne pas porter atteinte aux espaces agricoles du Sud Vigueirat, d'une qualité économique, agronomique et patrimoniale exceptionnelle.

Une seule solution : l'aménagement sur place de l'actuelle N113, la variante sous fluviale longue est celle qui répond le mieux à l'ensemble des enjeux.

LA REMISE EN CAUSE D'UNE AGRICULTURE D'EXCELLENCE

L'aménagement d'un contournement autoroutier dans le secteur Sud Vigueirat ne concerne pas une zone agricole quelconque, celle-ci est d'ailleurs qualifiée d'intérêt majeur par la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) des Bouches-du-Rhône.

Les marais d'Arles gérés par l'élevage extensif (ovins et bovins) et la draille marseillaise support de la culture des prairies de Foin de Crau sont des secteurs où l'agriculture est considérée comme gestionnaire d'écosystèmes.

Plan de Bourg et Tête de Camargue sont des espaces de productions spécialisés à préserver.

Le Foin de Crau bénéficie d'une AOP grâce à la diversité variétale qui le caractérise et qui assure des qualités nutritives exceptionnelles. La culture

des parcelles de foin de Crau présente un intérêt économique, un intérêt environnemental (chiroptères, alimentation de la nappe phréatique de Crau) et un intérêt paysager.

Le pâturage ovin transhumant (IGP Agneau de Sisteron) est inféodé à la culture du foin de Crau, il permet l'amendement organique des parcelles de prairies.

Le secteur de Plan de Bourg est consacré aux grandes cultures et notamment à la culture du riz biologique et du riz infantile.

L'arboriculture des bords du Rhône permet des productions précoces. Les modes d'exploitation sont biologiques ou HVE (Haute Valeur Environnementale)

La viticulture, présente de manière marginale dans le secteur, est exemplaire en termes de bilans carbone car le vin produit est consommé intégralement dans la commune d'Arles.

LES PRINCIPALES AMENITES DE L'AGRICULTURE DU SUD-VIGUEIRAT

L'agriculture du Sud Vigueirat génère de grands paysages, qu'il s'agisse des systèmes de bocage structurés par des haies et des canaux ou qu'il s'agisse de parcelles de grandes cultures qui façonnent des paysages typiques du delta de la Camargue, vastes étendues ponctuées par des haies et des bosquets d'arbres aperçues en arrière-plan.

L'agriculture est un réservoir de biodiversité, inféodée aux haies, aux canaux et aux parcelles agricoles, il s'agit de biodiversité remarquable mais également de biodiversité ordinaire qui contribuent au maintien des grands équilibres écologiques

L'agriculture contribue à la gestion de l'eau, permet l'alimentation des nappes phréatiques et le ressuyage des terres en cas d'inondation grâce aux réseaux de drainage et d'irrigation.

LA DESTRUCTION D'ESPACES AGRICOLES GENEREE PAR LA VARIANTE SUD VIGUEIRAT

Rappelons le contexte départemental : le département des Bouches-du-Rhône perd 1300 ha chaque année, se plaçant dans le pelleton de tête des départements français en termes de consommation d'espaces agricoles.

En 2018, le gouvernement a inscrit dans son plan biodiversité l'objectif « zéro artificialisation nette » (ZAN) mais la tendance ne s'est pas inversée pour autant.

Le Pays d'Arles est un secteur géographique particulièrement touché :

- Par les infrastructures routières : la LEO à Chateaurenard, l'aménagement des pistes cyclables le long de l'ensemble du réseau départemental
- Par les aménagements du plan Rhône : 300 ha directement prélevés pour ériger de nouvelles digues, 300 ha supplémentaires entre le fleuve et les nouveaux ouvrages qui perdent à tout jamais leur vocation agricole en servant de carrières pour la construction des ouvrages avant d'être renaturés dans le cadre des compensations environnementales.
- Par l'artificialisation des sols liée aux extensions urbaines, et à la création de nouvelles zones d'activité.

CONSOMMATION D'ESPACES AGRICOLES DE L'OUVRAGE ENVISAGE

La mise à jour des études et la nouvelle concertation de 2019-2020 ont permis de proposer une nouvelle variante dans la draille marseillaise, moins consommatrice d'espaces agricoles (diminution de la consommation de prairies de foin de Crau à hauteur de 25 ha de foin de Crau).

Pour autant la consommation d'espaces agricoles générée par l'aménagement du contournement autoroutier d'Arles dans le secteur Sud Vigueirat demeure importante : elle est évaluée par la DREAL à une fourchette comprise entre 80 ha à 140 ha selon le tracé choisi parmi les variantes.

Il faut ajouter à cela l'aire de service (+ 25 ha), les bassins de rétention (+ 5 ha) et les délaissés internes aux exploitations agricoles dus aux reliquats non exploitables et à l'aménagement nécessaires de tournières aux abords de l'ouvrage (+10 ha).

Les occupations temporaires inhérentes au chantier doivent également être prises en compte, il s'agit des pistes de service tout au long de l'ouvrage en construction et des bases chantier, qui servent à entreposer le matériel. Ces terres, occupées pendant un à deux ans, perdent leur qualité agronomique en raison de leur compactage et défoncement réalisés par les engins de chantier.

Malgré les travaux de décompactage et de restructuration des sols, les surfaces occupées temporairement perdent leur potentiel agronomique de façon irréversible.

On peut estimer que sur ce chantier autoroutier représentant 13 km en tracé neuf, les occupations temporaires représenteront une vingtaine d'ha.

Au total, la destruction d'espaces agricoles générée par l'aménagement du contournement autoroutier d'Arles dans le secteur Sud-Vigueirat peut être évaluée à une fourchette comprise entre 140 ha et 200 ha.

Cette destruction d'espaces agricoles représente la perte de 1 million d'€ de chiffre d'affaire annuel (cf. calcul de la production brute standard) et la suppression de 50 emplois agricoles en Equivalent Temps Plein.

Concertation publique L103-2 du Code de l'urbanisme

Contournement autoroutier d'Arles

CONTRIBUTION D'AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF)

UN PROJET DE CONTINUITE AUTOROUTIERE AU BENEFICE DE LA QUALITE DE VIE DES RIVERAINS ET DE LA SECURITE DES USAGERS

Prévu dans le rapport de la Commission Mobilité´21 de 2013, et qualifié de prioritaire par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), le projet de contournement autoroutier d'Arles améliorera significativement les mobilités du quotidien et de transit.

Au regard des problématiques soulevées par le maître d'ouvrage : congestions récurrentes aux pointes estivales et journalières, accidentologie élevée, exposition des riverains aux nuisances de l'infrastructure, la réalisation du contournement autoroutier d'Arles apparaît comme prioritaire compte-tenu de ces enjeux.

Très présent sur le territoire des Bouches-du-Rhône, du Gard et du Vaucluse en étant concessionnaire des autoroutes A7, A8, A9 et A54, ASF comprend la pertinence du projet du maître d'ouvrage. ASF pourrait apporter son expérience d'exploitant de réseau autoroutier à la demande de l'Etat concédant, en assurant aux usagers empruntant l'A54 une continuité du niveau de service autoroutier.

UN PROJET NÉCESSAIRE POUR AMÉLIORER LA CIRCULATION ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS

FLUIDIFIER UN AXE DE TRANSIT MAJEUR

Outre la desserte de l'agglomération d'Arles, la RN113 relie les portions Est et Ouest de l'autoroute A54. Elle remplit ainsi un rôle d'infrastructure interurbaine, en accueillant un trafic de transit important entre l'A9 à l'ouest, empruntée par les trafics en direction de Montpellier, de Toulouse et de l'Espagne et l'A7 à l'est, empruntée par les trafics en direction de Marseille, de la côte d'Azur et de l'Italie.

La RN113 constitue en définitive le dernier maillon non autoroutier de l'arc méditerranéen reliant l'Espagne à l'Italie, avec pour conséquences un niveau de trafic très important dont la part du trafic de transit représente près de 80% des poids-lourds et plus de 40% des véhicules légers.

L'axe routier actuel connait en moyenne plus de 75 000 véhicules par jour dans la traversée du centre-ville arlésien, dégradant fortement les conditions de circulation, ainsi que les conditions de vie des riverains.

