

Aménagement du Territoire

UNE AUTOROUTE EN PAYS D'ARLES : UN PROJET CHER À LA CCI TERRITORIALE DU PAYS D'ARLES

Depuis le milieu des années 1990, durant lesquelles l'État a entrepris les études relatives au projet de contournement autoroutier, la CCI du Pays d'Arles a aussitôt soutenu le projet, faisant de celui-ci une véritable opportunité. En effet, la perspective de rendre le territoire et les entreprises plus accessibles et mieux connectés aux grandes infrastructures de transport, et par voie de conséquence à leurs marchés, a naturellement trouvé sa place dans la stratégie de développement et de structuration économique du Pays d'Arles.

Notre objectif : mieux desservir les pôles économiques

Une desserte optimale des pôles économiques, voilà ce que la CCIT du Pays d'Arles attend du contournement autoroutier d'Arles !

Les Zones d'activités d'Arles, de Saint-Martin-de-Crau et de Tarascon ont donc été au cœur des préoccupations.

Le port fluvial d'Arles, dont l'activité n'a cessé de croître ces dernières années et qui induit de nouveaux investissements avec les travaux d'extension du quai nord, doit être au mieux connecté au reste du Pays d'Arles et des territoires voisins. Sa performance passe inéluctablement par l'insertion optimale dans un réseau d'infrastructures multimodales.

Toujours en lien avec le fleuve, l'engagement de la CCIT dans le projet de port de plaisance d'Arles constitue une motivation supplémentaire en faveur du contournement autoroutier. La RN113 actuelle, voie rapide, longe le canal d'Arles à Bouc ; **une requalification de la N113 permettra de valoriser le site et de mettre en avant les atouts de l'installation portuaire de plaisance tout en améliorant la qualité de vie des riverains.**

Définir un itinéraire de passage : un choix responsable

C'est pour toutes ces raisons que **la CCI s'est tout d'abord prononcée pour un passage au nord** qui semblait répondre au mieux à ces exigences. La version V4 qui avait été étudiée par la maîtrise d'ouvrage du projet répondait à cette exigence.

Cependant, un tel projet ne peut répondre aux ambitions économiques sans traiter des questions urbanistiques, d'économie agricole, d'environnement et de patrimoines...

Cette V4 présentait à cet égard de lourds inconvénients puisqu'elle générerait une forte emprise foncière : plus longue de 10 km par rapport à la N113 (tout en abandonnant 6,5 km de l'A54 existante dont la barrière de péage d'Eyminy) ; la réalisation se serait faite au détriment de l'activité agricole et aurait coupé le cœur d'Arles de certains de ses quartiers.

L'obligation, liée à des impératifs de sécurité, de séparer les circulations en transit et les échanges locaux, imposait à côté de la rocade actuelle, six autres voies, soit huit largeurs de circulation au total. Cet ensemble ne pouvait trouver sa place à proximité d'une concentration d'habitats collectifs d'un côté et d'un cône de vue inscrit dans la directive paysagère de l'autre.

Par ailleurs, elle avait pour conséquence une forte dégradation paysagère et notamment au droit de l'Abbaye de Montmajour, qui fait partie intégrante du patrimoine arlésien.

Enfin, cette variante comprenait un tunnel de 1000 m à Pont de Crau, ce qui n'autorisait pas le transport des matières dangereuses (cf. mesures de sécurité faisant suite à la catastrophe du tunnel du Mont Blanc) ; celles-ci auraient dû transiter par le centre ville, ce qui n'était pas concevable.

Suite aux différentes étapes de concertation aux échanges sur les différents enjeux qu'un tel projet revêt, **la CCI a compris l'intérêt du fuseau finalement retenu par l'arrêté ministériel du 7 février 2005, à savoir la Version Sud Vigueirat (VSV).** Néanmoins, elle réclamait et obtenait le raccordement à la rocade Est d'Arles et son doublement, permettant d'assurer un niveau de service correspondant aux nécessités de développement économique des zones d'activités situées au nord de l'agglomération.

En effet, la variante Sud Vigueirat est celle qui répond le mieux aux exigences que les acteurs du territoire sont en droit d'attendre d'une telle infrastructure.

Elle favorise une meilleure accessibilité des entreprises ; elle dessert les pôles d'activités économiques, y compris ceux du Nord d'Arles et de Tarascon (ZI Nord, Port Fluvial, ZA du Roubian, etc.) par le raccordement de la rocade Est au contournement autoroutier, proposant ainsi un réseau d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales cohérent. La VSV permet ainsi d'écarter le transport de matières dangereuses hors de la partie agglomérée.