

Association ACEN

Arles Camargue Environnement & Nature

<http://www.camargueenvironnement.com/>

Une autoroute en Camargue et en Crau ?

Selon quel tracé ?



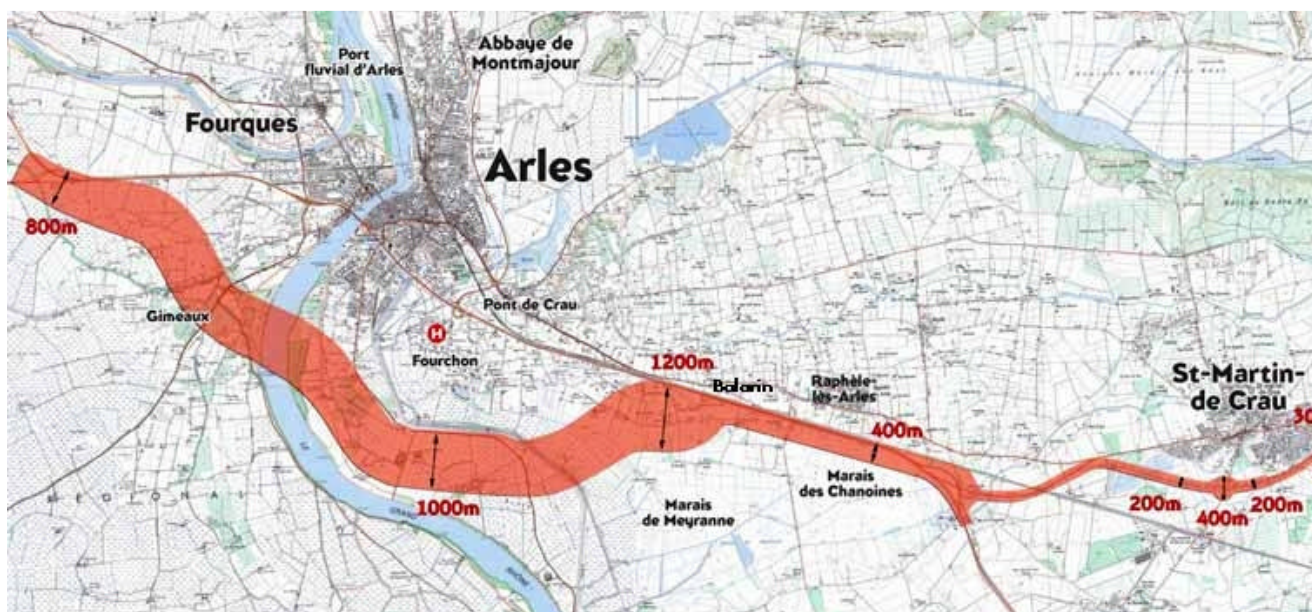
1. PRESENTATION DU PROJET D'AUTOROUTE

La liaison de l'A54 entre le péage d'Emigny vers Salon de Provence et le péage d'Arles vers Nîmes est actuellement assurée par une route nationale sur quatre voies (la RN 113).

Plutôt que d'imposer les normes autoroutières à cette route nationale et mettre en place des moyens sérieux permettant la suppression des nuisances résultant du trafic, il est actuellement envisagé de créer de nouvelles nuisances en ajoutant au Sud du pays d'Arles une liaison autoroutière sur quatre voies.

Ce projet dénommé Variante "Sud-Vigueirat" (le **VSV**) a été élaboré bien avant "les lois Grenelle" et ne répond pas aux nouvelles exigences de protections environnementales.

Ce projet prévoit une nouvelle autoroute (selon le tracé figuré sur la carte ci-dessous) qui traverse la Crau Humide et le Nord de la Camargue, régions dont l'extrême sensibilité environnementale ne devrait plus être rappelée.



2. RAPPEL DES FAITS

2.1 Le contournement autoroutier VSV correspond à un tracé établi dans les années 90 à une époque où l'opinion publique croyait encore au "tout autoroute" et où la prolifération autoroutière, particulièrement importante dans la région PACA, n'avait pas encore fait l'objet d'une analyse écologique critique.

