Parc naturel régional de Camargue

Une autre vie s'invente ici

Roland CHASSAIN
Président du Parc naturel régional de Camargue
Maire des Saintes Maries de la Mer
Conseiller départemental honoraire
Ancien député

à

Madame Ségolène Royal
Ministre de l'Environnement,
de l'Energie et de la Mer,
chargée des Relations internationales sur le climat
Tour Pascal A et B, Tour Sequoia
92055 La Défense CEDEX

OBJET : Contournement autoroutier d'Arles

Madame la Ministre,

Par la présente, permettez-moi, en tant que Maire depuis 21 ans d'une commune du Pays d'Arles et Président du parc naturel régional de Camargue, de vous alerter sur le projet de contournement autoroutier de la Ville d'Arles.

Loin de m'inscrire dans un débat « pro » ou « anti », tel qu'il est apparu dans la consultation publique et tel qu'il divise encore de nombreux habitants du pays d'Arles et de Camargue, je suis inquiet sur la sécurité et la tranquillité dues aux riverains de l'actuelle RN113 mais aussi sur les conséquences sur le milieu naturel camarguais que pourrait avoir ce projet, puisque je vous le rappelle, la Camargue est entièrement classée zone Nature 2000 / Convention de Ramsar et Réserve de Biosphère.

Le projet de contournement autoroutier d'Arles consiste à achever la liaison autoroutière sur l'axe méditerranéen entre Espagne et Italie (A9-A54-A7-A8), par une section autoroutière d'environ 26 km entre le péage d'Eyminy à l'Ouest d'Arles et le péage de Saint-Martin-de-Crau.

Selon la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, le projet de contournement d'Arles consiste à:

Deux aménagements sont à réaliser :

- Un tronçon autoroutier en tracé neuf en 2x2 voies d'environ 13 km au Sud d'Arles de l'A54 à l'Ouest jusqu'à la RN 113 au lieu dit « Balarin » à l'Est d'Arles.
- Une section de la RN113 à réaménager aux normes autoroutières sur une longueur d'environ 13 km entre Balarin et la barrière de péage de Saint-Martin-de-Crau.

Ce projet répond à trois objectifs principaux :

- Garantir la continuité autoroutière A7-A54-A9 et améliorer la sécurité routière ;
- Contribuer au développement économique local ;
- Améliorer la qualité de vie des riverains de l'actuelle RN 113 au droit d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau.
- Une fois réalisé, il permettra la requalification de la RN 113 en boulevard urbain en traversée d'Arles.

Madame la Ministre, personne n'ignore qu'à ce jour, ce projet de contournement autoroutier d'Arles demeure hypothétique, ou difficilement réalisable à cause de son coût -764 millions d'€ pour 26km d'aménagements.

Ce coût prévu initialement ne prend pas en compte :

- **les frais d'aménagements hydrauliques nécessaires pour la traversée des zones humides impactées et la traversée du Rhône,**
- **les coûts inhérents à la prise en compte du fort risque inondation du secteur (impact sur l'écoulement des eaux par des ouvrages majeurs),**
- **les aménagements nécessaires à la diminution des impacts écologiques** (impacts sonores, visuels ou pollutions diverses) sur des Zones naturelles particulièrement protégées (nord de la Camargue, lit du Rhône, marais de Crau, Natura 2000 et RAMSAR, Réserve de Biosphère).

Le coût final du projet, ses impacts et les recours juridiques qui seront réalisés tant par des associations nationales que locales repoussent d'année en année ce projet nécessaire à la sécurité des habitants du pays d'Arles.

Je tiens à vous informer d'ailleurs que de nombreux écologistes de la Région ont clairement annoncé que le contournement d'Arles serait leur nouveau « Notre Dame des Landes ».

Aussi des solutions urgentes et pragmatiques doivent être apportées, pour garantir la sécurité et la tranquillité aux riverains, tout en se préservant des possibles atteintes aux milieux qui crispent de nombreux défenseurs de l'environnement ou habitants attachés à leur territoire.

