



Pourquoi il faut participer à l'enquête publique ?

L'enquête publique est une procédure officielle via laquelle les habitant.es sont consulté.es, pour donner leur avis, leurs observations et leurs contre-propositions sur un grand projet d'infrastructure ou d'urbanisme. En tant que citoyen, vous avez également le droit de vous informer de manière transparente sur le projet en cours.

Il est important de participer pour montrer notre opposition à ce projet autoroutier. Une enquête publique très négative ferait réfléchir en haut lieu, encore plus après les désastres administratifs et judiciaires de l'A69. A l'inverse, une enquête positive ou pas suffisamment investie pourrait donner un prétexte pour continuer en toute impunité.

Comment participer ?

Jusqu'au 19 décembre, vous pouvez consulter les documents de l'enquête publique et contribuer de plusieurs manières différentes :

- En ligne sur le site officiel : <https://www.registre-numerique.fr/contournement-arles>
- En mairie d'Arles, au Service de l'urbanisme, pôle des services publics au 11 rue Parmentier 13200 Arles du lundi au vendredi : 08h30-12h et de 13h30-17h
- En mairie de St-Martin-de-Crau, à la direction de l'urbanisme au 37 avenue de Plaisance 13310 Saint-Martin-de-Crau du lundi au vendredi : 8h30-12h et de 13h30-17h

Où en savoir plus sur le projet et ses impacts ?

Le dossier d'enquête publique est disponible en ligne ici : <https://www.registre-numerique.fr/contournement-arles/documents>

Mais comme il fait plus de 7000 pages, nous vous avons préparé quelques éléments pour vous aider à contribuer. Vous pouvez consulter le site d'En travers de la route pour découvrir le projet, ses impacts et nos alternatives. <https://contournement-arles.fr>

Quels arguments mettre en avant pour répondre ?

Pour vous aider dans votre la rédaction de votre contribution, nous vous proposons quelques arguments à développer. Vous pouvez n'en choisir que quelques-uns selon votre sensibilité.

!! Attention !! Le commissaire enquêteur n'aime pas les copier/coller ! Nous vous conseillons de réécrire légèrement les arguments suivants.

Le monde agricole

Il est indiqué dans le dossier que 36 exploitations agricoles seront touchées par le tracé, dont plusieurs verront leurs activités remises en cause. Ces entreprises représentent 9% des emplois agricoles des communes d'Arles et de St-Martin. C'est faire courir un risque trop important sur nos agricultrices et agriculteurs. Qu'elles ou ils soient céréaliers, maraîchers, arboriculteurs, vigneron, éleveurs ou apiculteur, elles ou ils sont notre capacité de résilience alimentaire.

150 ha de terres agricoles diversifiées vont être détruites par ce projet, dont plus du tiers sont en culture biologique, trois fois plus que la moyenne nationale. Ce sont bien plus que des terres nourricières et des labels de qualité - IGP pour le riz, AOP taureau de Camargue et AOC pour le foin de Crau, seul aliment pour animaux à obtenir un tel label de qualité - que le projet va détruire mais des personnes qui vont perdre leurs exploitations et les terres qui les font vivre.

Il est aberrant de détruire des cultures françaises pour faciliter le transit de légumes espagnols.

Les résidents

Le tracé de l'autoroute veut passer dans des zones habitées. La densité d'habitations est certes moins importante qu'en centre-ville mais une trentaine d'habitations seront rasées et des dizaines de riverains se verront délogés.

L'économie

Le projet va fragiliser des entreprises implantées dans ces zones sacrifiées. Les agriculteurs d'une part, mais également des artisans et entrepreneurs qui participent à l'économie locale.

En contrepartie, l'autoroute est pensée pour développer une économie mondialisée, permettant de relier le grand port de Marseille aux multiples entrepôts logistiques qui poussent dans la région et faire transiter des marchandises étrangères.

En aucun cas l'autoroute ne permettra le développement d'une économie locale. L'attractivité de la ville se fonde principalement autour du patrimoine exceptionnel de la ville, autant culturel, historique, paysager qu'environnemental. Construire une autoroute aux portes de la Camargue réduirait l'attractivité de la ville.

Coût du projet

En 2020, le coût du projet est indiqué de 958M. Il est particulièrement trompeur d'indiquer ce montant sachant que depuis 2020 les matières premières et les énergies ont vu leurs prix s'envoler. Cela représente près de 37M€ le kilomètre, bien plus que la moyenne nationale.

De plus, il est demandé près de 175M€ aux collectivités locales pour une subvention d'équilibre. Il est honteux de faire participer les collectivités locales, donc le public, pour une autoroute sous concession privée (groupe Vinci). Quelles seront les répercussions sont les impôts locaux ?