La RN113, axe incontournable pour le trafic de marchandises à destination de Fos-sur-Mer et du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) via la RN568, connait également un trafic poids-lourds important traversant l'agglomération arlésienne (7 000 à 8 000 poids-lourds par jour en moyenne selon le dossier du maître d'ouvrage).

Ce trafic important est amené à croître par le développement socio-économique local soutenu au sein de l'agglomération d'Arles et par le développement du GPMM et des bases logistiques associées, notamment sur les secteurs d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau.

Compte tenu des trafics actuels et à venir, le projet de contournement autoroutier devrait permettre de disposer d'une infrastructure adaptée à la typologie du trafic (poids-lourds en transit notamment) devenue nécessaire afin de fluidifier la circulation.

RENFORCER LA SÉCURITÉ DES ITINÉRAIRES AUJOURD'HUI ACCIDENTOGÈNES

Sur l'axe actuel, l'insécurité routière est assez préoccupante. En effet, le dossier du maître d'ouvrage pointe le fait que 8 accidents sur 10 survenant sur la RN113 sont des accidents graves, parmi lesquels 20% sont des accidents mortels.

Outre les comportements à risque des usagers, sont en cause la densité et la diversité des trafics et des usages mêlant véhicules légers et poids lourds, trafic de transit et trafic local, notamment dans la traversée urbaine d'Arles avec ses multiples échangeurs rapprochés.

La séparation des usages de l'infrastructure permise par le projet, avec d'une part la réalisation d'un contournement autoroutier adapté au trafic de transit, et d'autre part la requalification urbaine de la RN113 actuelle dans une configuration adaptée aux trafics actuels et à venir, devrait permettre une amélioration de l'accidentologie.

ASSURER LA CONTINUITE DU NIVEAU DE SERVICE AUTOROUTIER

La RN113, effectuant la jonction de part et d'autre avec le réseau autoroutier concédé à ASF (A54), constitue de fait une discontinuité dans le réseau autoroutier français, engendrant ainsi une rupture du niveau de service entre les différentes sections de la liaison Nîmes-Salon. Le projet de contournement autoroutier d'Arles permettrait de maintenir un niveau de service aux usagers homogène sur l'ensemble du linéaire, et d'ainsi proposer des conditions d'exploitation améliorées.

ASF, concessionnaire de l'autoroute A54, possède l'expertise et la connaissance de l'infrastructure autoroutière existante, et par conséquent une capacité pertinente à exploiter, le cas échéant, cette section contigüe de part et d'autre du réseau concédé. Ainsi, l'information aux usagers pourrait être, par exemple, homogénéisée sur l'ensemble de l'axe et améliorer ainsi la gestion et la coordination des interventions lors d'évènements majeurs.

De plus, l'absence d'axe de délestage adapté à proximité de l'axe existant, ne permet pas, en cas d'évènement, d'écouler le trafic sur des infrastructures adaptées au trafic. Le trafic se retrouve ainsi sur les départementales alentours ou dans les rues du centre urbain d'Arles. L'axe actuel requalifié permettrait également de bénéficier d'un axe de délestage adapté pour le contournement autoroutier.

A ce jour, tout évènement bloquant sur la RN113 a une répercussion sur l'ensemble du réseau autoroutier local (A54, A7, A9).

Un point d'attention est néanmoins à souligner concernant le dispositif de péage envisagé, conduisant à augmenter de manière sensible les tarifs autoroutiers entre Nîmes et Arles d'une part et entre Salon-de-Provence et Arles d'autre part, impactant ainsi la desserte autoroutière de toute l'agglomération d'Arles.

Fort de son expérience d'exploitant autoroutier, ASF pourrait s'il exploite la future infrastructure apporter sa plus-value dans l'exploitation quotidienne de celle-ci, notamment au travers de la gestion des évènements.

Le projet de contournement d'Arles constituerait également une mise à niveau de la qualité du service autoroutier autour d'Arles et notamment une opportunité d'amélioration de l'information aux usagers apportée par la continuité autoroutière, ainsi qu'une opportunité d'amélioration des services proposés (création d'aires de services par exemple).

UN PROJET POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES HABITANTS ET L'INSERTION URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE ET RÉDUIRE LES NUISANCES AUX RIVERAINS

La traversée du centre urbain dense de l'agglomération d'Arles constitue le point critique de l'infrastructure actuelle, engendrant des nuisances importantes pour le territoire et ses habitants. Au regard de la population exposée et des caractéristiques de l'infrastructure actuelle, le projet de
contournement autoroutier d'Arles s'avère nécessaire afin d'éloigner les nuisances associées aux
trafics de transit (bruit, qualité de l'air).

La réalisation du projet de contournement autoroutier permettrait la requalification de l'axe actuel afin de permettre un usage plus adapté aux échanges locaux et aux circulations urbaines avec des aménagements prévues pour les nouvelles mobilités (transports en commun, modes doux).

L'axe actuel requalifié permettrait également le cas échéant de bénéficier d'un axe de délestage adapté pour le contournement autoroutier.

RENFORCER LES MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DES MILIEUX NATURELS

Au regard des zones traversées, et de leurs enjeux importants en matière de biodiversité avec la proximité de sites sensibles tels que le Parc Naturel Régional de Camargue ou la Plaine de la Crau, la réalisation de l'infrastructure devra être accompagnée d'aménagements en faveur de l'environnement naturel (franchissements pour la faune, bassins de traitement des eaux), afin d'insérer l'infrastructure dans le milieu naturel et limiter ses impacts.

La prise en compte des enjeux hydraulique est également essentielle au vu du franchissement du Rhône et de la proximité de la Camargue et des plaines de la Crau humide.

D'après le dossier du maître d'ouvrage, le projet impactera près de 1 300 ha de terres agricoles, qui devront faire l'objet de mesures de compensation adaptées.

Au regard des engagements pris par le Maître d'ouvrage sur le principe de neutralité carbone du projet, celui-ci rentre pleinement dans le cadre des enjeux en matière de transition écologique et énergétique de l'Etat.

CONTRIBUTION DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE AUTOUR DU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES (27.01.2021)

Protégeons la Camargue et la Crau des grandes infrastructures !

Dans le cadre de la concertation publique autour du projet de contournement autoroutier d'Arles, et à l'occasion de la prochaine Journée mondiale des zones humides, célébrant cette année les 50 ans de la Convention RAMSAR dont la France est contractante depuis 1986, un collectif inédit, associant des communautés scientifiques, agricoles, naturalistes, associatives et citoyennes, prend la parole pour alerter sur les risques d'atteinte à l'intégrité de la Camargue et de la Crau, joyaux de biodiversité, terres d'élevages et de cultures de renommée internationale.

Nous, scientifiques, agriculteurs, riziculteurs, manadiers, gardians, et citoyens du Pays d'Arles et d'au-delà, alertons sur la menace qui pèse sur la Camargue, première zone humide de France, et sur la plaine de la Crau, steppe méditerranéenne unique en Europe. Ces deux territoires sont actuellement mis en danger par ce projet, imaginé il y a 25 ans pour décongestionner la traversée d'Arles, régulièrement saturée. Si la nécessité d'une gestion maîtrisée du trafic routier, pour des raisons évidentes de sécurité routière ou de santé publique n'est nullement remise en cause, c'est à la condition de ne pas mettre en péril ces deux zones naturelles et agricoles remarquables.

Or, le tracé retenu, dit du « Sud Vigueirat », traverse la Crau verte, la Camargue orientale, le Rhône et la Grande Camargue. Au-delà de la destruction de 140 à 200 hectares d'espaces agricoles, c'est l'ensemble de cette zone qui serait défigurée. L'équilibre vital et l'unité de ce territoire en seraient totalement bouleversés, de façon irréversible.

La Camargue, enserrée entre les deux bras du Rhône et la mer Méditerranée, est, du point de vue de la biodiversité, l'un des espaces les plus riches et diversifiés d'Europe. Sanctuaire fragile d'une faune et d'une flore exceptionnelles, protégées par une Réserve Nationale (depuis 1927) et par un parc naturel régional (depuis 1970), elle est un écosystème unique. Entre les lagunes salées et les marais d'eaux douces en passant par les espaces contrastés de la Crau, de nombreuses espèces animales et végétales rares y trouvent refuge.