Permettez-moi , dès lors, de vous soumettre très humblement des projets qui pourraient être réalisés en près de 33 mois et financés à hauteur de 200 millions d'€, dont les finalités seraient identiques à celles recherchées par le contournement autoroutier d'Arles tel qu'envisagé aujourd'hui.

Par ailleurs, ceux-ci offriraient davantage un développement durable des transports en Pays d'Arles et présenteraient un coût estimé entre 189 et 200 millions d'euros, soit une charge 4 à 5 fois moins importante pour le budget de la Nation et les collectivités territoriales partenaires.

Bien entendu, les propositions ci-dessous développées reprennent les trois objectifs dressés par la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Leur véracité peut être vérifiée par les services de l'Etat, les durées et coûts estimés étant basés sur des ouvrages comparables.

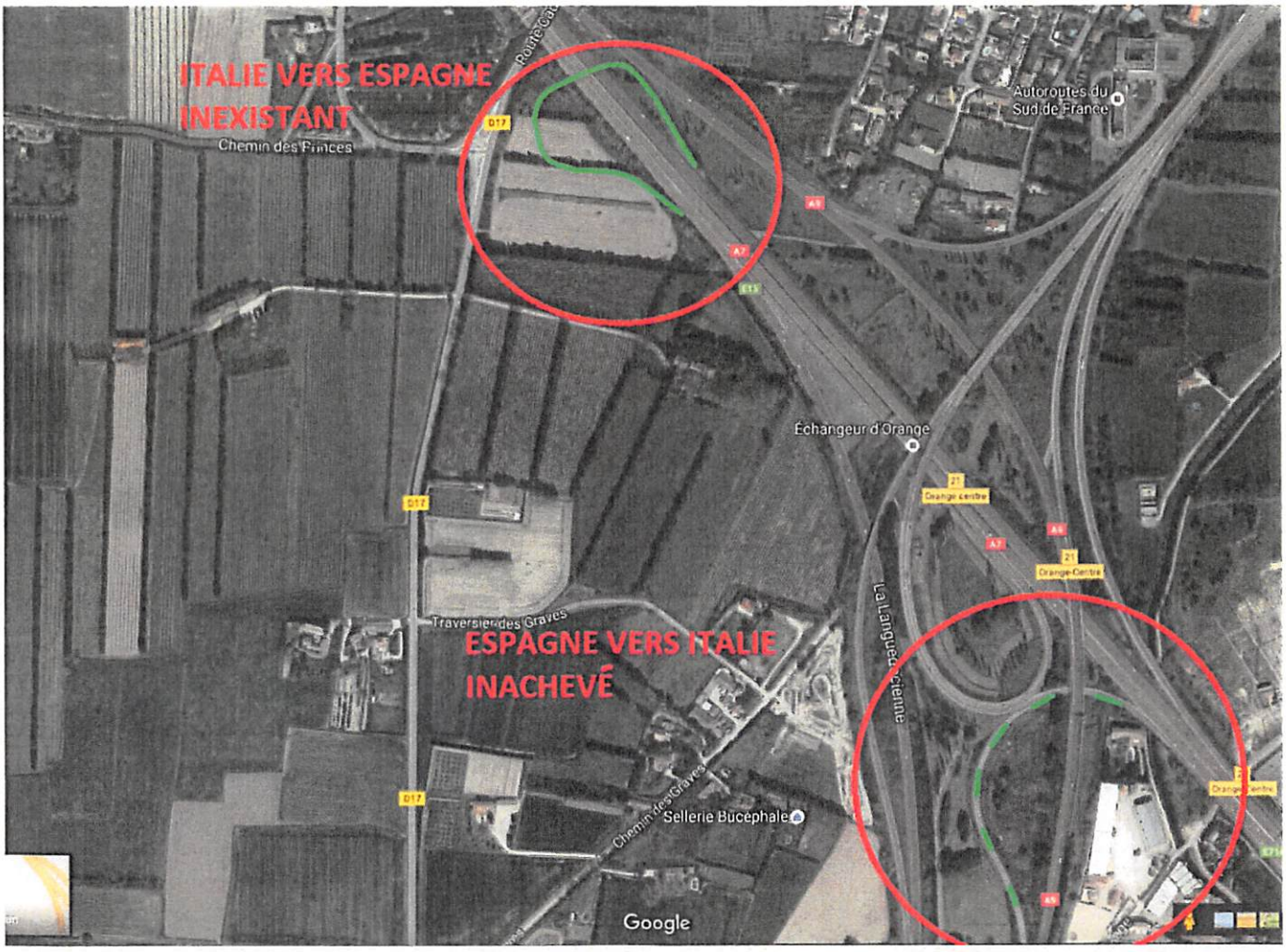
1. GARANTIR LA CONTINUITE AUTOROUTIERE ENTRE L'ESPAGNE ET L'ITALIE (A7 /A54/ A9)

