



Alterconcertation de **CHANGEONS d'AVENIR** Dossier de synthèse

I. Déplacements – jeudi 10 décembre 2020 (18h30-20h20)

Intervenants : Stéphane COPPEY (FNE13) et Jean-Marc ROCCHI (Conseil de développement du Pays d'Arles)

Nombre de questions/commentaires : 7

Nombre de visionnage en direct : 89

Nombre de visites sur le site au 22/01 : 270

Lien vers la vidéo : changeonsdavenir.org/alter-concertation-1-les-deplacements/

II. Milieux naturels et climat-énergie – jeudi 15 décembre 2020 (18h30-20h10)

Intervenants : Maxime ZUCCA (CNPN) et Anthony OLIVIER (Tour du VALAT)

Nombre de questions/commentaires : 14

Nombre de visionnage en direct : 52

Nombre de visites sur le site au 22/01: 246

Lien vers la vidéo : changeonsdavenir.org/alter-concertation-2-milieux-naturels-et-changements-climatiques/

III. Cadre de vie et paysage – mardi 5 janvier 2021 (18h30-20h20)

Intervenants : Daniel Karcher (ex maire de KOLBSHEIM) et Jean-Luc MOYA (Agir pour la Crau)

Nombre de questions/commentaires : 9

Nombre de visionnage en direct : 41

Nombre de visites sur le site au 22/01 : 92

Lien vers la vidéo : changeonsdavenir.org/alter-concertation-3-paysages-et-cadre-de-vie/

IV. Agriculture et hydraulique – jeudi 7 janvier (18h30-20h30)

Intervenants : Sébastien LEVIONNOIS (Greniers d'abondance) et Mathieu ESPERT (Mas Granier)

Nombre de questions/commentaires : 3

Nombre de visionnage en direct : 27

Nombre de visites sur le site au 22/01 : 72

Lien vers la vidéo : changeonsdavenir.org/alter-concertation-4-agriculture-et-hydraulique/

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

LES DÉPLACEMENTS

75 800. C'est le nombre moyen de véhicules passant quotidiennement sur le pont de la RN113, dont 7000 poids-lourds. Dans le dossier de concertation, **la DREAL indique que le projet de contournement autoroutier d'Arles vise à détourner le trafic de transit traversant la ville d'Arles pour améliorer la qualité de vie des habitants, créer une continuité autoroutière A8-A7-A54-A9 entre l'Espagne et l'Italie et pour contribuer au développement socio-économique local.** Bien que la concertation actuelle ne remet pas en cause la pertinence du projet ou le tracé, on est tout de même en droit de se demander si cette variante « sud Vigueirat » permet de répondre à ces différents objectifs annoncés et aux attentes des habitants.

L'objectif de la continuité autoroutière peut-être vite évacué, car elle ne concerne finalement que les transporteurs routiers. Le contournement peut-il être un atout économique ? La commune étant déjà connectée à l'A54, difficile de voir comment le déplacement du flux de transit, donc de véhicules ne faisant que passer, peut apporter une plus-value économique pour le territoire. On peut néanmoins se poser la question de savoir si l'A54 a eu un impact socio-économique local ? Au vu des diverses fermetures des grandes usines arlésiennes depuis 30 ans, on peut en douter. Seule la logistique se développe dans le territoire (St-Martin de Crau, Beaucaire, Garons,...) pour un modèle très discuté vu ses impacts sur les terres agricoles et naturelles, et son bilan global sur l'emploi.

Seul l'objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants peut réellement faire débat. A commencer par celui sur les déplacements et leurs perspectives.

Il est malheureusement à signaler que dans les objectifs annoncés, contrairement au projet de liaison autoroutière Fos-Salon, il n'y a aucun objectif en termes de préservation de la biodiversité ou de lutte contre le changement climatique.

1. ÉTAT DES TRAFICS ACTUELS

(chiffres issus des documents de la DREAL consultables sur le site internet de la concertation)

75 800 véhicules par jour sur le pont de la R113 à Arles, dont 7000 camions.

40 300 véhicules par jour au péage d'EYMINY, dont 6000 camions.

En 2018, 78% des poids-lourds sont en transit. Ce taux est de 41% pour les véhicules légers. Les poids-lourds représentent 9% du trafic global au niveau d'Arles et 15% au niveau des péages.