La Camargue et la Crau, ce sont aussi des cultures et des élevages uniques qui façonnent ces paysages typiques du delta du Rhône et contribuent à leur biodiversité. Ce tracé franchit des rizières certifiées IGP Riz de Camargue, des champs d'agriculture biologique, des espaces de production de foin de Crau AOP, des pâturages de Mérinos d'Arles labellisés IGP Agneau de Sisteron et des zones d'élevage de taureaux AOP et de chevaux de race Camargue. (La Camargue et la Crau verte constituent le berceau de l'élevage du taureau et du cheval Camargue.) Ce projet d'autoroute met en péril ces écosystèmes et ces paysages uniques ainsi que toutes les activités humaines qui les façonnent. Les savoir-faire de ce territoire ont pourtant une renommée mondiale. Dernier exemple en date, la reconnaissance de la transhumance comme patrimoine culturel immatériel en France en vue d'une inscription à l'UNESCO.

Altérer ces sites majestueux, c'est porter atteinte aux atouts majeurs de la qualité de la vie et de l'attractivité touristique aux portes d'une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. C'est attenter à l'identité même de la Camargue et de la Crau qui guide la vie des habitants de cette terre, au quotidien, et à cette culture camarguaise et provençale qui fascine et attire les visiteurs du monde entier.

Accepter le tracé du « Sud Vigueirat » reviendrait à sacrifier ces richesses naturelles, culturelles et économiques sur l'autel du transport routier, alors même que la France s'est engagée à réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (par rapport à 1990). Nous nous y refusons. Nous nous opposons à ce projet, comme à tout autre qui viendrait porter atteinte à ce patrimoine unique de la Camargue ou de la Crau.

Ce tracé est incompatible avec les engagements de la France en matière de climat, de biodiversité et de non-artificialisation des sols. Nous exhortons le gouvernement à réaliser et admettre qu'il s'agit d'un projet dépassé, qui irait à l'encontre de ces accords, qui plus est l'année où le congrès mondial de l'Union Internationale de Conservation de la Nature se tiendra sur notre territoire en 2021.

C'est pourquoi nous demandons à travers cette contribution que le tracé « Sud Vigueirat » ne soit pas mis en œuvre et qu'une variante respectant l'emprise routière actuelle soit réétudiée. Pour que la Camargue et la Crau soient définitivement protégées des grandes infrastructures. Pour que personne ni aujourd'hui ni demain ne puisse porter atteinte à ce trésor inestimable.

Signataires : Arles Camargue Environnement & Nature (ACEN) ; Tour du Valat ; Centre Français du Riz ; Comité Foin de Crau ; Agir pour la Crau ; Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône ; Syndicat des Riziculteurs de France et filière ; FDSEA13 ; Fédération des Manadiers ; Fédération Départementale Ovine 13 ; Jeunes Agriculteurs ; Association bovine des Bouches-du-Rhône ; Association des éleveurs français de Toros de Combat ; Association des éleveurs de Chevaux de race Camargue ; France nature Environnement 13 ; Nature et Citoyenneté Crau Camargue Alpilles (NACICCA) ; Collectif des Riverains : Quel avenir pour Pont de Crau ? ; IGP Agneau de Sisteron ; AOP Taureau de Camargue ; Livre généalogique de la Raço di Biou ; Marais du Vigueirat ; Antique Confrérie des Gardians de Saint-Georges ; Société Nationale de Protection de la Nature.

A DREAL PACA 29/01/2021

13280

PARTICULIERS

CONTRIBUTION CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES

Mon épouse et moi-même sommes médecins sur ARLES et habitons RAPHELE depuis plus de 42 ans, je vous laisse imaginer le nombre de trajets effectués dans ce secteur … Le premier devoir du médecin est de ne pas nuire et d'observer, nous nous sentons donc parfaitement légitimes et objectifs quant à notre contribution. Nous sommes directement victime du blocage de RAPHELE et de la D 453 dès que la 113 est bloquée, entrave à la circulation qui plus d'une fois a été préjudiciable à notre activité professionnelle. L'absence de bretelle de raccordement à la 113 au niveau de Raphèle dans le sens Est Ouest est également un problème.

Notre sensibilité va à l'Ecologie depuis de très nombreuses années, chauffe eau solaire depuis plus de 15 ans, isolation extérieure de notre domicile en matériaux bio-sourcés depuis plus de 6 ans. Bien sûr nous ne sommes pas favorable à une mondialisation outrancière (la crise Covid nous semble une bonne occasion d'en prendre conscience…), ni à une bétonisation des sols (on ne peut quand même pas honnêtement comparer ARLES à MARSEILLE !!!) . Depuis de nombreuses années nous défendons la notion de consommer moins mais mieux, le développement du ferroutage et du trafic fluvial, la protection de la biodiversité… Toutes réflexions à mener objectivement, honnêtement et individuellement.

Nous sommes impressionnés par le sérieux des études, dossiers, thèmes, groupes de travail et organisation réalisés par la DREAL, EGIS et NICAYA que nous avons étudiées pendant plusieurs heures.

Pour des raisons personnelles et familiales j'ai régulièrement l'occasion de rouler sur les autoroutes du sud de la France mais je n'ai jamais rencontré un tel point noir qui se répète aussi régulièrement. En particulier à l'occasion des mouvements gilets jaunes où la ville d' ARLES fut très souvent et très facilement bloquée (2 ponts occupés et il n'y a plus aucune circulation possible d'Est en Ouest)

Pour les étrangers qui traversent ou séjournent dans notre région cela peut donner une impression d'incompétence des services concernés.

Mais il nous faut revenir à la réalité quotidienne de notre ville qui impose dans la situation actuelle à plusieurs milliers d'habitants riverains :

-pollution de l'air, pollution sonore, accidentologie supérieure à la moyenne nationale, ville scindée en 2 parties par l'actuelle 113, favorisant la discrimination, sans parler des heures et de l'argent perdus dans des bouchons de 3 heures, voir plus, de manière hebdomadaire si ce n'est pluri-hebdomadaire à certaines périodes de l'année. Il nous est arrivé d'héberger, pour une nuit des naufragés de la route… Imaginez pour les enfants, les personnes en transit, des bouchons de plus de

10kms par des températures de plus de 40° (il fait toujours plus chaud sur les routes goudronnées qu'en pleine campagne…) Dans ces circonstances quid des voitures électriques amenées à se développer…

-il est absolument nécessaire de baisser le trafic urbain.

Malgré la durée des études et des travaux le contournement sud de MONTPELLIER est maintenant particulièrement apprécié des utilisateurs.

En tant qu'ancien membre d'Agenda 21 pour la ville d'ARLES j'ai eu l'occasion d'y apprécier des échanges féconds entre particuliers et représentants de la ville et j'espère que la nouvelle municipalité reprendra le flambeau de l'Agenda 2030 dans lequel pourrait parfaitement s' inscrire le contournement autoroutier d'ARLES…

A l'occasion de la réunion plénière de clôture du jeudi 28 janvier 2021, à laquelle j'ai participé, j'ai été témoin de propos des opposants au projet :

- excessifs, « agir dans la précipitation » alors qu'il y a eu 3 consultations majeures en 25 ans…

- menaçant (le terme de « foudroyant » a été prononcé dans le sens d'opposition foudroyante…).

Or tout ce qui est excessif est irréaliste, ne va pas dans le sens de la vie et devient caricatural d'intérêts particuliers.

En conclusion, pour nous, le rapport bénéfice / risque de la situation actuelle est en faveur du contournement autoroutier sud d'ARLES.

La protection de la nature ne doit pas se faire au détriment de l'Homme.

DREAL PACA
16 rue Zattara

CS 70248, 13331
Marseille cedex 3

MONTPELLIER le 25 janvier 2021

Objet : CONTOURNEMENT ARLES – SECTEUR DRAILLE MARSEILLAISE - MAS DE CHATEAUFORT

Madame, Monsieur,

J'ai consulté avec grand intérêt les documents du dossier objet de la concertation.