Tout d'abord, le postulat de base selon lequel la continuité autoroutière entre l'Italie et l'Espagne est inexistante est en partie erroné.

Elle existe partiellement mais n'a jamais été achevée depuis 1962, sans doute par centralisme jacobin. En effet, l'autoroute A7 se divise en deux à Orange entre l'Italie et l'Espagne pour les parisiens, lesquels peuvent rester sur l'autoroute grâce à un échangeur construit en dépit de tout bon sens.

Il suffirait de construire la bretelle d'autoroute absente dans cet échangeur, celle entre l'Italie et l'Espagne, et finir d'aménager celle non terminée entre l'Espagne et l'Italie pour achever cette liaison européenne et ainsi reporter une partie du trafic important de poids-lourds entre ces deux pays lequel passe, aujourd'hui, par Arles.

Ce report via Orange du trafic international poids-lourds rallongerait seulement de 26 minutes le parcours poids-lourds entre les deux pays.



Par ailleurs, la LEO d'Avignon-sud, dont les travaux sont déjà lancés répond déjà en partie à cet objectif (voir point 3 et annexe presse).

La portion de voie rapide arlésienne actuelle pourrait être réservée au transit local poids-lourds, ce qui n'impacterait pas le trafic à destination des entreprises du pourtour de l'Etang de Berre, sachant que l'actuelle réalisation du contournement de Miramas à l'A7 via les échangeurs de Grans/Salon absorbera une partie essentielle de ce trafic.

ECHANGEUR D'ORANGE :	**COUT ESTIME :**	**19 millions d'€**
	DUREE ESTIMEE :	**12 à 18 mois**

ESTIMATIONS BASEES sur les études réalisées concernant l'échangeur de Chanas-Tain l'Hermitage

2. CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE LOCAL

La situation et l'inondabilité du territoire de la Commune d'Arles ne permettent pas, et ne permettront pas, même avec un contournement autoroutier, l'implantation de nombreuses entreprises et industries.

D'ailleurs, il est acté par l'intercommunalité Arles-Crau-Camargue-Montagnette que l'avenir économique du territoire se situe sur la commune de Saint Martin de Crau, même si ce dernier atteint déjà son optimum de développement (industries lourdes et activités de logistiques).

Par ailleurs, les ouvrages à réaliser pour relier les zones d'activités arlésiennes au futur contournement autoroutier n'ont pas été évalués semble-t-il, ni intégrés au coût estimé final.

