

# Nacicca : Consultation publique PLU et Autoroute

Bonjour,

Ci-dessous, un message de l'association amie Nacicca précisant les enjeux du projet d'autoroute au sud d'Arles.

Sujet : [Diffusion] consultation publique PLU et Autoroute

Le projet d'autoroute au sud d'Arles est entré dans une nouvelle phase avec une consultation publique afin d'évaluer la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) à ce projet.

Ce n'est pas l'autoroute qui se rend compatible avec le territoire, c'est le territoire qui doit se rendre compatible pour l'autoroute !

Le MECDU est une procédure d'urgence pour permettre aux communes de réviser leur Plan Local d'Urbanisme (PLU) rapidement dans le cas où un projet de développement serait freiné par ce même PLU. Pour cela, les deux communes concernées par l'autoroute (Arles et Saint-Martin-de-Crau), lancent une procédure de consultation publique entre le 5 décembre 2023 et le 16 janvier 2024 afin de recueillir les avis de la population, non pas sur le projet global\_ (il ne s'agit pas - encore - de l'Enquête d'Utilité Publique concernant le projet lui-même)\_ mais sur les dispositions techniques permettant cette mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Le dossier mis en consultation est téléchargeable à cette adresse : <https://we.tl/t-Sf2gB9brwa>

Nous vous invitons fortement à participer à cette consultation en envoyant un avis à l'adresse de courriel suivante : [arles.concertationmecdu.plu@ville-arles.fr](mailto:arles.concertationmecdu.plu@ville-arles.fr)

Afin de vous aider dans l'élaboration d'une réponse, nous avons étudié le dossier avec d'autres associations du collectif "En travers de la route", et nous en avons tiré plusieurs points à mettre en avant.

Afin d'éviter les copier/coller, nous vous suggérons de réécrire quelque peu les différents points soulevés ou de ne choisir que certains d'entre eux pour votre contribution, même si tous les points méritent d'être soulevés.

#####

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) inclus dans le PLU d'Arles mentionne que « la préservation des paysages et des activités agricoles de Camargue et de Crau s'affiche comme l'un des objectifs majeurs du PLU. Ceci au regard du rôle essentiel qu'ils jouent dans l'identité paysagère du territoire, la construction de la trame verte et bleue, la régulation face aux risques d'inondation, de submersion marine et de ruissellement pluvial, la régulation des émissions de gaz à effet de serre (...) ».

Les modifications demandées par le projet autoroutier pour mettre en compatibilité le PLU vont totalement à l'encontre des objectifs inscrits dans le PADD. Destruction d'alignements d'arbres et de continuités végétales considérés comme à préserver par le PLU. Plus de 3,7km de haies détruites.

Argument très flou pour les zonages 1AUE et UP : « Le projet d'infrastructure n'est pas implicitement autorisé mais n'est pas non plus interdit. Tout ce qui n'est pas interdit est

autorisé. » L'inverse est donc tout autant vrai : tout ce qui n'est pas autorisé est interdit. Ce n'est pas un changement d'usage des parcelles mais une modification du règlement de certains zonages, sans limite spatiale. Les modifications apportées seraient ainsi applicables à toutes les parcelles agricoles (A) ou naturelle selon la loi littorale (Npr) de la commune au nom du "projet de contournement autoroutier". On peut imaginer toute sorte d'infrastructures liées à ce projet, des usines à bitumes, des bretelles supplémentaires, des aires d'autoroute etc...

Le dossier présenté apparaît contraire aux objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) notamment à son Projet d'Aménagement et de développement durable (PADD du SCOT). Ont été éludés des pans entiers de ces documents de planification pour n'en retenir que les éléments qui pouvaient être compatibles avec ce projet destructeur, alors que de nombreux objectifs ciblés du SCOT sont en faveur de pérenniser le foncier agricole et de le protéger pour les générations à venir, celui-ci n'étant pas une ressource renouvelable. Or la DREAL PACA estime l'emprise du projet plus les délaissés agricoles à plus de 150ha de terres agricoles. Ce qui va totalement à l'encontre des objectifs du SCOT.

L'analyse de la Directive Territoriale d'Aménagement semble plus porter sur le rayonnement économique du Grand Port Maritime de Marseille qu'autre chose. Il est navrant de lire dans cette très succincte analyse que le projet permettrait de "concourir au développement du potentiel logistique multi modal (fluvio-maritime, rail, route), du site Arles-Tarascon-Beaucaire. » Comment est-ce possible de ne retenir que ça d'un document mentionnant à plusieurs reprises les objectifs de maintien et de préservation des terres agricoles et naturelles ?

La DTA prévoit de conserver le potentiel agricole actuel de production et par conséquent la surface agricole utile, de garantir le maintien et le développement des activités agricoles dans les espaces agricoles de production spécialisée, en particulier pour les espaces soumis à la pression de l'urbanisation et au développement touristique. Donc le projet est incompatible avec les objectifs de la DTA.

L'analyse du SRADDET fait totalement l'impasse sur les enjeux environnementaux et agricoles établis par ce document régional. Ce dernier fixe de « diminuer de 50 % le rythme de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers sur le territoire régional à l'horizon 2030 ». Il a également pour objectif de privilégier en priorité la préservation des espaces agricoles, notamment les espaces irrigués et/ou à forte valeur agronomique, comme les terres arables de Camargue et les terres de la Crau humide, toutes deux fortement impactées par le projet autoroutier. Donc le projet n'est pas compatible avec le SRADDET.

Aucune mention faite des périmètres AOC/AOP pour le foin de Crau, ni pour l'IGP Camargue. Les visuels en image de synthèse présentés dans la consultation sont très trompeurs.

Les remblais dans le secteur de la draille marseillaise sont prévus jusqu'à 12m de hauteur (!), ce qui n'apparaît pas du tout dans les images présentées. Comment s'imaginer que les ripisylves du Rhône ne seraient pas impactées, que le viaduc leur passera dessus sans dommages ?

La phase de travaux, notamment, détruira ces milieux. Les zones de compensation ne sont pas identifiées alors que pour qu'il y ait additionnalité des zones de compensation, il faut que des friches ou des zones urbanisées retournent à un zonage agricole ou naturel.

On note une incohérence dans les superficies agricoles affectées par le projet. Fin 2022, la DREAL PACA parlait de 137 ha de terres agricoles, plus 18 ha de délaissés agricoles à cause de la fragmentation et la coupure des accès. Soit 155 ha. Or page 26 du dossier MECDU, il est fait mention de 120 ha, alors que rien n'a changé dans l'emprise du projet.

Pour vous aider, voici les significations des divers acronymes utilisés dans les documents officiels : AOC = Appellation d'origine contrôlée AOP = Appellation d'origine protégée DREAL = Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement DTA = Directive Territoriale d'Aménagement IGP = Indication géographique protégée MECDU = Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme PADD = Projet d'Aménagement et de Développement Durables PLU = Plan Local d'Urbanisme SCOT = Schéma de Cohérence Territoriale SRADDET = Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

#####

Nous vous remercions d'avance de contribuer à cette consultation publique. Soyons nombreux et nombreuses à dire combien nous sommes opposés.es à ce projet destructeur. \*\*\*  
ATTENTION, dernier délai pour votre contribution, le 16 janvier 2024\*\*\* En vous souhaitant une belle année 2024 ! Naciccalement, Le CA

Le Collectif OPEP