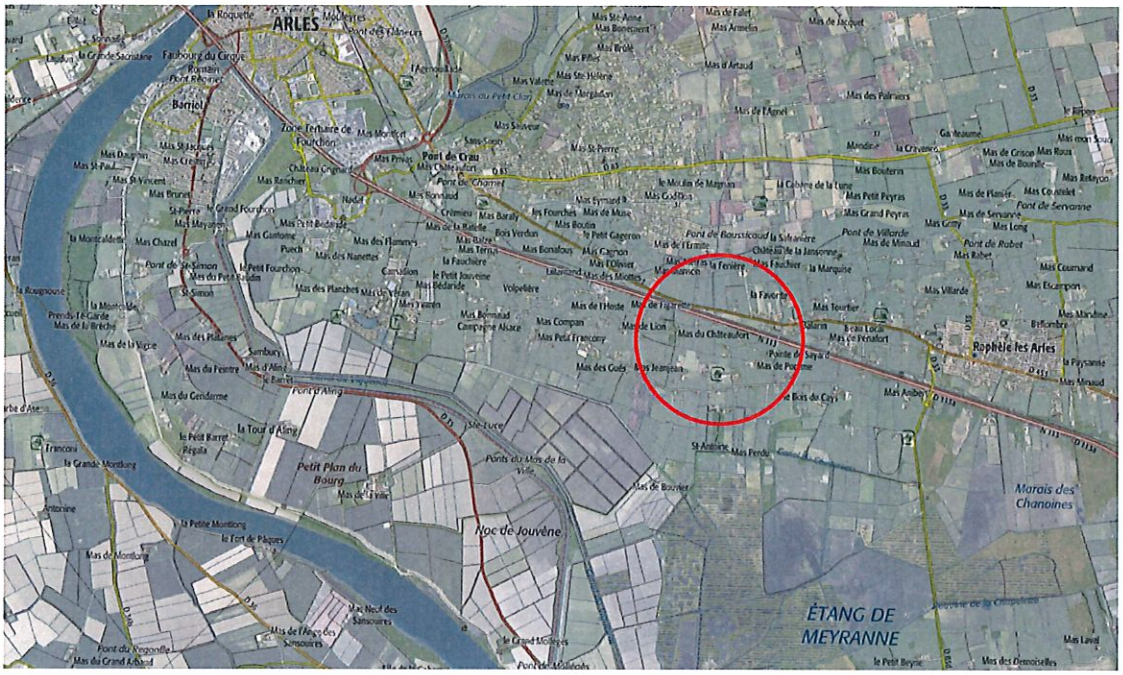
A sa lecture, j'ai pu constater qu'il avait deux versions pressenties la version DRN1 et la version DRN2 . Ces deux hypothèses traversent la propriété du Mas de Chateaufort (voir plan ci-après) ce qui m'interpelle particulièrement.

Plusieurs points ont attiré mon attention sur les deux version DRN1et DRN2:

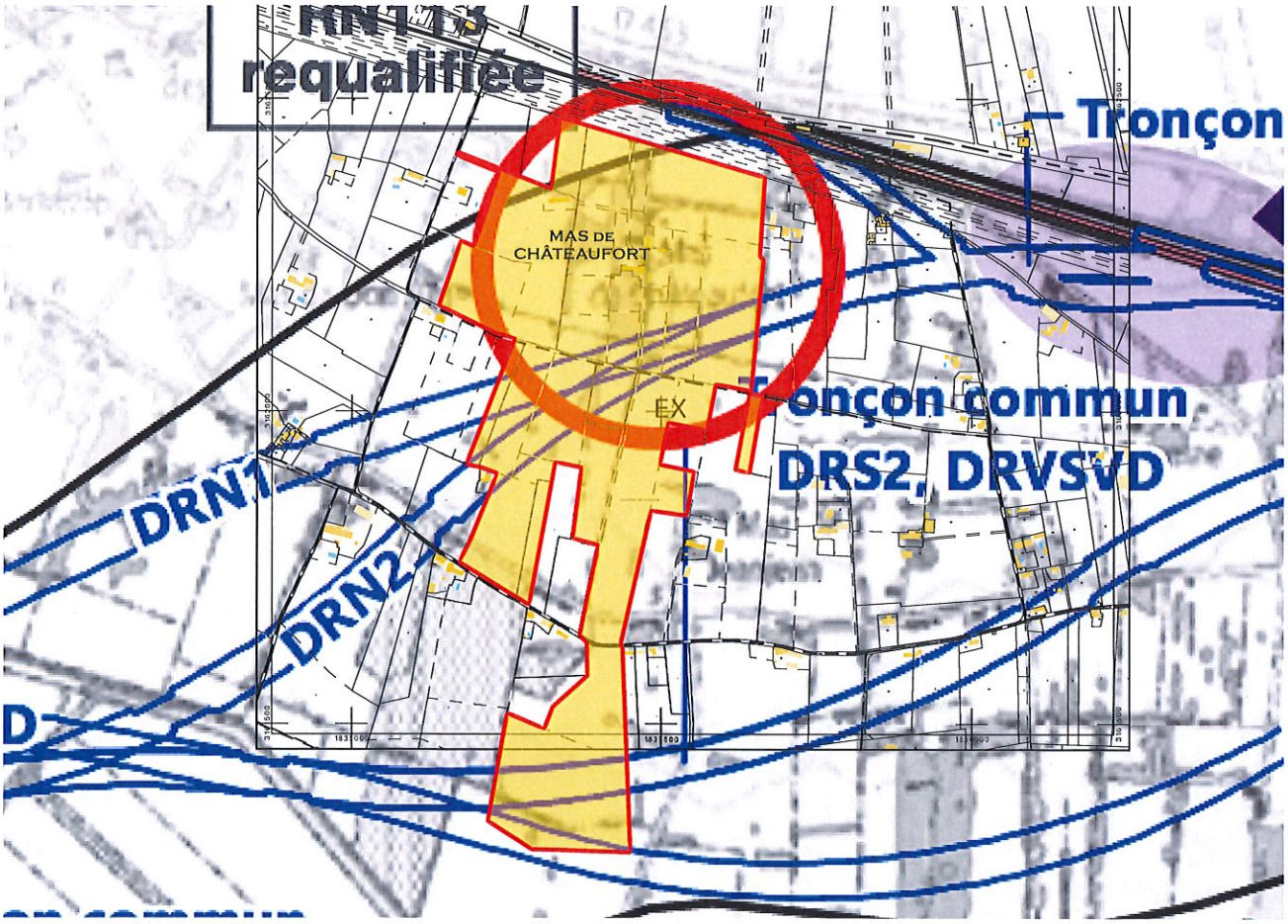
1/ Le point souligné ci-dessous fait apparaître « un effet de coupure au sein des espaces habités » mais omet de souligner l'impact aux expositions sonores et atmosphérique par rapport au mas de Chateaufort au début des tracés DRN1 & DRN2.