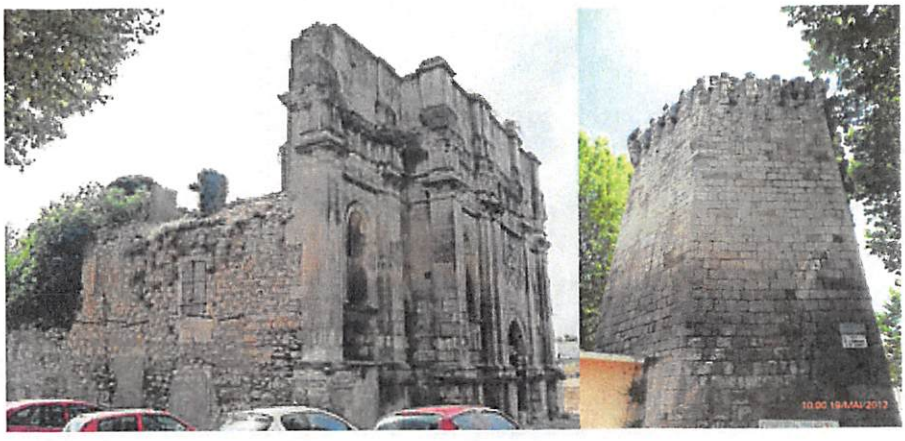
Madame la Ministre, avec un Musée départemental de l'Arles Antique à la renommée grandissante, qui possède les collections gréco-romaines les plus riches après celles du Musée Latran de Rome, avec la future « Tour Frank Gehry » et les collections envisagées par la fondation LUMA, avec les Rencontres Internationales de la Photographie et le projet de construction d'une nouvelle Ecole Nationale Supérieure de la Photographie, l'avenir d'Arles s'inscrit dans un projet culturel et de développement durable pour lequel le contournement autoroutier d'Arles n'apportera pas plus d'accessibilité, puisque peu de visiteurs de ces structures et institutions se déplacent en poids-lourds.

Par ailleurs, l'actuelle RN 113 constitue une véritable verrue sur le Rhône, par un pont de traversée du Rhône particulièrement haut. C'est pour ces raisons qu'au terme du projet du contournement autoroutier d'Arles, la RN 113 sera déclassée en boulevard urbain.

Mais même en boulevard urbain, cette traversée du Rhône dénaturera une partie du centre-ville d'Arles et une partie de ses bâtiments historiques (façade de l'Eglise des Carmes Déchaussés et Tour de l'Écorchoir).

L'aménagement du boulevard urbain constituera toujours, de part l'assise du pont de traversée du Rhône, une coupure entre le centre-ville d'Arles, le Cirque Romain et le Musée de l'Arles Antique.

Le projet du contournement autoroutier ne bouleversera pas ainsi l'aspect visuel dégradant pour la Ville et son image de marque que constitue l'actuelle RN 113, même réaménagée (et dont le budget de réaménagement n'a pas été évalué).

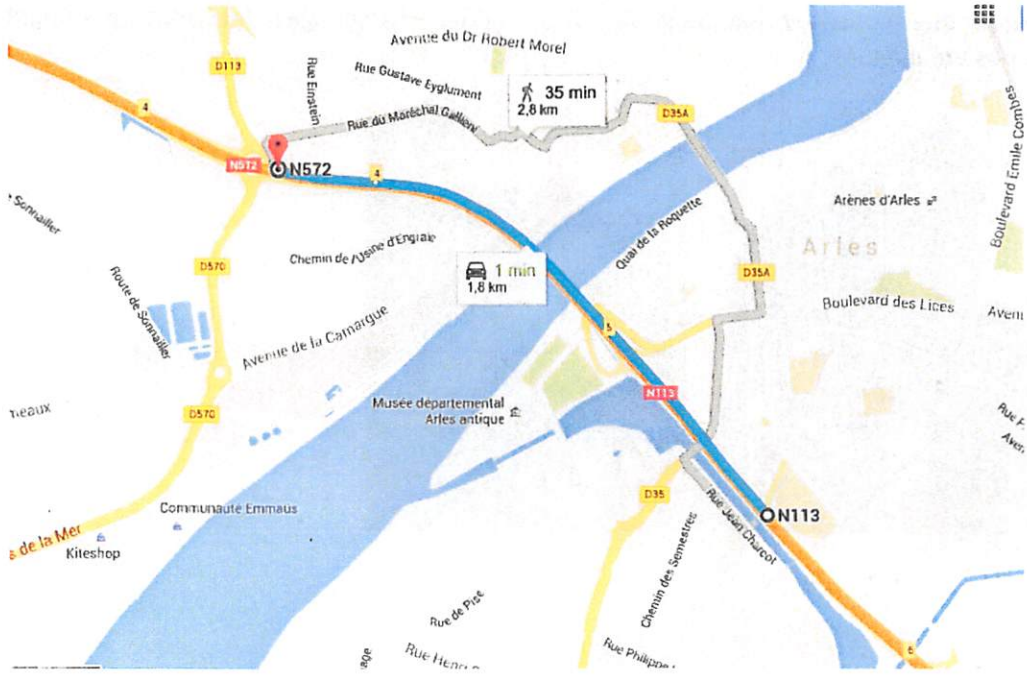


Madame la Ministre, vous n'êtes pas sans ignorer que la Ville de Marseille procède actuellement à l'enfouissement de la plupart de son réseau autoroutier.