Péage

Nous avons la confirmation que l'autoroute sera payante. Cela ne sera pas sans conséquences pour les usagers locaux qui ne sont pas tous arlésiens et qui devront s'acquitter d'un péage pour aller travailler. L'impact économique le plus important sera certainement pour les portes-monnaies des usagers.

3,86€ de plus pour Salon-Nîmes, 0,72€ pour sortir vers Fos, 1,55€ pour prendre l'autoroute rive droite.

L'exemple présenté d'un poids-lourd allant de Fos à Nîmes payant 10,83€ risque d'engendrer un fort report sur la RD35.

Impact sur le trafic local

La mise en place d'un péage et la requalification de la RNN13 vont engendrer un très fort report de trafic sur les axes secondaires. Il est présenté dans le dossier que la RN113 sera transformée en 2*1 voie. Selon la limitation de vitesse choisie, cela a un impact considérable sur la traversée du pont de Trinquetaille : 13600 veh/jour ou 18000 veh/jour, contre 10000 aujourd'hui, créant une forte congestion sur cet axe et ensuite sur le centre d'Arles.

Sur la RN113, les hypothèses sont de 24700 ou 32100 veh/jour, comment imaginer un seul instant qu'un tel trafic puisse être fluide sur une 2*1 voie ? Ce seront des bouchons permanents.

Il est présenté que le péage engendrera un report de trafic important sur la RD453 à Pont de Crau (+4200 veh/jour), de même qu'en traversée de Raphèle ou de St-Martin-de-Crau (+3600 veh/jour). L'autoroute ne va pas du tout favoriser la mobilité locale mais au contraire entraîner une sur-saturation des axes secondaires.

Impact sur la pollution de l'air

Des études d'AtmoSud ont mis en évidence que les zones les plus polluées de la ville d'Arles se situent sur les boulevards urbains du centre-ville et non en bordure de la RN113. Si certains riverains immédiats de la RN113 verront la situation s'améliorer, le report de trafic engendré sur le pont de Trinquetaille (+30 ou +80% selon les scénarios) va particulièrement augmenter la pollution dans des secteurs parmi les plus pollués de la ville (bd Gambetta notamment). De même, le désir de la ville de fermer une partie de l'axe actuel pour renvoyer le trafic vers les rues Guintoli et Formige augmentera considérablement la pollution dans le centre. Ceci n'est absolument pas pris en compte dans les études.

Avec l'augmentation des distances de trajet et l'augmentation de la vitesse qui passera de 90 ou 110 à 130 km/h avec la mise aux normes autoroutières, il résultera de la construction de cette autoroute une augmentation globale de la pollution.

Biodiversité

L'impact de la création de 13 km d'autoroute aux portes de la Camargue et de la Crau fera d'énormes dégâts sur la biodiversité. Le tracé passe à quelques centaines de mètres à peine du Parc Naturel Régional de Camargue, dont le périmètre avait été raboté pour faire passer ce projet.

Ce contournement traverse trois sites Natura 2000 et des zones labellisées ZNIEFF, ZICO ou Réserve de biosphère qualifiant des secteurs de grand intérêt écologique. Ce contournement coupera de nombreux corridors écologiques, connexions indispensables pour la faune, reliant entre eux différents habitats vitaux pour les espèces.

Environ 80 ha d'espaces naturels seraient détruits

Plus de 160 espèces protégées sont présentes sur le tracé.

Impact sur les ressources en eau

En Crau humide les cultures de foin sont notamment rendues possible par un vaste réseau hydraulique qui alimente par parcelle les différentes prairies. Compte tenu de la complexité des canaux et de la nécessité d'entretien des ouvrages ce projet va dégrader un système agricole fragile et vieux de plusieurs siècles. La nappe phréatique de Crau est intimement liée aux pratiques agricoles car alimentée à 70% par les canaux d'irrigation des prairies de Crau. Près de 270 000 personnes sont alimentées en eau via cette nappe phréatique. 40ha de culture de foin de Crau seraient détruits, soit une menace sur l'accès à l'eau potable pour 8000 personnes. Alors que l'eau est déjà un enjeu majeur sur le territoire, faire peser une menace supplémentaire sur cette nappe est un non-sens et met en danger l'accès à l'eau potable des habitants du territoire.

Paysages

De nombreuses entités paysagères seront traversées par cette autoroute : haute Camargue, bocages périurbains de Gimeaux et de la Crau humide, Grand Rhône, Petit Plan du Bourg, Grand Plan du Bourg ou Crau des marais et des étangs.

Pour rappel, parmi les sept variantes initiales du projet, la seule qualifiée de très bonne pour le cadre de vie était la solution sous-fluviale longue, laquelle répondait favorablement à toutes les fonctions et objectifs sauf le coût, ce qui lui a valu d'être balayée d'un revers de main. Les questions environnementales et de pollutions n'ont pas la chance d'être réglée à coup de « quoi qu'il en coûte ».