Les esprits ont heureusement évolué et le VSV est devenue aujourd'hui parfaitement inconcevable et incompatible avec les objectifs de développement durable assignés par les pouvoirs publics.

Il faut savoir que, dans les années 90, plusieurs variantes ont été étudiées, certaines passant par le Nord, d'autres par le Sud de la ville d'Arles, et d'autres encore consistant principalement en un aménagement plus ou moins exigeant de l'existant.

2.2 Il est essentiel de rappeler que le projet dit "VSV", anciennement dénommé «V6», avait déjà été rejeté par le médiateur, Monsieur Albert Astier (nommé par le Préfet de Région), dans son rapport du 26 décembre 1996. Monsieur Astier avait au terme d'un travail très approfondi, rejeté ce tracé en raison de ses multiples contraintes et inconvénients, notamment du point de vue environnemental.

Ainsi, Monsieur Astier a légitimement et clairement conclu : "*Ce tracé est très destructeur. [...] En tout état de cause, il s'agit d'une variante à abandonner.* »

2.3 Le Rapport Préliminaire établi par la DDE en 2002 concluait par ailleurs que les tracés passant par le Sud d'Arles :

- "*ont le plus fort impact sur le milieu écologique;*
- *comprennent le plus de Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique;*
- *traversent 3 à 5 fois plus de sites d'observation d'espèces ornithologiques que les autres tracés;*
- *consomme plus de Co2;*
- *regroupe le plus de zones submersibles;*
- *ont le plus d'effet de coupure et de perturbation du milieu;*
- *ont le plus d'impact sur la réglementation Européenne;*
- *ont le plus d'emprise sur le riz;*
- *ont le plus d'emprise sur l'arboriculture...]."*

2.4 Le VSV a néanmoins été discrètement réintroduite par la DDE fin 2002 et présentée au Ministre de l'Equipement en 2004. Contre toute attente, cette variante a été retenue par décision du Ministre de l'Equipement (Monsieur Gilles de Robien) en date du 7 février 2005. Le VSV a ainsi été proposée au Ministre de l'Equipement à l'issue de moins de 2 ans d'études préliminaires alors que les autres tracés avaient été étudiés et présentés au public pendant près de 12 ans.

Il est donc permis de conclure que le VSV a été ressortie à la hâte du "chapeau" de la DDE à une époque :

- où un tracé passant par le Nord de la ville d'Arles avait suscité une résistance importante des riverains concernés,
- et où l'option d'aménagement de la RN 113 avec un passage couvert ou tunnelier à proximité de la ville d'Arles avait rassemblé les associations et les acteurs économiques locaux.

Le VSV n'est donc pas née d'une étude impartiale des besoins et des possibilités locales mais de l'entêtement de certains décideurs de l'époque qui voulaient faire avancer coûte que coûte un projet de création d'une nouvelle autoroute pour contourner Arles.

2.5 C'est dans ces conditions discutables que le VSV est néanmoins devenue la seule variante à faire l'objet d'Etudes d'Avant-projet Sommaire et fait maintenant partie des projets d'infrastructure audités dans le cadre du Schéma National des Infrastructures de Transport aux termes du Grenelle de l'Environnement.

2.6 Cette situation est d'autant plus choquante que les différentes études menées sous la houlette de la DDE mettent clairement en évidence les graves nuisances et difficultés générées par ce tracé.

3. UN PROJET CONTRAIRE AU DEVELOPPEMENT DURABLE DE LA REGION

3.1 Le projet VSV est contraire à un programme cohérent d'aménagement durable de l'ensemble de la région et au développement économique du pays d'Arles.

3.1.1 Transport intermodal

Le projet VSV ignore les possibilités exceptionnelles de la ville d'Arles au regard du développement du transport intermodal.

Les auteurs du tracé VSV semblent avoir ignoré qu'Arles, grâce à son port et au réseau ferré qui le jouxte, offre au Nord de la ville une possibilité unique de combinaisons multiples de transports fluviaux, maritimes, ferroviaires, et routiers ...

Le VSV en s'enfonçant au Sud compromet les futurs développements de transport modal : les voies ferrées, le port et les axes routiers principaux sont situés au Nord.