<u>Arles, classée au patrimoine mondial de l'Humanité et prochaine ville culturelle de renommée internationale ne mérite pas une telle « verrue urbaine », même réaménagée.</u>

La RN 113 pourrait tout à fait être enfouie sur une portion de 1,8 km, en préservant l'accessibilité de la sortie N°5 « Arles centre » et l'échangeur du rond point du Vittier à Trinquetaille.

La partie enfouie dégagerait la surface libérée qui pourrait être aménagée avec une liaison piétonne, un espace vert, voir même avec des boulevards.



ENFOUISSEMENT DE LA RN 113 : COUT ESTIME : 162 millions d'€
DUREE ESTIMEE : 24 à 30 mois
ESTIMATIONS BASEES sur la réalisation du Tunnel du Prado-Carrénage

3. DIMINUER LE TRAFIC ROUTIER ET DES POIDS-LOURDS EN TRAVERSEE D'ARLES ET SECURISER LA CIRCULATION

La traversée actuelle d'Arles par la RN 113 est actuellement dense, source de nuisances et d'accidents.

Nous avons vu (plus haut) que l'aménagement de l'échangeur manquant entre l'Italie et l'Espagne, à Orange, ainsi que l'actuelle réalisation de la LEO d'Avignon permettraient de reporter le trafic international sur l'actuelle A7 / A9.

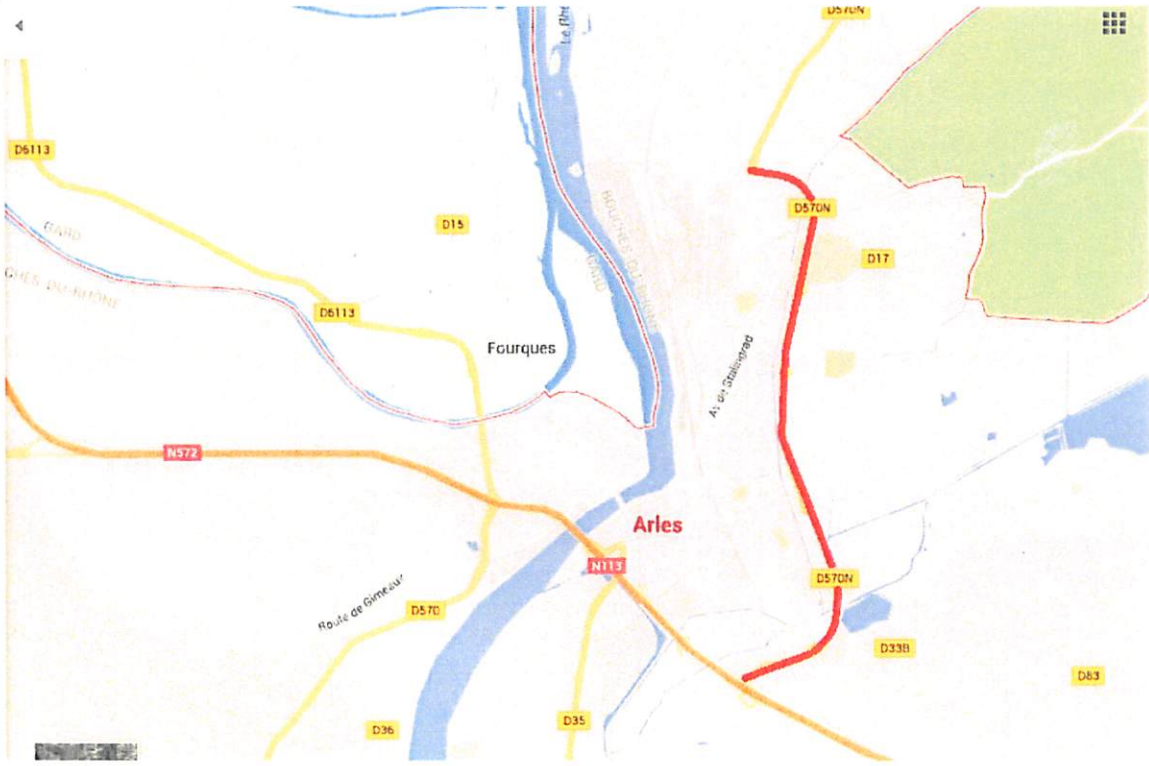
La RN 113 en traversée d'Arles est particulièrement dense du fait également des politiques de circulation suivies par la Ville d'Arles (piétonisation du centre-ville et fermeture à la circulation) qui reportent, sur les boulevards de la Ville et la RN 113, une partie du trafic automobile urbain.