Si les poids-lourds ont une lourde part dans les nuisances (pollutions atmosphériques, sonores, altération des infrastructures), les congestions sont principalement causées par les véhicules légers. Les charges de trafic horaires sur la RN113 présentent une forte variabilité en semaine et en saisonnalité. Il existe de gros pics horaires tels le vendredi de 16h à 18h ou les dimanches de 17h à 19h. Le flux d'écoulement du trafic est loin d'être uniforme, ce qui est un élément important à prendre en compte dans les réflexions à mener sur la pertinence d'un tel projet.

2. PERSPECTIVES DES TRAFICS ET PRÉSENTATION DU PROJET

La continuité autoroutière est vue pour aller plus vite et faciliter les échanges à travers le sud de l'Europe. Ce paradigme était compréhensible dans les années 1990, mais aujourd'hui aux vues des développements des divers ports méditerranéens, les échanges se font de plus en plus dans l'axe Sud-Nord.

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

Il est souvent présenté que si rien n'est fait, le trafic ne fera qu'augmenter et que ces chiffres de croissance de trafic sont le nœud du problème. Pourtant, le problème ne se situe pas dans l'accroissement du trafic, mais dans ses contraintes d'écoulement. Le trafic n'est pas un fluide : selon les capacités données à tel ou tel endroit, les habitants vont prendre des habitudes différentes dans leur mode de déplacement (itinéraires, horaires...). Il n'y a rien de systématique. Le modèle qui a servi pour établir les perspectives de circulation est celui de la neutralité carbone en 2050. Le constat établi sur l'augmentation du trafic des dix dernières années n'a aucune raison d'être reconduit pour les dix prochaines années. Il est par exemple envisagé une diminution des déplacements en véhicules légers (que l'on commence à constater) mais une augmentation constante du transport routier.

Selon les prévisions pour 2028, le contournement autoroutier serait emprunté par près de 43 000 véhicules. Mais il ne faut pas oublier qu'une grande partie de la population locale utilise quotidiennement la RN113. Selon les estimations de la DREAL, 29 600 véhicules par jour dont 900 camions continueront à passer sur le pont d'Arles. Ces 900 camions desserviront les différents entrepôts logistiques du territoire (sur Arles, Beaucaire, Garons), dont de nouveaux sont en projet, et cette circulation sera donc diurne. Un trafic plus important de camions sera ainsi observé sur la rocade d'Arles ou sur la RD15 entre Fourques et Beaucaire.

Il est peu fait mention dans les rapports officiels de ce déploiement incessant de la logistique dans le territoire arlésien et gardois engendrant toujours plus de camions sur nos routes secondaires.

Pour compenser la gratuité de l'autoroute entre Arles et Saint-Martin-de-Crau, il est prévu une augmentation du coût du péage aux barrières de péage. Celui-ci entraînera un phénomène de report de trafic sur d'autres voiries. Ainsi la RD6113 entre le rond-point du Vittier et Nîmes via Fourques ou la RD572 vers Saint-Gilles verront une très forte augmentation de leur trafic, alors que ces routes ne sont pas adaptées ou déjà saturées.

Il est à noter que le demi-échangeur de Raphèle ne sera pas conservé, ce qui entraînera un report sur les axes secondaires pour rejoindre Raphèle ou Mas-Thibert.

3. REQUALIFICATION DE LA RN 113 ACTUELLE

Un argument mis en avant par les partisans du contournement autoroutier est la future requalification de la RN113 qui traverse la ville en boulevard urbain. Les élus de la majorité arlésienne misent sur cette requalification pour redynamiser la ville et les quartiers de Barriol ou des Semestres.

Quotidiennement près de 30000 véhicules dont 900 camions emprunteront le pont d'Arles. Ce chiffre est dans le cas le plus optimiste et dépend de nombreux facteurs difficilement modélisables (développement transports collectifs inter-cité, développement mobilité vélo, accroissement des livraisons en ville,...). Cet ordre de grandeur de flux est énorme. Est-ce qu'avec ce trafic en 2028 on peut requalifier la RN113 en boulevard urbain ?