3.1.2 Industrie

Il n'est pas contesté que le poumon économique de la ville se situe au Nord : dans la zone industrielle, près du port fluvio-maritime, et à proximité des zones industrielles et commerciales des communes de Beaucaire, de Tarascon, Saint Etienne du Gré, de Chateaurenard et d'Avignon.

Comment une nouvelle infrastructure prétendument destinée à relier les axes autoroutiers Est et Ouest pourrait ignorer le bassin économique et d'emplois qu'elle a vocation à irriguer ?

3.1.3 Agriculture

On s'étonne de constater que le tracé privilégié par les autorités locales couvre non seulement des zones d'agriculture biologique mais aussi de production d'appellation d'origine contrôlée (foin de Crau, riziculture, blé dur, élevages ovins et de taureaux).

A une époque où les pouvoirs publics et le législateur s'émeuvent du gâchis des terres agricoles (Grenelle II), il n'est pas acceptable de voir disparaître ces espaces sous le goudron.

4. UN PROJET ECOLOGIQUEMENT INADMISSIBLE

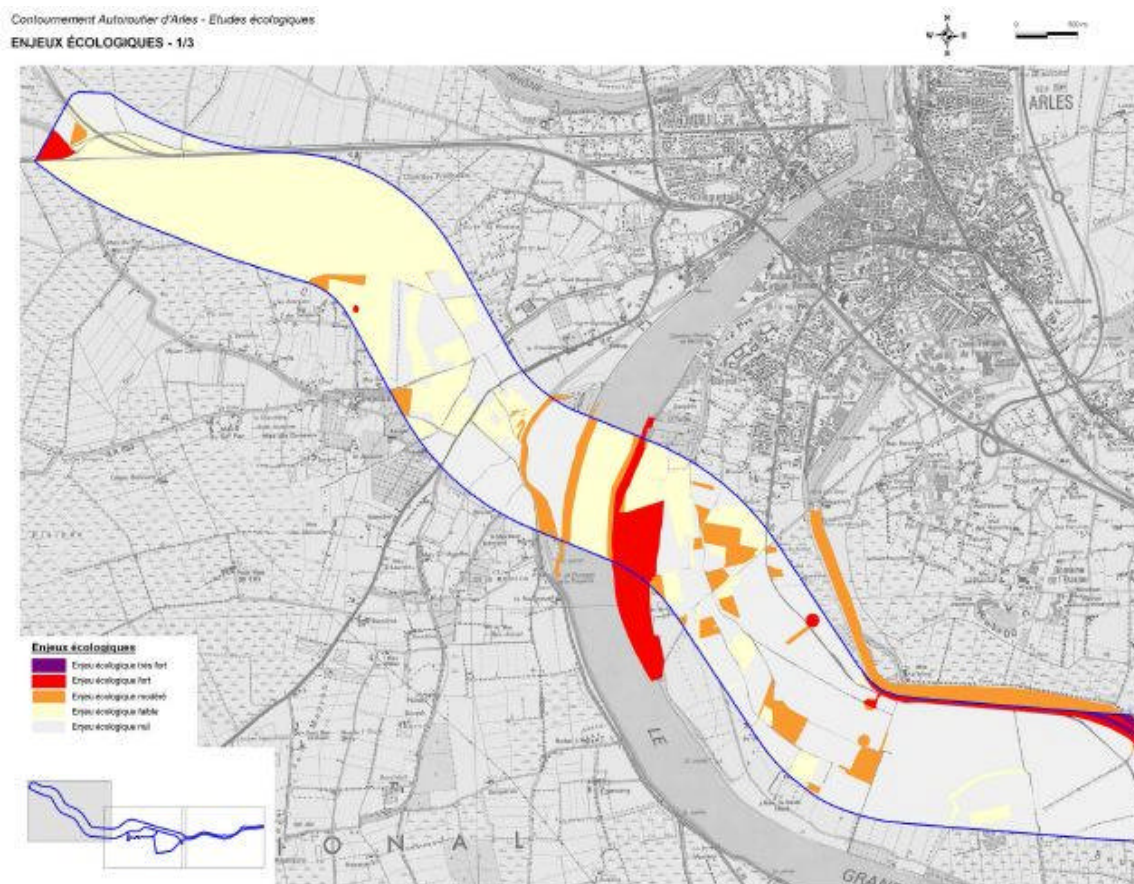
4.1 Le projet VSV causera un préjudice grave et irréversible à l'environnement et au patrimoine naturel de la région

