

EELV s'oppose au tracé du contournement autoroutier d'Arles VSV (V6 ou Variante « Sud Vigueirat »)

Exposé des motifs :

Depuis 20 ans, l'État, la Région, le Département et la ville d'Arles sont devant un vrai dilemme : l'autoroute construite depuis les pays de l'Est européen jusqu'au bout de l'Espagne et du Portugal est coupée sur 15 km au niveau de la cité arlésienne... La liaison de l'A54 entre le péage d'Emigny vers Nîmes et le péage de St Martin de Crau est actuellement assurée par une route nationale (nationale 113) sur quatre voies qui traverse la ville d'Arles.

L'option du "Tout-camion" crée un enfer quotidien pour les riverains : on compte 60 000 véhicules par jour avec une augmentation du trafic en lien avec le développement du Port de FOS et de la plateforme logistique de Saint-Martin de Crau. On prévoit même 80 000 véhicules-jour pour les quatre ans à venir !

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

Tous les acteurs locaux étaient favorables à un passage au Nord ou en sous-terrain.

Comment en 2003, après avoir été renommé VSV (variante sud Vigueirat), ce tracé est-il devenu le meilleur alors que pendant huit ans douze autres avaient été étudiés?

Il faut souligner qu'il n'a pas été fait appel à la CNDP (Commission National du Débat public) ce qui aurait dû être fait, car l'infrastructure dépasse les trois cents millions d'euros....

Les conséquences environnementales

Le pays d'Arles est d'une extrême sensibilité sur le plan environnemental, le fuseau de 300m retenu par la DREAL traverse dans le delta et en haut de Camargue, de nombreux sites protégés, zone humides protégées au titre de la convention Ramsar, sites naturels protégés par les directives oiseaux et habitat s'inscrivant dans le cadre du réseau «Natura 2000» (7 sites «Natura 2000» sont traversés).

Cette zone abrite un réseau hydraulique très fragile et la chambre d'agriculture des Bouches du Rhône a conclu, dans un rapport produit pour la DDE que «les dysfonctionnements provoqués sur les canaux traversés par le fuseau sont susceptibles de se répercuter sur l'ensemble du réseau».

Les conséquences agricoles

Ce tracé traverse des exploitations biologiques, IGP (indication géographique protégée) et même Globalcap, norme internationale de certification de haute qualité alimentaire. Ces exploitations alimentent nos marchés locaux. Certaines exportent vers l'Europe du Nord, l'une d'elles est agréée pour fournir le riz pour l'alimentation infantile. Les zones d'élevage de bovins, ovins et taureaux AOC sont menacées de manière irréversible. Cette infrastructure traverse les foins de Crau. La disparition de cette culture entraînerait l'assèchement de la nappe phréatique qui alimente 250 000 personnes. En effet cette nappe est alimentée pour 25% par l'eau de pluie et 75% par les arrosants des foins.

Les conséquences économiques

Du point de vue économique aucune étude n'a été réalisée. Ce tracé passe au Sud alors que notre zone industrielle et notre Port sont au Nord de même que celles de Saint Rémy, Chateaufort, Beaucaire Tarascon, Avignon. La sortie de l'autoroute est prévue au Sud. Il faudra donc construire une route (RD35) afin que les camions puissent se rendre au Nord. Celle-ci passera par le site touristique du Pont Van Gogh, près de l'hôpital et traversera leur périmètre de protection.

La DREAL avoue qu'il restera 38 800 véhicules par jour sur la N 113 transformée en boulevard urbain (1x1 voie) !

Marseille a construit de longs tunnels dont la sécurité a été maîtrisée, Paris est entrain de couvrir ses périphériques, la partie centrale pourrait être doublée et réservée aux camions avec des murs antibruit et antipollution.

Les conséquences humaines

Du point de vue humain, cette infrastructure encerclera le quartier sensible de Barriol, qui n'a même pas un jardin d'enfants et où le chômage culmine à 28%. Beaucoup de personnes concernées et surtout des gens âgés sont désespérés car elles ne peuvent pas vendre leur bien ni l'entretenir. Les agriculteurs hésitent à agrandir leur exploitation et à embaucher.

Les risques

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

L'objectif du SNIT était une diminution du CO² et une optimisation du réseau existant. Selon le Journal de l'Environnement et le CESE le contournement routier d'Arles va générer 2,4 millions de tonnes d'émission de CO².

Ce projet est archaïque. La commission Mobilité 21 l'avait classé dans les projets à revoir après 2030, mais notre ancien président de région, avant les élections départementales 2015, est intervenu pour le faire classer comme prioritaire et alors qu'il ne figure pas dans le Contrat Plan Etat Région....

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

- Construire un pont au nord pour détourner les plus gros poids-lourds sur la rocade vers la zone industrielle et le port afin d'alléger le trafic du pont sud totalement engorgé
- Réfléchir parallèlement à l'aménagement de la N113 en imaginant une partie centrale couverte pour les petits camions et les parties latérales pour la circulation des voitures avec tous les moyens et matériaux technologiques actuels : murs anti-bruit, revêtements de sol adaptés etc...
- Etudier sérieusement le passage en souterrain, qui avait été éliminé parce que trop coûteux, mais qui risque de devenir accessible compte tenu des ouvrages d'art à construire en zone inondable (+ 150 millions €). Par ailleurs, cette route est aussi appelée E 80, route Européenne qui va de la frontière Iran Irak jusqu'à Lisbonne .Une participation pourrait être demandée à l'Europe pour un passage en sous terrain.
- Remettre à l'ordre du jour l'option d'un contournement par le nord qui passerait par le port d'Arles, la rocade Nord et favoriserait le triangle économique Avignon-Arles-Nîmes, projet couplée avec la réalisation de la digue nord.

MOTION :

Le Conseil Fédéral demande l'abandon définitif du tracé Sud Vigueirat du contournement autoroutier d'Arles, une accélération de la politique de transport multimodal, ferroutage, fluvial et la reprise des études de solutions alternatives à ce tracé avec le soutien de l'Europe.

Unanimité moins un blanc



CONSEIL FEDERAL | 10 & 11 décembre 2016 | Paris