Pour arriver à des chiffres qui font plaisir aux décideurs, il a été mis des contraintes extrêmement fortes sur cette requalification. Lors des réunions de travaux initiées en 2019 par la DREAL il a été avancé que le tronçon Pont-de-Crau / Raphèle serait limité à 70km/h, ce qui semble inimaginable pour les utilisateurs. La traversée d'Arles se ferait, elle, à 50km/h. A cette vitesse, avec les différents aménagements (bretelles, rond-point), évacuer le flux non-continu de 30000 véhicules journaliers

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

sera très difficile particulièrement aux heures de pointe. Le trafic sera alors régulièrement congestionné.

Réduire alors cet axe en 2*1 voie pour y incorporer des voies dédiées aux déplacements doux (bus, vélo) comme on nous le vend semble impossible. Lors des études réalisées pour la DREAL en 2019, il apparaissait qu'une requalification en 2*1 voie entraînerait systématiquement un fort report de circulation en ville et sur le pont de Trinquetaille, congestionnant le centre-ville et y faisant augmenter la pollution. Plus, on crée d'axes de circulation, plus on génère de trafic. Le contournement autoroutier de Montpellier ou la L2 à Marseille en témoignent.

Cela n'étant pas dans les prérogatives de l'État, cette requalification reposera sur les collectivités locales, ville et région (voire département si cette voie bascule en RD). A la lecture des rapports et à écouter les responsables de la DREAL, il semble se dessiner une certaine hésitation des services de l'État concernant la requalification ce boulevard, conscients de la difficulté de sa réalisation. C'est une interpellation supplémentaire : **sans une correcte requalification de la RN113 ce projet fait-il sens ?**

Or en restant en 2*2 voies, ce qui semble inéluctable vu le trafic annoncé, on rate l'objectif de requalification urbaine et également d'amélioration de la qualité de vie des habitants. On déplace une partie de la nuisance du moment. A 3km on n'éloigne pas la pollution ou le bruit, juste une partie. Si certaines zones habitées seront moins impactées par la pollution d'autres le seront plus. Barriol, les Semestre ou le Plan du Bourg seront ainsi enclavés entre une autoroute et une 2*2 voies. Peut-on alors parler d'objectif atteint? Ce qui importe à l'État est de réaliser cette continuité autoroutière, plus que la qualité de vie des arlésiens.

4. PERSPECTIVES TERRITORIALES

Ce projet de contournement autoroutier se présente au même moment que d'autres projets routiers : autoroute Fos-Salon, doublement de la RD268, LEO à Avignon, ... Tous ces projets ont un impact très lourd sur les terres agricoles et naturelles, le contournement d'Arles en est le bouquet. Le contrat d'avenir que la Région s'apprête à signer avec l'État semble assez navrant pour la transition énergétique et écologique. La plupart des modifications de budget portent sur plus d'investissements pour les projets d'infrastructures routières. L'ouest du département des Bouches du Rhône en porte la plus grande partie. Avec des budgets totalement disproportionnés dans une région qui a tant besoin d'investissements dans le rail ou dans le social. **Comment justifier à l'échelle de la COP21 qu'on puisse oser prôner un tel projet ?**

Doit-on favoriser le routier ? Peut-on imaginer des aménagements pour améliorer l'existant ? Comment mieux gérer le flux ? Il y a matière à discuter. Malheureusement la concertation actuelle, malgré l'évolution de la société et les crises que nous vivons en ce moment, ne le permet pas. Contrairement au débat public actuel sur la liaison Fos/Salon où les services de l'État ont pu remarquer à quel point les questions des différentes modalités (rail, fluvial) ont été mises en avant par les citoyens.

C'est seulement en réduisant le trafic qu'on réduira les nuisances.

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

MILIEUX NATURELS ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Quels impacts sur les milieux naturels et la biodiversité ? Quels enjeux par rapport aux bouleversements climatiques et aux engagements de l'état en terme de réduction des gaz à effet de serre ?

Avec **Maxime ZUCCA**, ornithologue et membre du Conseil national de protection de la nature et **Anthony OLIVIER**, herpétologue travaillant à la Tour du Valat animée par **Virginie MARIS** de CHANGEONS d'AVENIR.

1. IMPACTS SUR LA BIODIVERSITÉ

- **État des lieux global**

Crise d'extinction massive : 28 % des espèces évaluées sont menacées au niveau mondial

Disparition paradoxale des espèces les plus charismatiques.

Déclin des espèces communes : 3 moineaux sur 4 ont disparu à Paris. Disparition et destruction des habitats dus à la culture intensives et l'artificialisation des sols....