Si la commune d'Arles compte 54.000 habitants, elle n'en demeure pas moins la plus grande commune de France et elle est composée de nombreux hameaux.

Ainsi, chaque jour, de nombreux arlésiens sont obligés de prendre leur véhicule pour travailler, faire leurs achats ou pour tout autre déplacement.

Entre 5.000 et 6.000 d'entre-eux vivent hors du centre urbain d'Arles. L'essentiel des déplacements Est-Ouest et une partie des déplacements Sud-Nord de la Commune passe donc obligatoirement par les 2 ponts traversant la barrière naturelle qu'est le Grand Rhône, expliquant en partie la saturation actuelle de la RN 113 aux heures de pointe.

Par ailleurs, la Rocade actuelle de la Ville d'Arles a la particularité de ne pas ceinturer l'agglomération, mais seulement de desservir le Nord et l'Est de la Ville.



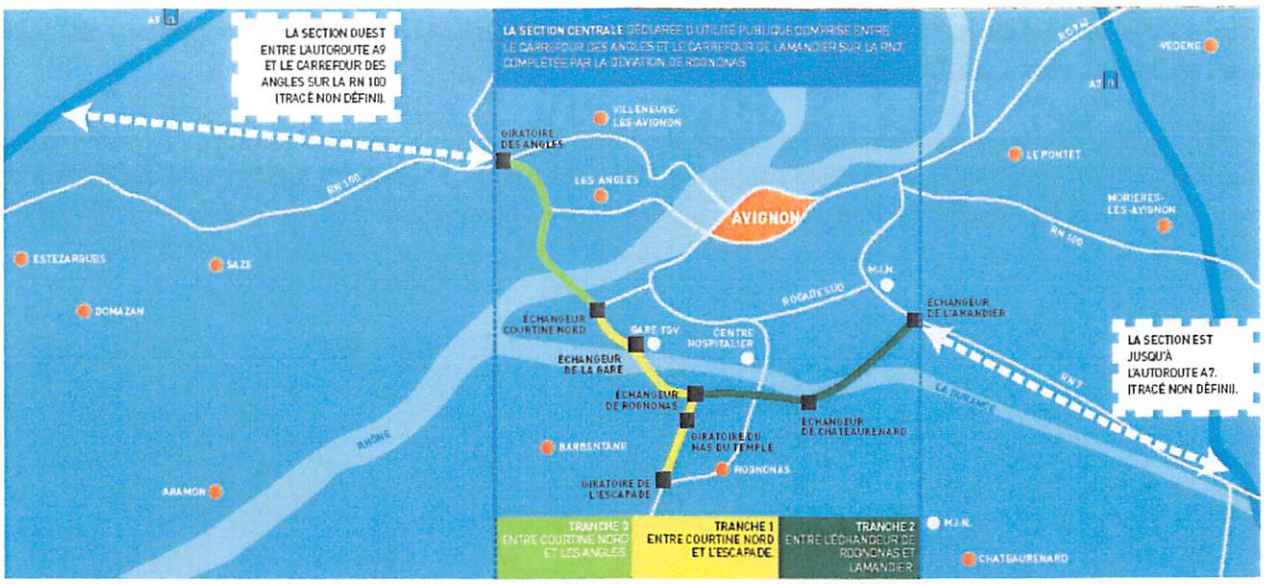
Rocade actuelle de la Ville d'Arles

Ainsi, l'actuelle Rocade participe à la saturation de celle-ci, puisqu'elle reporte les déplacements routiers « Nord-Sud » et « Est-Ouest » sur l'actuelle RN 113.