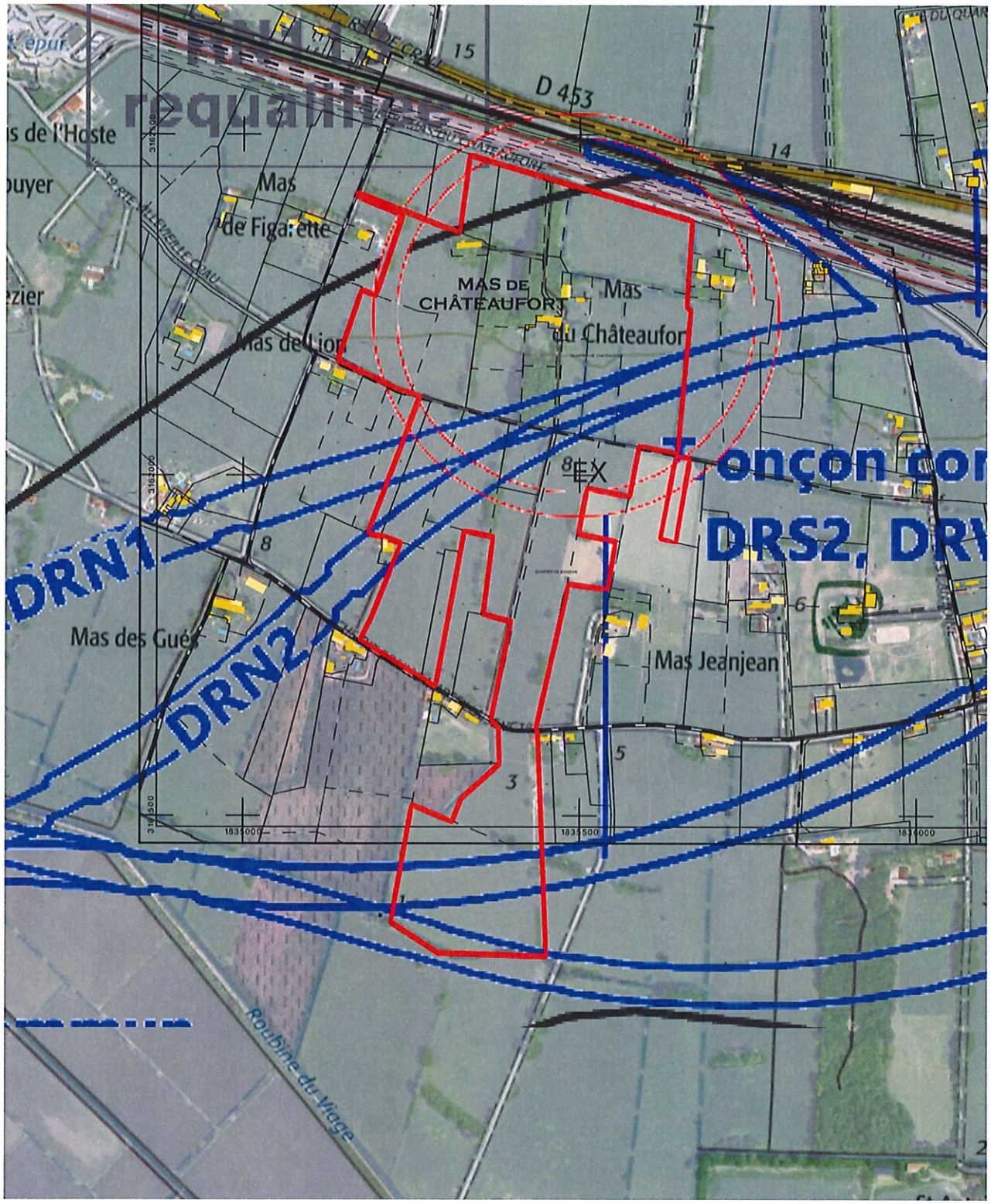
Sur le critère cadre de vie, les variantes Nord DRN1 et DRN2 concerneraient un nombre inférieur de mas par rapport aux variantes DRS2 et DRVSVD sur leurs sections en tracé neuf, et globalement un nombre équivalent de mas en y intégrant leurs sections en aménagement sur place de la RN113 pré-existante. Les variantes DRN1 et DRN2 présenteraient un effet de coupure supérieur au sein des espaces habités. Elles permettraient une amélioration sur l'exposition globale aux pollutions sonore et atmosphérique. Les deux variantes DRN1 et DRN2 passeraient à proximité d'un mas à conserver, avec un impact moindre pour la DRN1, qui s'insérerait au nord de ce mas.

PLAN DE SITUATION



LA PROPRPRIETE DANS LE CONTEXTE DE L'ETUDE





2/ La qualité typique du petit patrimoine architectural et paysager du mas de CHATEAUFORT datant du XVIIIème ne semble pas avoir été prise en compte dans l'étude. (voir photos ci-dessous)

LA PROPRIETE

Au Sud

Au Nord

LE GRAND MAS

LE CORPS DE FERME

LE PETIT MAS dit « La Seigneurette »

3/ Les deux tracés impactent sensiblement l'agriculture des foins de Crau et la zone NATURA 2000 ainsi que ses deux sites de protection.

QUESTIONS :

1/ A quelle date, les études ultérieures visant à préciser et à optimiser l'impact sur le bâti sont-elles prévues ?(concertation ou enquête publique)

4.2.3 - **Les effets sur le bâti et les acquisitions foncières**

4.2.3.1 - Enjeu actuel

L'enjeu principal est la difficulté plus ou moins grande à insérer le projet autoroutier d'Arles dans un espace déjà occupé par des zones urbaines, par des espaces périurbains ou ruraux bâtis. Les impacts sont un effet de proximité avec les zones urbanisées, habitées ou à urbaniser, qui a pour conséquence la nécessité d'acquisitions foncières de propriétés bâties, voire des démolitions.

4.2.3.2 - Impact du projet

Les impacts ne seront connus que lors de l'étude détaillée des projets. Toutefois, une première approche qualitative permet d'anticiper quelques points saillants.

La famille sous fluviale courte nécessite en rive droite du Rhône et jusqu'à Vittier de nombreuses démolitions d'habitations et de bâtiments d'activités économiques ce qui semble être un impact rédhibitoire.

La famille sous fluviale longue pourrait éviter tout impact sur le bâti par sa technique de construction et le choix de sa longueur souterraine.

La famille ASP nécessitera des acquisitions en centre-ville pour permettre les élargissements de voies. Ces acquisitions pourraient être nécessaires notamment à l'approche du franchissement du Rhône.

Les autres familles empruntent des passages qui auront peu d'impact sur le bâti, les études détaillées ultérieures préciseront et optimiseront ce point.

2/Le projet qui en découle, sera-t-il proposé à la concertation comme certains documents le laisse à penser, et quelles en seront les modalités ?

3/ Pourriez-vous me préciser sur quel tronçon se situe le viaduc de 1,7Km ?

4/ Comment sera traité l'impact des nuisances sonores au Sud du Grand Mas. Les mas de la Crau étant en majorité orientés plein sud (espace de vie), les nuisances sonores étant moins impactantes au nord.

5/ Y aura-t-il une ou plusieurs variantes du projet avant la future enquête publique ?

6/ Pourriez-vous m'indiquer le planning des différentes phases de la réalisation du contournement et les modalités de participation du public et à quel moment allez-vous contacter les propriétaires concernés.

Conclusion:

Je suis parfaitement conscient de l'utilité de ce contournement; et cette étude montre bien les difficultés auxquelles vous vous heurtez depuis de nombreuses années afin que ce projet voit enfin le jour.

Ma requête en qualité de co-indivisaire et professionnel en tant qu'architecte, porte sur ma demande de prise en compte :
1/ Eu égard à la valeur architecturale et paysagère remarquable de cet ensemble. (valeur patrimoniale du pays d'ARLES).
2/ De l'impact des nuisances sonores au sud de la bâtisse du Grand mas de Chateaufort.

C'est la raison pour laquelle il me paraitrai souhaitable de décaler le tracé vers le sud entre le Grand mas (impact fort façade sud) et le Mas Jeanjean (impact plus faible façade nord).

Je souhaiterai pouvoir être consulté dans le cadre du projet qui sera soumis à l'enquête.

En dernier lieu, je tiens à vous préciser que j'interviens en mon nom personnel en tant que propriétaire indivis mais que je ne suis pas mandaté par les autres co-indivisaires.

J'attire toutefois votre attention sur le fait que cette propriété est toujours dans l'indivision et que le partage successoral de mes grand parents n'est toujours pas acté depuis de nombreuses années.

Dans l'attente, veuillez croire, Madame, Monsieur à l'expression de mes meilleurs sentiments.

13200 ARLES

DREAL PACA

STIM / UMO

13331 Marseille cedex 3

Arles le 10/01/2021

Objet : Contournement autoroutier Arles

Courrier "ARRIVEE"
19 JAN. 2021
DREAL PACA STIM

Madame, Monsieur,

Je fais suite à la mise en place de la concertation publique concernant le contournement autoroutier d'Arles et vous indique ci-après mes choix préférentiels.

En premier lieu, je tiens à vous informer que je suis plus attiré par les variantes Famille Nord du fait qu'elles apportent un pont franchissant le Rhône au nord d'Arles qui fait grandement défaut à cette ville. Cela équilibrerait les flux routiers qui sont uniquement concentrés au sud et permettrait une fluidification de la circulation tant au nord qu'au sud d'Arles, évitant en cela une intensification des véhicules sur un seul secteur, le sud en particulier.