- **Contexte méditerranéen**

Le pourtour méditerranéen fait partie des 34 points chauds à préserver en priorité sur la planète.

- **État des lieux en Crau et en Camargue**

Malgré les différentes protections pour protéger la biodiversité (Parc Naturel Régional de Camargue, réserves naturelles, zone Natura 2000) les études de Thomas Galewski et de Vincent Devictor montrent une baisse importante de la biodiversité en particulier les oiseaux. Les milieux naturels ont perdu 1000 ha de terre chaque année depuis 1990

- **Projet de contournement autoroutier**

Le projet de contournement va augmenter la destruction de la biodiversité déjà très impactée. En particulier dans le secteur des marais de Meyranes et des Chanoines, zone de tourbières, de laurons. 21 ha d'intérêt communautaire vont être détruits.

L'inventaire de la DREAL en 2019 répertorie :

- 108 espèces d'oiseaux dont 84 protégées (l'outarde canepetière, le crabier chevelu...)
- 7 espèces de reptiles (le lézard ocellé)
- Des batraciens (le crapaud épineux)
- Des insectes (papillon, libellule odonate, diane)

- **Un enjeu spécifique : la connectivité**

- **Impacts directs** : Les animaux se déplacent soit pour trouver de nouveaux territoires, soit pour migrer (ex: les batraciens, les papillons) soit pour s'alimenter (chauve-souris) ou se reproduire. Les barrières que constituent les constructions routières (autoroutes, voies rapides) vont impacter leur déplacement et leur survie. Ce contournement crée une deuxième barrière et une fragmentation du milieu en particulier pour les chauves-souris qui nichent en Camargue et hibernent dans les Alpilles.

- **Impacts indirects** : Bruit, collisions

- **et encore plus indirects** : Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF), extraction de matériaux, transport de matériaux et bilan carbone du chantier.

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

2. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

La Camargue, un joyau de biodiversité, la mieux protégée de France, avec un parc naturel régional ancien, de grandes superficies classées en réserves naturelles (Les Marais du Vigueirat, la réserve de Camargue, la Tour du Vallat), de plusieurs sites Natura 2000 (du Grand Rhône, Marais de Crau...), site classé RAMSAR (zones humides d'importance internationale), réserve Man and Biosphère (UNESCO).

Beaucoup de périmètres ont été dessinés pour que l'autoroute puisse passer, cela avait été pensé ...

Origines juridiques de la séquence, ERC : Éviter, Réduire, Compenser

- Loi de 1976 : « supprimer, réduire, et si possible compenser les conséquences dommageables pour l'environnement » (article L.122-3 du code de l'environnement). Elle s'applique au projet, plan et programme soumis à évaluation environnementale.
- 1985 : Directive européenne qui introduit la séquence ERC pour tous les états membres
- 2009- 2010 : la séquence ERC est réaffirmée dans les lois du Grenelle notamment à travers la réforme de l'étude d'impact.
- 2012 : publication d'une doctrine d'application de la séquence ERC par le ministère de l'écologie
- 2013 : publication des lignes directrices déclinant la doctrine ERC
- 2016 : clarification et enrichissement de la séquence ERC en introduisant le principe d'action préventive

* Ce principe implique d'**éviter** les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit, à défaut d'en **réduire** la portée, enfin en dernier lieu de **compenser** les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites, en tenant compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées (article L110-1)

Le principe d'action préventive et de correction des atteintes à l'environnement se doit d'utiliser les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable.

*Ce qui est important, la séquence ERC vise à l'**absence de perte nette de la biodiversité**. Les mesures compensatoires doivent se traduire par une obligation de résultat. Si la compensation n'est pas satisfaisante le projet ne peut pas être réalisé en l'état (ex : problème des tourbières).*

L'évitement : il existe 2 types d'évitement

En amont, comparaison de deux tracés, selon une analyse multicritères (biodiversité, sociaux économiques...) en vue de trouver la moins mauvaise des solutions.

Évitement in situ au sein du projet : si on constate que des habitats particulièrement riches qu'on ne peut pas remplacer, le tracé doit s'adapter ou le contourner (ex : les tourbières).