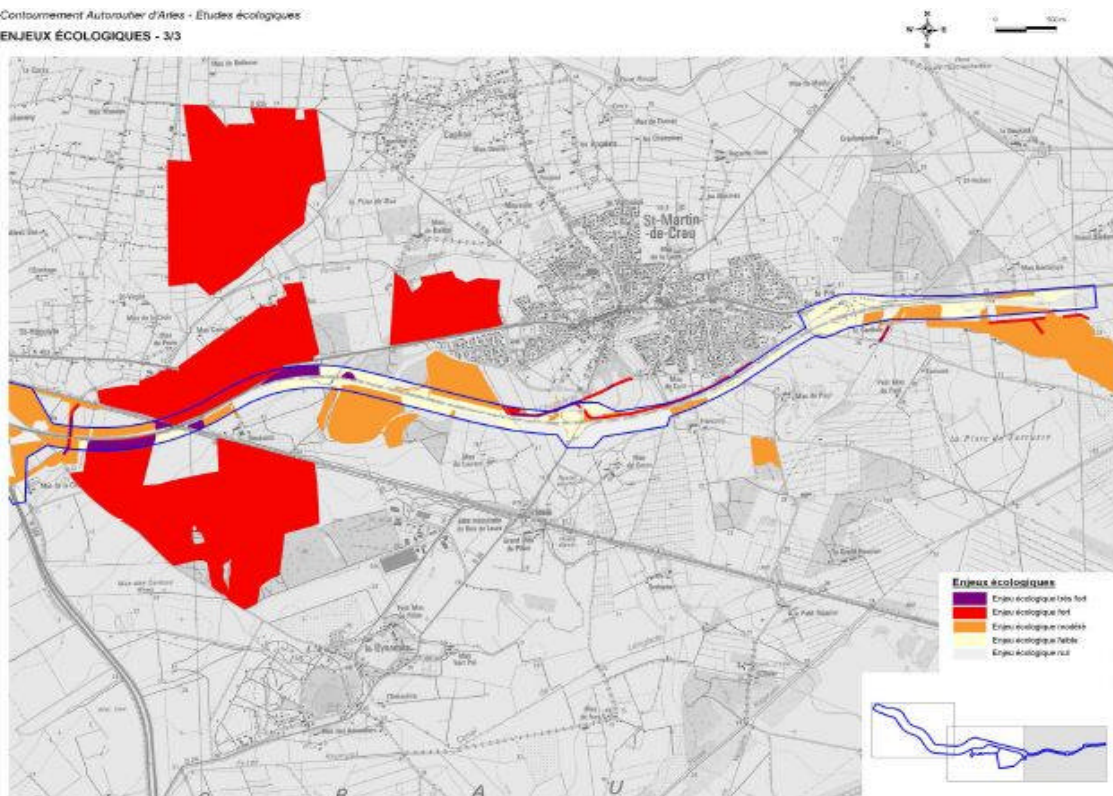
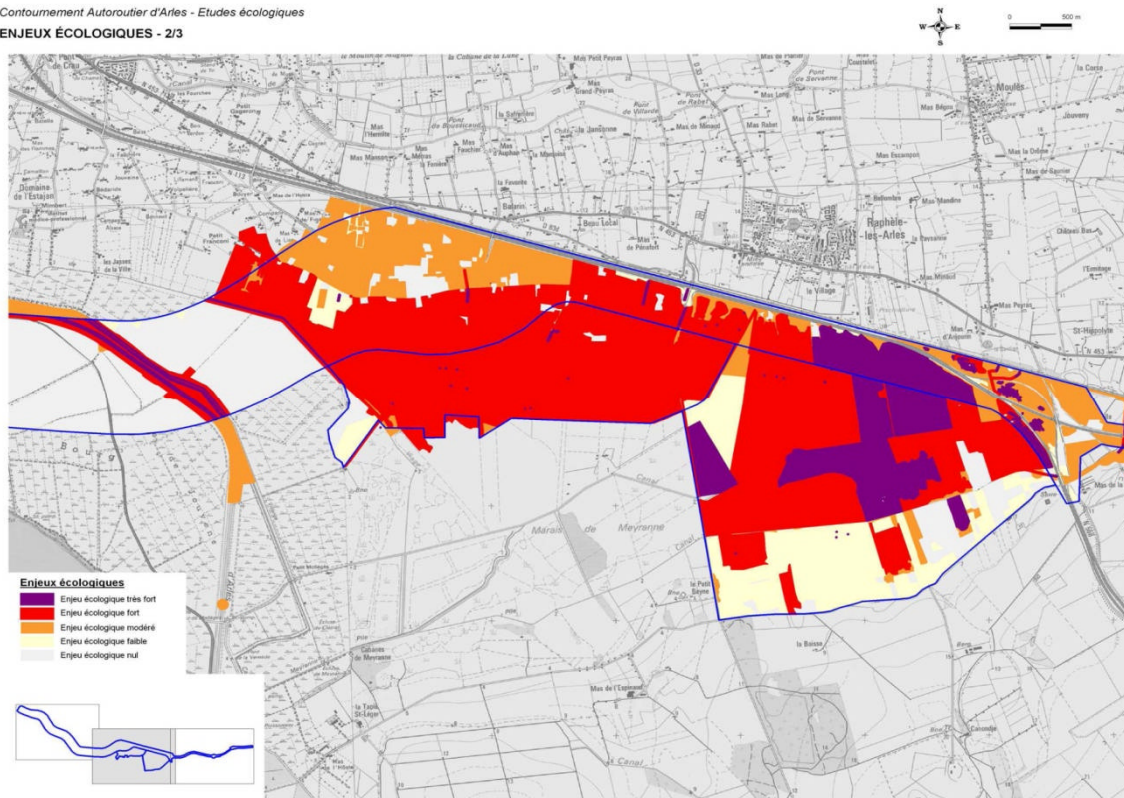
Le pays d'Arles est d'une extrême sensibilité environnementale particulièrement au Sud et à l'Est qui sont des zones :