L'accès à l'autoroute pourrait toujours se faire par le réseau existant (RN113) pour la population se trouvant plutôt dans le giron sud, comme c'est le cas habituellement, et serait alors facilité en accès direct pour la population se trouvant plus au nord, sans devoir contourner Arles pour y accéder.

Concernant la Famille Sud, je préfère la proposition passant le plus au sud, la variante Famille Sud Longue. En effet, les variantes Plan du Bourg Nord et Sud se positionnent encore bien trop près des habitations actuelles du quartier Plan du Bourg, engendrant en cela de la nuisance sonore et visuelle non négligeable, de la pollution et un trafic routier énorme sur ce quartier du fait des demi-échangeurs prévus à l'entrée comme à la sortie de la ville au niveau du rond-point des Allèges.

De plus, cette zone urbaine du sud de la ville, regroupant les quartiers de Barriol, Plan du Bourg, Semestres, est incompatible avec un trafic de transit la traversant.

Le contournement autoroutier variante Famille Sud Longue atténuerait tous ces problèmes et désagréments, en se positionnant plus loin. Une liaison, via des demi-échangeurs en zone fourchon vers la rocade et la RN113 favoriserait alors le trafic de transit sans engorger ces quartiers.

Voilà pour mes contributions, en réitérant ma préférence pour les variantes Familles Nord.

Bien cordialement,

Courrier "ARRIVEE"
04 FEV. 2021
DREAL PACA

Contournement (suite)

Je fais suite à ma contribution du 31 janvier sur un point que j'avais omis d'aborder. Il s'agit à la suite à donner à la présente phase de la consultation, autant quant à sa publicité qu'à l'insertion locale du projet autoroutier proprement dit.

Je fais plus précisément référence à votre volonté d'accueillir dans la consultation l'expression des oppositions au projet, qui peuvent se formaliser actuellement en marge de la consultation en cours.

La ville d'Arles comme d'autres villes, Marseille, Nîmes, etc... est siège d'une « Académie », constituée sur le modèle et à l'époque de l'Académie française, dans l'esprit des humanités de la Renaissance, qui accueille par cooptation des érudits locaux et des universitaires. L'Académie d'Arles est active, dispose d'archives, organise des conférences toute l'année ainsi que des colloques. Les thèmes sont en général locaux : histoire, géographie, penseurs, écrivains, artistes, entrepreneurs ou personnages célèbres du présent ou du passé, en liaison avec la ville et sa zone d'influence.

Dans certains cas les débats au sein de l'académie sont en prise directe avec les enjeux actuels de la ville, avec des acteurs et intervenants pertinents. Je vous joins ci-dessous une information sur le dernier colloque organisé, sur le thème de la Camargue, ainsi qu'un lien avec le site de l'académie.

Colloque de l'Académie d'Arles
« L'Homme, la Nature, la Camargue »
Sous la présidence d'honneur de M. Érik Orsenna, de l'Académie française,
Président de Initiatives pour l'avenir des grands fleuves
16-17 octobre 2020
Musée départemental Arles antique

À l'occasion des 50 ans du Parc naturel régional de Camargue, l'Académie d'Arles consacre son colloque annuel au rapport Homme/Nature en Camargue hier, aujourd'hui et demain. Ce colloque, fruit d'un partenariat avec le Parc naturel régional de Camargue et le Musée de la Camargue, avec le soutien de la Compagnie nationale du Rhône et du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, se déroulera les vendredi 16 et samedi 17 octobre 2020 dans l'amphithéâtre du Musée départemental Arles antique et sera complété le dimanche 18 octobre par des visites de terrain.
Le souhait des organisateurs est de faire le point sur les rapports complexes entre milieu naturel et présence humaine en Camargue. Ils ont fait appel pour cela à des universitaires, chercheurs, responsables institutionnels, spécialistes de la géologie, de la géographie, de l'histoire, de la climatologie, de l'écologie, de la sociologie, qui s'attacheront à fournir à l'auditoire les outils nécessaires à la compréhension des enjeux actuels. La présidence d'honneur du colloque est confiée à Érik Orsenna qui s'exprimera à la fin de la première journée de communications.
La participation à l'ensemble du colloque est libre est gratuite dans la limite des places disponibles, sauf la sortie du 18 qui est sur inscription. Les consignes sanitaires en vigueur devront être respectées.
Programme détaillé sur le site de l'Académie d'Arles :
http://academie.arles.free.fr

Avec le développement du projet autoroutier, il serait peut-être pertinent que la stratégie de publicité et d'inscription locale de l'opération par la DREAL inclue cet espace, sous forme de conférence ou de participation à un colloque.

En effet l'académie constitue par ses activités régulières un lieu d'échanges qui impacte les réseaux de la sociabilité locale et l'espace public local. Par ailleurs s'y dévoilent les positionnements de groupes sur les enjeux locaux de problématiques sociétales globales.

Par exemple lors du dernier colloque, mentionné ci-dessus, diverses problématiques ont émergé :

Les instances de gouvernance du Parc naturel régional de Camargue ont été rapprochées par certains d'un « parlement de Camargue » où pourraient être débattus divers problèmes environnementaux ou sociaux locaux... L'intérêt de l'idée, dont on ne connaît pas la suite, est que le vaste espace de la Camargue, peu peuplé et à dominante agricole est intégré à la commune d'Arles et n'a actuellement quasiment pas de représentation. Cet espace paradoxalement confiné, connaît des conflits d'intérêts, parfois violents et sans parole publique, entre des groupes sociaux constitués, figés, souvent de faibles effectifs avec un déterminisme affirmé et un contrôle social fort. En tout état de cause la problématique est pertinente, même si on ne lui voit pas de débouché immédiat.

Un autre échange significatif a eu lieu, au cœur du débat actuel sur la « condition animale ». Les affirmations de Virginie Maris, faites de translations philosophiques habiles, d'écologie politique « scientifique » politiquement correcte confinant au dogmatisme anti-spéciste se sont heurtées à la parole d'un éleveur local de taureaux de races camargue et espagnole, prônant la prise en compte de l'animal d'élevage pour ce qu'il est pour l'homme, incluant bien-être et élevage utilitaire digne, envisageant le colloque avec l'animal dans le jeu ou le combat dans le respect de l'animal, comme une école de vie, de morale, voire d'esthétique... Débat sans fin s'il en est, mais au cœur de la question du rapport de l'homme à la nature et au réel, dans le monde actuel... et très significatif des interlocuteurs et du milieu naturel arlésienmm.

Si la DREAL a la volonté de rendre public un projet de maitrise d'ouvrage s'inscrivant dans la commande initiale de continuité autoroutière, intégrant les recommandations du COI et de la CM21 en matière de respect des zones naturelles et de solutions pour la traversée d'Arles et les dessertes locales d'une agglomération et d'un territoire contraints de fait par la rareté des points de traversée du Rhône avec ses conséquences, qui s'inscrive véritablement dans les évolutions réglementaires nationales en matière de développement durable et qui soit capable de problématiser de façon constructive les oppositions au projet, alors l'Académie d'Arles est l'un des lieux où le débat public peut s'instaurer ou à tout le moins être proposé. La consultation publique listant objectifs, contraintes et aspirations est la condition d'une politique publique résultant d'un interagir communicationnel en construction constante.

