

LOCALE

Contournement autoroutier : le tracé (presque) choisi L'une des options a les faveurs de la Dreal. La décision sera entérinée à la fin de l'année

Le projet est attendu depuis des années. Mais le contournement d'Arles, chaînon manquant de l'arc autoroutier méditerranéen et de la liaison Italie-Espagne, c'était un peu l'Arlésienne : on en parlait beaucoup, mais on ne voyait rien venir. Après les premières études, la phase de concertation et les réunions avec les riverains l'an dernier, le dossier a connu un bon coup d'accélérateur, puisque la Dreal Paca (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), a semble-t-il choisi le tracé du futur tronçon d'autoroute entre le péage d'Eyminy, à l'ouest, et celui de Saint-Martin de Crau, à l'est. Le bilan de la concertation et les conclusions de l'organisme, publiées sur son site internet le 26 décembre dernier, ont permis de déterminer un tracé préférentiel. Parmi les pistes proposées, ce sont les variantes "Tête de Camargue Nord" (du péage d'Eyminy au franchissement du grand Rhône), Plan du Bourg Nord (du Grand Rhône jusqu'aux canaux de navigation d'Arles à Bouc et du Vigueirat) et "Draille marseillaise-Raphèle sud 2" (des canaux

jusqu'à l'échangeur de Raphèle-Balarin) qui ont été retenus (voir l'infographie ci-dessus). " Nous sommes convaincus qu'il s'agit de la bonne solution , explique Marc Nolhier, directeur adjoint de la Dreal Paca. Le bilan de nos constatations recommande de poursuivre les études pour ce tracé et de laisser tomber les autres. Nous avons encore dix mois de travail, avec des groupes qui vont notamment avancer sur les aires de service, les échangeurs, les nuisances sonores... Il faut qu'à la fin de l'année, le ministère de l'Écologie et des transports puisse arrêter sa décision. " Histoire de ne pas chambouler le calendrier, qui prévoit une déclaration d'utilité publique en 2014 et une mise en service en 2020. Mais à la Dréal, on est plutôt confiant. " Il est rare que nos constatations débouchent sur un tête-à-queue , souligne Marc Nolhier. Et nous avons opté pour le tracé qui a le moins d'impact en matière d'environnement, le moins bouleversant possible en matière d'ouvrages d'art et d'hydraulique, et qui garantit une sécurité routière maximale. " Le projet, dont

le coût est estimé à 560 millions d'euros, n'a pas que des partisans (lire ci-contre). Mais la volonté des pouvoirs publics est forte. " Nous complétons l'arc méditerranéen, on garantit un meilleur accès au Grand port maritime de Marseille, et on résout un énorme problème de congestion et de sécurité urbaine , rappelle le directeur adjoint de la Dreal. L'État est fermement décidé à tenir ce triple objectif. C'est un projet d'intérêt général, et nous avons le soutien des habitants du centre-ville d'Arles , qui espèrent aussi le réaménagement de la RN 113. " Pour que leur ville ne soit plus coupée en deux par une 2X2 voies, régulièrement encombrée par les poids lourds.