- protégées à l'échelon national, européen et même international (cf. Infra),
- constituant des extensions incontournables du parc naturel régional de Camargue.

Or, c'est justement dans ces zones à sanctuariser qu'un passage d'autoroute est envisagé !

Les cartographies ci-dessous illustrent parfaitement les enjeux écologiques auxquels nous sommes confrontés :





Il faut ajouter que ces zones abritent un réseau hydraulique d'une extrême fragilité et que la Chambre de l'Agriculture des Bouches-du-Rhône a conclu, dans un rapport commandé par la DDE, que *"les dysfonctionnements provoqués sur les canaux traversés par le fuseau sont susceptibles de se répercuter sur l'ensemble du réseau"*.

4.2 Le projet VSV viole les engagements internationaux de la France en matière de protection de l'environnement

Ce projet est incompatible avec les protections internationales dans la mesure où :

D'une part, il traversera des zones humides protégées au titre de la Convention de *Ramsar*,

D'autre part, il polluera la Réserve de Camargue qui a pourtant été reconnue Réserve de Biosphère par l'Unesco dans le cadre du Programme "Man and Biosphere".

4.3 Le projet VSV viole les engagements européens de la France en matière de protection de l'environnement

Du point de vue communautaire, le VSV :

- traverse quatre sites Natura 2000 : site FR9301596 – Marais d'Arles et de la Vallée des Baux, site Fr9301595 Crau Centrale – Crau Sèche, Fr9310019 – Camargue, site Fr9101405 – Le Petit Rhône. Ces sites regroupent plus d'une vingtaine d'habitats ou espèces prioritaires,
- passe également à proximité immédiate de six autres sites Natura 2000: site Fr9310064 – Crau Sèche, site Fr9301595 – Delta de Camargue, site Fr9101406 – La Camargue Gardoise, site Fr9301592 - Delta de Camargue, Fr9310064 - Crau Sèche et site Fr9301590 – Le Rhône et
- traverse trois autres sites supplémentaires à la suite du projet d'extension de ces sites: site Fr9312001 - Marais du Vigueirat, site Fr9301590 - Le Rhône, site Fr9310019 - Camargue.