Bien cordialement,

Alterconcertation de *CHANGEONS d'AVENIR*
Dossier de synthèse

I. Déplacements – jeudi 10 décembre 2020 (18h30-20h20)
Intervenants : Stéphane COPPEY (FNE13) et Jean-Marc ROCCHI (Conseil de développement du Pays d'Arles)
Nombres de questions/commentaires : 7
Nombre de visionnage en direct : 89
Nombre de visites sur le site au 22/01 : 270
Lien vers la vidéo : changeonsdavenir.org/alter-concertation-1-les-deplacements/

II. Milieux naturels et climat-énergie – jeudi 15 décembre 2020 (18h30-20h10)
Intervenants : Maxime ZUCCA (CNPN) et Anthony OLIVIER (Tour du VALAT)
Nombre de questions/commentaires : 14
Nombre de visionnage en direct : 52
Nombre de visites sur le site au 22/01: 246
Lien vers la vidéo : changeonsdavenir.org/alter-concertation-2-milieux-naturels-et-changements-climatiques/

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)
Nombre de questions/commentaires : 9
Nombre de visionnage en direct : 41
Nombre de visites sur le site au 22/01 : 92
Lien vers la vidéo : changeonsdavenir.org/alter-concertation-3-paysages-et-cadre-de-vie/

IV. Agriculture et hydraulique – jeudi 7 janvier (18h30-20h30)
Intervenants : Sébastien LEVIONNOIS (Greniers d'abondance) et Mathieu ESPERT (Mas Granier)
Nombre de questions/commentaires : 3
Nombre de visionnage en direct : 27
Nombre de visites sur le site au 22/01 : 72
Lien vers la vidéo : changeonsdavenir.org/alter-concertation-4-agriculture-et-hydraulique/

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

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.

1. ÉTAT DES TRAFICS ACTUELS

(chiffres issus des documents de la DREAL consultables sur le site internet de la concertation)
75 800 véhicules par jour sur le pont de la R113 à Arles, dont 7000 camions.
40 300 véhicules par jour au péage d'EYMINY, dont 6000 camions.
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.
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.

2. PERSPECTIVES DES TRAFICS ET PRÉSENTATION DU PROJET

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.

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 nœud 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.

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.

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.

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 entrainera 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.
Il est à noter que le demi-échangeur de Raphèle ne sera pas conservé, ce qui entrainera un report sur les axes secondaires pour rejoindre Raphèle ou Mas-Thibert.

3. REQUALIFICATION DE LA RN 113 ACTUELLE

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.
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 ?
Pour arriver à des chiffres qui font plaisirs 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 journaliers

sera très difficile particulièrement aux heures de pointe. Le trafic sera alors régulièrement congestionné.

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 entrainerait 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.

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 ?**

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. 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.

4. PERSPECTIVES TERRITORIALES

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. 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 ?**

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. 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.

C'est seulement en réduisant le trafic qu'on réduira les nuisances.

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

MILIEUX NATURELS ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Quels impacts sur les milieux naturels et la biodiversité ? Quels enjeux par rapport aux bouleversements climatiques et aux engagements de l'état en terme de réduction des gaz à effet de serre ?
*Avec **Maxime ZUCCA**, ornithologue et membre du Conseil national de protection de la nature et **Anthony OLIVIER**, herpétologue travaillant à la Tour du Valat animée par **Virginie MARIS** de CHANGEONS d'AVENIR.*

1. IMPACTS SUR LA BIODIVERSITÉ

- **État des lieux global**

Crise d'extinction massive : 28 % des espèces évaluées sont menacées au niveau mondial
Disparition paradoxale des espèces les plus charismatiques.
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….

- **Contexte méditerranéen**

Le pourtour méditerranéen fait partie des 34 points chauds à préserver en priorité sur la planète.

- **État des lieux en Crau et en Camargue**

Malgré les différentes protections pour protéger la biodiversité (Parc Naturel Régional de 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 Meyranes 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'**éviter** 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).

La réduction :
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)
En phase d'exploitation : par exemple, en réduisant la mortalité des individus par la création de dispositifs de franchissement des infrastructures.

La compensation :
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).
Suite à la destruction d'un site par le projet, on essaie d'améliorer l'existant sur un autre site (ex. : création de mares).
On n'a jamais de compensation en dés-imperméabilisation des sols.
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.

3. BOULEVERSEMENT CLIMATIQUE
Les prédictions globales :
Une augmentation des températures de plus de 2° semblait être un scénario qui permettait de respecter les conditions d'habitabilité, de bienêtre 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.

Les engagements explicites :
- COP21
- Loi climat-énergie
- Engagement de l'Europe : 55 % de réduction d'émission de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici 2030

Ces engagements sont vitaux, particulièrement chez nous en Camargue : sécheresses, augmentation du niveau de la mer et crues.

Face à ces engagements qui ne sont pas respectés, on a un certain nombre de contentieux en cours (saisie de la justice)
- URGENDA (Pays-Bas)
- Acceptation du conseil d'Etat de la saisine portée par Grand-Synthe pour que l'état respecte ses engagements.
- « Notre affaire à tous » un certain nombre d'associations qui saisissent le Conseil d'état pour que celui-ci respecte ses engagements.

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.

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

PAYSAGES ET CADRE DE VIE

La RN113 traverse aujourd'hui la ville d'Arles avec une densité de trafic très importante, entrainant 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 ?

I. POLLUTIONS ET NUISANCES

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.
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 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'État 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.

II. 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.

III. REQUALIFICATION DE LA RN 113

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, entrainant 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.**

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

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, animée par **Cyril GIRARD** de Changeons d'Avenir.*

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 prévoyaient 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 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 épaississants (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.
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.

Les principales menaces qui rendent cette sécurité alimentaire vulnérable:

1. Changement climatique et effets sur la production agricole :
Historiquement un certain nombre d'évènements 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.

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 (remembrement) ce qui amène une perte de niches écologiques.

3. Épuisement des ressources énergétiques et minières
80% des énergies utilisées aujourd'hui sont issue des énergies fossiles. Ceci est vrai aussi au niveau agricole pour faire tourner les tracteurs, fabriquer les intrants chimique, alimenter les industries agroalimentaires, et transporter les produits. On estime en France que 30 000 semi-remorques circulent chaque jour pour l'approvisionnement alimentaire à ses différentes étapes. A cela vient s'ajouter les kilomètres parcourus par chaque ménage pour s'approvisionner. Le problème c'est que ni ces énergies, ni même les engrais phosphatés, ne sont inépuisables !

4. Crise financière et fragilité économique des acteurs
Accumulation de la dette publique et aussi privée. On peut voir des acteurs faire faillite y compris dans la distribution, on assiste à une paupérisation d'une partie de la société qui n'a plus accès aux ressources alimentaires. La structure économique de notre modèle alimentaire est une structure en sablier ce qui la rend extrêmement fragile : 436 000 exploitations agricoles alimentent 67 000 000 de consommateurs à travers un goulot d'étranglement composé de 600 entreprises agroalimentaires (85% du marché) et seulement 6 centrales d'achats (92% du marché). Si une seule centrale d'achats fait faillite on aura un impact disproportionnel vis-à-vis de la population. De même pour la fixation des prix auprès des agriculteurs et pour les consommateurs par rapport à l'offre des produits.

5. Artificialisation des terres agricoles
En France métropolitaine il y a 28 millions d'hectares de sol agricole, une perte de 5 millions d'hectares depuis la sortie de la seconde guerre mondiale dû à l'étalement urbain et aux aménagements autoroutiers, qui en représentent 30 à 50%. Cela contribue à une perte nette de nos capacités de production. Dans le cadre de l'aménagement urbain, le taux d'artificialisation des sols est supérieur à l'augmentation de la population. Arles en est un bon exemple.

La combinaison de ces différentes menaces nous amène à penser « résilience alimentaire » : réussir à maintenir notre capacité à produire et à approvisionner la population.
L'aménagement et le transport autoroutier, favorise l'effondrement de la biodiversité, contribue à l'artificialisation des sols et au changement climatique (émission de CO^2) et enfin renforce notre dépendance au pétrole, aux grandes chaînes d'approvisionnement, favorise la déterritorialisation de la production.

En France, en moyenne 90 % de ce qui est produit sur un département est exporté et 90 % de ce qui est consommé est importé.

220 000 hectares de terre agricole (308 000 terrains de foot) ont été perdus entre 1998 et 2014 dans les Bouches du Rhône (Centre régional de l'information géographique Provence-Alpes-Côte d'Azur CRIGE-PACA) : 55 % destinés aux zones industrielles, commerciales, infrastructures et équipements, 31% aux zones urbanisées, 9 % aux mines, décharges et chantiers et 5 % aux espaces urbains ouverts et zones de loisir. Au total 15 % de la superficie du département est artificialisée, 3 fois plus que la moyenne nationale. Il y a une pression endémique sur les terres agricoles.
Le fuseau du projet de contournement autoroutier va impacter entre 80 et 150ha de terres

agricoles et naturelles.