Sachant que le Conseil Départemental a décidé de construire un pont, en continuité de la Rocade au Nord pour enjamber la voie ferrée et faciliter l'accès à la Zone Portuaire, il aurait été judicieux de poursuivre cette rocade en traversant le Rhône et en connectant la Rocade arlésienne à celle de la Ville de Fourques côté Gard.

Rocade actuelle de la Ville d'Arles
Rocade actuelle de la Ville de Fourques
Projet du Conseil départemental des Bouches du Rhône
Traversée du Rhône proposée

Une telle traversée du Rhône au Nord de la Ville d'Arles permettrait de soulager la traversée de la Ville par la RN 113 en déplaçant le trafic Nord / Est (Nîmes / Beaucaire-Tarascon / Avignon), **sachant que la réalisation de la LEO d'Avignon soulagera, inexorablement, l'accès du Nord du Pays d'Arles, puisque la finalité de la LEO d'Avignon consiste à connecter et relier cette partie du territoire au deux autoroutes : A7et A9 (voir article de presse).**



TRAVERSEE DU RHONE AU NORD D'ARLES :	**COUT ESTIME :**	**13 millions d'€**
	DUREE ESTIMEE :	**18 à 28 mois**

ESTIMATIONS BASEES sur la réalisation du Pont de Tarascon-Beaucaire

Madame la Ministre, le coût du projet de contournement autoroutier d'Arles n'est pas encore clairement établi.

A ce jour, il est néanmoins certain que ce projet sera difficilement supportable pour les comptes de la Nation, qu'il sera difficilement rentable pour un concessionnaire et certainement préjudiciable, quels que soient les mesures prises et aménagements réalisés, aux milieux naturels environnants.

Ce dernier aspect suscitera d'ailleurs, avec certitude, de nombreux recours juridiques (déjà annoncés), voire des manifestations d'une partie de la population.

PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER D'ARLES :

COUT ESTIME ET PROVISOIRE : **minimum de 764 millions d'€uros**
REALISATION : **pas avant 2025 (estimation sans les recours)**

La sécurité et la tranquillité des Arlésiens, des usagers de la voirie publique nécessitent rapidement des solutions.

Ces solutions doivent pour autant être utiles au développement futur de la Ville d'Arles, à la qualité de vie de ses habitants, mais aussi permettre de développer durablement des territoires exceptionnels qui entourent la Ville : la Camargue et la Crau.

SOLUTIONS PROPOSEES DANS LE PRESENT DOCUMENT :

COUT ESTIME : **entre 194 et 210 millions d'€uros**
REALISATION : **avec études et réalisations techniques : environ 2022**

Les économies réalisées sur le budget de la Nation (plus de 500 millions d'€uros) pourraient par ailleurs permettre de financer d'autres projets ambitieux concernant le développement durable des transports au plan national ou participer au financement des priorités fixées par votre Ministère, comme le ferroutage international.

Parfaitement conscient de votre détermination et de vos engagements en matière de développement durable et espérant que vos services pourront vous confirmer la faisabilité des solutions proposées et la véracité des arguments avancés, permettez-moi, Madame la Ministre, de vous remercier dès à présent de la bienveillante attention que vous portez à la Camargue et aux territoires sensibles composant la Commune d'Arles.

Je vous prie de croire, Madame la Ministre, en l'assurance de ma très haute considération.

Parc naturel régional de Camargue
Mas du Pont de Rousty - 13200 ARLES
Tél. 04 90 97 10 40 - Fax 04 90 97 12 07

07.11.2016

Roland CHASSAIN
Président du Parc naturel régional de Camargue
Ancien député

Copies :
- Monsieur le Premier Ministre
- Monsieur le Président de la Région Provence-Alpes-Côte-D'azur
- Madame la Présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône,
- La Provence
- Le Midi Libre