Il convient aussi de relever que le VSV franchit une des plus riches zones de refuge de glaciaires de l'ensemble de la Crau Humide et qui est la seule à être située sur un périmètre Natura 2000.

4.4 Le projet VSV menace des espèces et espaces protégés au plan national et européen

Il saccage des zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique, ainsi que de zones protégées en application des dispositions de la Loi Littoral et un Espace Boisé Classé (Le clos des Graviers).

Les risques d'atteinte à une biodiversité fragile, clairement soulignés par les études préalables menées par l'administration, suffisent à eux seuls à disqualifier le VSV.

Il faut rappeler, en ce qui concerne la protection de la biodiversité, que nombreux sont ceux qui considèrent, à juste titre, que le périmètre actuel du Parc est insuffisant et qu'une extension est nécessaire à la protection des zones sensibles situées au Sud, à l'Est et à l'Ouest d'Arles.

Or, ce projet d'extension du Parc, qui devait légitimement couvrir l'ensemble de la Camargue et de la Crau Humide a été fortement réduit et prévoit (comme par hasard !) un périmètre qui viendrait s'aligner sur le tracé de le VSV.

En clair : le Parc de Camargue serait en partie ceinturé par une autoroute !

On imagine les répercussions pour les espèces à protéger au sein du Parc...
Définitivement engoncé par une infrastructure prédatrice !

4.5 La réalisation de le VSV menace les nappes phréatiques des zones traversées et renforce les risques d'inondations déjà importants

Sur ce point encore les études existantes sont préoccupantes.

La menace est particulièrement forte pour la nappe phréatique de la Crau qui alimente plus de 200 000 personnes en eau potable et dans laquelle sont cultivés les foins de Crau et élevés des troupeaux d'ovins, de taureaux et de chevaux.

On connaît la pollution induite par les ruissellements des autoroutes et les risques de renversement de produits toxiques acheminés par les camions : la voie ferrée existante suffit pourtant à transporter proprement les marchandises...

La nappe phréatique de la Crau a déjà été fortement endommagée à la suite de la fuite d'un pipeline, de nouveaux risques de pollution peuvent-ils être pris dans ce secteur ?

En outre, les études soulignent que le VSV traverse sur la quasi-totalité de son parcours des zones inondables et que sa réalisation perturbera un réseau d'irrigation complexe et délicat. Les risques d'inondation et de stagnation des crues seront malheureusement accrus.

4.6 Le VSV porte atteinte aux paysages

Quiconque se rend sur les zones de passage du VSV et leurs alentours ne peut qu'être impressionné par la beauté originale des paysages qui, eux aussi, méritent d'être protégés.

C'est particulièrement vrai dans la Crau Humide (Marais des Chanoines et de Meyranne, draille marseillaise), ainsi qu'à proximité du Rhône, et bien sûr le long du Parc Régional !

Van Gogh arpenterait cette jolie campagne ... Et on verra du pont Van Gogh l'autoroute et ses cortèges d'engins bruyants...

5. UN PROJET QUI N'ATTEINT PAS LES OBJECTIFS INITIALEMENT FIXES PAR L'ETAT

5.1 Le projet VSV ne permet pas de réduire le nombre d'utilisateurs de la RN 113

Si la RN 113 est parfois embouteillée à l'occasion des jours fériés et des périodes de vacances, principalement en août, cela n'est raisonnablement pas suffisant pour justifier la création d'une nouvelle autoroute sur 30 kms dans une zone de delta exceptionnelle en Europe !

On ne doit pas dimensionner des routes en fonction des seuls pics de fréquentation sauf à rentrer dans un cercle vicieux d'utilisation toujours plus importante des transports routiers.

En outre et compte tenu du péage qui sera mis en place, il est évident que le trafic continuera à emprunter la RN 113.