Témoignage de Mathieu, membre de la ferme Longo Maï
Contrairement aux cultures intensives pratiquées sur le territoire, nous avons diversifié les cultures. Par contre, la culture des foins de Crau est maintenue, car elle est à la base d'un système très fragile pour l'écologie de ce milieu et le rechargement de la nappe phréatique. Nous pratiquons la vente directe quasi exclusivement (marché, AMAP …).

II – LES ENJEUX AGRICOLES SUR LE TRACÉ

Sur le fuseau on trouve riziculture, vigne, arboriculture, maraîchage, prairies, élevage extensif : une agriculture diversifiée 20% en bio.
Les grandes cultures et le riz sont le plus impactées en tête de Camargue. On a ensuite des zones de maraîchage, des zones de cultures permanentes, arboriculture et vigne, puis des prairies et des zones de pâturage. Cette diversité est intéressante, à proximité de la ville, cela fait partie de la résilience alimentaire.

- La riziculture est un gros enjeu agricole, en pleine transition (21% en transition vers l'agriculture bio, label IGP). Le principe de cette agriculture nécessite des rotations de cultures, (blé, tournesol ou légumes de plein champ) le riz permet d'apporter de l'eau douce sur ces parcelles et de faire baisser la nappe salée, De plus elles entretiennent un réseau hydraulique intéressant pour le territoire, pour gérer des espaces naturels qui deviennent des réservoirs de biodiversité.
- La viticulture, culture traditionnelle en Camargue, 10 exploitations sont concernées par le fuseau dont 2 en bio. 3% de terre sont menacées / 4.5ha de vignes.
- Arboriculture : surtout des pommes, il y a eu aussi une progression de l'oléiculture, 12ha menacés.
- Maraîchage : petites surfaces mais très diversifiées, 1.5ha menacés (4 exploitations dont une en bio),
- Foin de Crau : une AOP, 3 coupes annuelles, puis ces terres sont pâturées par les ovins. Cette production entre aussi dans le système d'alimentation de la nappe phréatique. 23% du projet est constitué de foin de Crau environ 35ha.
- Élevage ovin: enjeu de préservation de l'environnement et des races rustiques, de plus en plus d'exploitations pratiquent la vente directe ; (28%, 44ha entre les parcours et les prairies sont concernés).
- Élevage taurin : 3ha concernés

Ce mitage des terres favorise encore plus les formes d'agriculture intensives sans installation humaine, dépendantes de la logistique pour la distribution des produits. A proximité des autoroutes les agricultures plus diversifiées, plus paysannes, deviennent moins viables.

Il existe dans le Code rural un principe de compensation : l'obligation de compenser les terres agricoles détruites, liées à un écosystème particulier, va se heurter à l'impossibilité de le faire. Rien n'est présenté sur ce sujet dans les dossiers officiels de la concertation.
La DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) présente ces espaces agricoles comme des gestionnaires de l'écosystème, des espaces à protéger, on se retrouve dans une contradiction entre ce qu'impose la loi et ce qui nous est proposé !

III – L'HYDRAULIQUE : LA GRANDE INCERTITUDE

1. La nappe phréatique de Crau

Intimement liée aux pratiques agricoles de surface, cette nappe est particulièrement fragile

L'enjeu majeur sur le territoire c'est l'eau en particulier avec un climat méditerranéen. La nappe de Crau, d'environ 550 millions de m^3, est affleurante sur une grande partie du tracé de l'autoroute, à 1m de la surface. Une grande partie de cette eau est captée pour fournir l'eau potable aux Arlésiens. Cette nappe est alimentée à 70% par les canaux d'assainissement et l'irrigation des prairies de Crau.
Chaque ha de prairie irriguée permet l'alimentation en eau de 250 habitants !
Le SYMCRAU a analysé le fonctionnement de cette nappe, et prévoit une grosse tension sur cette nappe en 2050, avec l'évolution de la population, la diminution des terres agricoles, le changement climatique, la transformation des surfaces, etc…
A cela s'ajoutent les risque de pollution de eaux de surface par l'autoroute malgré les bassins de rétention initialement prévus.

2. L'impact sur l'hydraulique agricole

On s'aperçoit qu'on a tout un réseau de canaux des micro-roubines qui alimentent parcelle par parcelle les prairies, et qui risque d'être contrarié par l'autoroute. Il va falloir chaque fois des ouvrages de transparence particuliers. On va imperméabiliser les sols et changer l'hydraulique de surface.
***L'impact du projet sur l'hydraulique compte tenu de la faible déclivité du territoire, et de la complexité des canaux, de la nécessité d'entretien des ouvrages, va dégrader un système agricole fragile et inquiète certains agriculteurs sur le territoire*. (Pb des ASA**)

3. Le risque inondation

Conformément au PPRI (Plan de prévention du risque Inondation), référence crue de 1856.
La majorité du tracé de l'autoroute se trouve en zone inondable, en cas de crue 1.50m d'eau. L'état a octroyé au concessionnaire une surcote de 10cm.

Cela nécessite des aménagements impressionnants, par exemple : créer des stations de pompages Albaron, Gimeaux, sur-dimensionner des bassins de rétention, mettre au sec des réseaux annexes (gaz, électricité), améliorer la transparence du canal de Craponne, réaliser de nombreux ouvrages de décharge et parties sur pilotis (sur 250 et 750m), entretenir rigoureusement les ouvrages existants, améliorer le fonctionnement de l'hydro-zone RN113/voie ferrée etc…

Le tracé définitif n'est pas encore arrêté et les contraintes hydrauliques mal connues, leur efficacité relative et qui va payer ?

Le tracé Sud a été validé par L'État parce que c'est un des moins chers, contrairement au tracé sous fluvial, qui était préconisé en matière de sauvegarde des terres agricoles et des 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.

Madame la Présidente
Conseil départemental des Bouches du Rhône
53 Avenue de Saint JUST
13004 MARSEILLE

Monsieur le Maire
Place de la république
13200 ARLES

Objet : Nuisances sonores RD 113
ARLES Trinquetaille

Arles le 20 Octobre 2020

Copie pour info : Mme Le Sous-Préfet d'Arles

Madame la Présidente du Conseil Départemental 13,
Monsieur le Maire d'Arles

Nous avons pris bonne note de la réponse par courrier du 4 Novembre dernier du délégué aux routes du département et vous en remercions. Nous avons bien noté que les travaux annoncés d'un nouveau revêtement routier ont bien été effectués et notons une atténuation des bruits de roulement des véhicules sur la chaussée. Toutefois, cette solution **n'est pas une solution pérenne.**
Aussi, nous sollicitons vos services pour la réalisation d'un mur ANTI-BRUIT qui seul diminuera de manière significative et sur le long terme les nuisances sonores dues au **roulement, aux échappements, et aux perturbations aérodynamiques des véhicules.**
De plus ce mur aura aussi un effet de :

- **Prévenir la santé publique** en limitant la pollution répandue par les gaz d'échappement sur nos parcelles (en témoigne notre linge étendu).
- **Protéger les riverains** directs de toute sortie de route d'un véhicule (un précèdent est déjà à déplorer avec un camion, heureusement sans victime)

Pour rappel, la zone concernée, Quartier de Trinquetaille le long de la RD113, portion située entre le carrefour du Vittier et le pont sur le petit Rhône, est classée par les services de l'état en zone sonore de catégorie 3 (cf PLU Arles ANNEXES 3D Classement des voies bruyantes) . Ce classement date de 2016 devrait être actualisé.
De plus, le PA 013 004 19 RC 001 accordé au prochain lotissement du carrefour du Vittier témoigne de la prise en compte de ces nuisances car il prévoit la construction d'une protection anti-bruit.
Enfin, le projet de contournement autoroutier d'Arles ne diminuera que de manière minime le flux de véhicules, et les portes containers ne prenant pas l'autoroute continueront de passer par la RD113.

Seul un mur nous rendra la quiétude que nous avons perdue depuis longtemps.

Nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien porter à notre demande et dans l'attente d'une réponse favorable, nous vous prions de recevoir, Madame la Présidente, Monsieur le Maire, l'expression de nos respectueuses salutations.

NOM Prénom	Adresse	Signature