5.2 Le projet VSV ne permet pas de supprimer la coupure urbaine créée par la RN 113 au Sud de la ville d'Arles

La RN 113 (présentée lors de sa création en 1970 comme une infrastructure particulièrement bien pensée) existe et ne va pas être supprimée par un contournement autoroutier qui créera une deuxième coupure au Sud d'Arles.

Les urbanistes sérieux considèrent et constatent que les velléités de transformation de routes intensément fréquentées par la population locale, en boulevards urbains se traduisent toujours par des fiascos. Ce type de coupure est malheureusement dans la plupart des cas irrémédiable sauf à procéder à des aménagements lourds (mais moins onéreux que la création d'une autoroute), tel le recouvrement des voies existantes.

A cet égard, l'indigence des études urbanistiques relatives à l'aménagement du passage de la RN 113 à proximité de la ville mérite d'être soulignée.

Par ailleurs, la réalisation du VSV nécessiterait la construction d'une nouvelle rocade au Sud de la ville afin de rejoindre le Nord de la ville (où l'activité industrielle et commerciale est concentrée).

Cette rocade créerait une nouvelle coupure urbaine et encerclerait la ville d'Arles.

En résumé, au lieu de supprimer une coupure urbaine, le VSV créerait une coupure urbaine supplémentaire et une coupure environnementale ravageuse.

Est-ce ainsi qu'il convient d'assurer une urbanisation harmonieuse de la ville et de ses alentours ? Le fameux pays d'Arles doit-il ainsi être strié pour toujours plus de routes ?

5.3 Le projet VSV ne limite pas les nuisances des riverains de la RN 113

En réalité, les nuisances sonores et autres pollutions dont les riverains de la RN 113 sont victimes résultent du non respect des normes de protection sonores et des normes anti-pollutions aujourd'hui en vigueur.

Il suffirait de mettre en place des murs antibruit (ou couvertures), des revêtements et autres techniques modernes de réduction des pollutions routières pour améliorer très substantiellement le confort des riverains de la RN 113.

L'obsolescence de la RN 113 est clairement reconnue par l'administration qui préfère pourtant créer une nouvelle infrastructure plutôt que d'investir dans l'existant pour l'améliorer et l'adapter aux nouveaux objectifs.

Il est illusoire de croire que le trafic et ses pollutions induites disparaîtront de la RN 113 du fait de la création de l'autoroute.

Un contournement autoroutier diminuerait peut-être le nombre de camions affectés au transport international sur la RN 113, mais les camions de transport national et local continueront à utiliser la RN 113 tout comme les automobilistes locaux et autres utilisateurs soucieux d'éviter les péages.

La grande majorité des industries et centres économiques de la région étant situées dans les zones industrielles du Nord d'Arles, de Tarascon, Beaucaire, Chateaurenard, Saint Etienne du Gré et d'Avignon, de nombreux camions et véhicules légers devront utiliser une rocade encore à construire (et non budgétée) qui encerclera Arles par le Sud et l'Ouest.

Cette rocade engendrera de nouvelles nuisances sonores, pollutions et autres risques liés à toute infrastructure routière.

Force est donc de constater que cette autoroute multiplierait les nuisances auprès de riverains encore plus nombreux, notamment en installant de nouveaux trafics de voitures, camions et autres motos assourdissantes :

- dans des zones très sensibles dans lesquelles des habitats respectueux de la nature sont installés depuis des générations,
- mais aussi dans les quartiers souvent défavorisés situés au Sud et à l'Ouest de la ville.

5.4 Le projet VSV n'est pas la solution pour améliorer la sécurité routière

Faute d'aménagements appropriés, la RN 113 est une route non seulement toxique sur le plan environnemental mais aussi insuffisamment soumise à la prévention routière.

Les trop nombreux camions qui la fréquentent (faute de développement d'autres moyens de transport) ne sont pas soumis à des réductions de vitesse efficaces et leur comportement souvent dangereux voire irresponsable bénéficie d'un laxisme complaisant et étonnant.

La sécurité routière doit être assurée par des limitations de vitesse véritablement sanctionnées et non par la création d'une infrastructure qui menace la santé publique (pollution, inondation).

6. UN PROJET INUTILEMENT ONEREUX

Le budget annoncé pour la réalisation de ce projet (440 millions d'euros en 1994) sans prendre sérieusement en compte le caractère inondable, la fragilité des nappes phréatiques, la faiblesse des sols des zones traversées, et les nouvelles normes autoroutières notamment pour le franchissement du Rhône, sera très largement dépassé.

Les études mettant en évidence la difficulté du terrain (pour l'essentiel des marais) et les nombreux ouvrages de compensation à mettre en œuvre notamment sur le plan des équilibres hydrologiques sont curieusement passés sous silence. Ces ouvrages indispensables n'ont pas été budgétés.

En l'état actuel des finances publiques, seul un péage onéreux serait susceptible de financer ce projet d'autoroute techniquement lourd.

C'est justement ce péage que les populations locales refusent et que les autorités locales prétendent éviter !

A défaut de péage et en cas de subventions publiques, il serait regrettable qu'un budget aussi important ne soit pas consacré à des aménagements plus judicieux et à des actions sociales et/ou économiques au profit du pays d'Arles.

7. L'HYPOTHESE D'UN AMENAGEMENT DE LA RN 113 N'A JAMAIS ETE ETUDIEE SERIEUSEMENT

Pourquoi ne pas utiliser et améliorer l'existant ?

A très court terme il est possible :

- (i) De construire les murs antibruit et des couvertures des voies et du pont (le tout dans le cadre d'un ambitieux projet d'urbanisme et d'architecture),
- (ii) De poser des revêtements spéciaux qui limitent l'impact sonore et la pollution atmosphérique, et
- (iii) De limiter de manière drastique la vitesse des véhicules et en particulier des camions,
- (iv) De manière générale, de remettre la RN 113 aux normes les plus modernes en matière de pollution et de sécurité.

Et à plus long terme, il convient d'étudier la mise en place un passage sous-terrain (les dispositifs de sécurité ont considérablement évolué depuis l'incident du Mont Blanc et de nombreux tunnels sont aujourd'hui utilisés et réalisés, cf. Marseille).

La réalisation de ces enfouissements, couvertures et autres mesures de protection permettrait une véritable réappropriation de la zone par la ville avec création de jardins, d'aires de jeux et d'éléments urbains. C'est bien ce qui a été fait sur une partie des périphériques à Paris ou à Marseille et dans d'autres villes confrontées à la problématique du franchissement d'une infrastructure routière.

Rappelons que l'option souterraine était, avant le choix funeste et incompréhensible du VSV, l'option qui avait réuni un large consensus et qui était soutenue par l'ensemble des décideurs de la région.

8. CONCLUSION

Le VSV est une calamité :

- il impacte dramatiquement le Sud et l'Est du pays d'Arles qui pour des raisons environnementales devraient être sanctuarisés dans la continuité de tout ce qui se fait le long du Rhône entre la mer et la ville d'Arles,
- il néglige le Nord qui, pour renforcer le développement économique de la région, devrait être irrigué par des infrastructures routières compatibles avec le développement de réseaux intermodaux (Rhône, rail, route),
- il ne règle malheureusement pas les problèmes de nuisances, de sécurité et d'urbanisme créés par l'état actuel de la RN 113,
- il mobilise un budget considérable qui devrait être affecté à des projets moins coûteux et plus efficaces pour la région.

En réalité, il s'agit d'un projet dépassé et dangereux qui doit être abandonné au profit d'une réalisation cohérente et moderne, composée de plusieurs mesures pouvant être mise en œuvre de manière successive conformément à un programme d'aménagement durable traitant en priorité la réduction drastique des pollutions de la RN 113.

Le monde a changé depuis les années 90 pendant lesquelles ce tracé a été conçu. La désinvolture face aux menaces sur la biodiversité, la santé publique et la qualité des paysages n'est simplement plus acceptable.

L'argent public ne coule plus à flot et doit être utilisé à bon escient et avec parcimonie.

Le VSV apparaît comme un vestige inquiétant des politiques d'aménagement brutal et ruineux qui ont saccagé notre pays et particulièrement la région PACA.

Le projet VSV doit être définitivement abandonné et la question de l'opportunité d'un contournement autoroutier d'Arles doit sérieusement être débattue.