La réduction :

En phase de chantier, faire en sorte que le chantier soit le moins impactant possible (ex. : saisonnalité de l'abattage des arbres et respect de la période de nidification)

En phase d'exploitation : par exemple, en réduisant la mortalité des individus par la création de dispositifs de franchissement des infrastructures.

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

La compensation :

Après avoir évité et réduit, on évalue la perte de biodiversité résiduelle. Si l'impact est significatif, il doit donner lieu à une compensation. La compensation doit viser une équivalence fonctionnelle (ex. : habitats semblables à ceux qui ont été détruits).

Suite à la destruction d'un site par le projet, on essaie d'améliorer l'existant sur un autre site (ex. : création de mares).

On n'a jamais de compensation en dés-imperméabilisation des sols.

Dans ce projet il y a des choses qui ne peuvent pas être compensées ; par exemple les marais de Raphèle sont installés sur une immense tourbière, écosystème uniques en France méditerranéenne, et qu'il n'y a pas d'équivalent ailleurs en Europe.

3. BOULEVERSEMENT CLIMATIQUE

Les prédictions globales :

Une augmentation des températures de plus de 2° semblait être un scénario qui permettait de respecter les conditions d'habitabilité, de bien-être et de confort supportable. Ce scénario s'éloigne chaque année d'avantage du fait de l'augmentation des concentrations des gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Les engagements explicites :

- COP21
- Loi climat-énergie
- Engagement de l'Europe : 55 % de réduction d'émission de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici 2030

Ces engagements sont vitaux, particulièrement chez nous en Camargue : sécheresses, augmentation du niveau de la mer et crues.

Face à ces engagements qui ne sont pas respectés, on a un certain nombre de contentieux en cours (saisie de la justice)

- URGENDA (Pays-Bas)
- Acceptation du conseil d'Etat de la saisine portée par Grand-Synthe pour que l'état respecte ses engagements.
- « Notre affaire à tous » un certain nombre d'associations qui saisissent le Conseil d'état pour que celui-ci respecte ses engagements.

Ce projet de l'ancien monde répond essentiellement aux besoins actuels et futurs du Grand Port Maritime de Marseille (2018 : 1,15 millions de containers, prévisions en 2023 : 2 millions et en 2030 : 3 millions). Cette augmentation des gaz à effet de serre, ce coût carbone très important ici et dans les pays exportateurs, c'est une conception de l'avenir inacceptable, irréaliste et complètement décalée par rapport aux engagements de l'état en terme de réduction de gaz à effet de serre.

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

PAYSAGES ET CADRE DE VIE

La RN113 traverse aujourd'hui la ville d'Arles avec une densité de trafic très importante, entraînant de fortes nuisances atmosphériques et sonores. Le projet de contournement se propose de remédier en partie à ces nuisances. Est-ce réaliste ? Quel impact aura ce contournement sur notre cadre de vie et nos paysages ? Quel avenir pour la RN113 actuelle ?

I. POLLUTIONS ET NUISANCES

Pour évoquer la question du cadre de vie d'Arles liée à ce contournement autoroutier, il faut évoquer la question très prégnante de la pollution de l'air et la re-contextualiser notamment au niveau de l'engagement de l'État en matière de réduction de la pollution de l'air et des gaz à effets de serre. L'objectif national est de réduire les émissions de GES de 40% en 2030 par rapport aux données de 1990. Nous sommes actuellement en retard sur cet objectif.

Il est particulièrement visé les oxydes d'azotes qui sont les principaux polluants atmosphériques et dont l'origine est due à 55%, aux transports routiers. Il est à rappeler que la pollution de l'air est la troisième cause de mortalité évitable dans le pays. La France a été condamnée à plusieurs reprises et risque de l'être encore prochainement pour le non-respect de la directive européenne concernant la qualité de l'air, et notamment sur le fait qu'elle ne respecte pas la valeur limite annuelle sur le dioxyde d'azote, et ce depuis 2010. Ça fait 10 ans que la France est déjà en infraction sur cette question importante.

Cela peut sembler déconnecté de ce projet, mais ça pose au contraire le cadre légal autour de celui-ci. On est alors en droit de se poser la question de savoir si ce projet participe aux objectifs de la France de réduire ses émissions de GES.

Le principal problème de ce projet réside dans le fait que la pollution de l'air ne sera pas réduite, mais déplacée. En 2028 les trafics cumulés du contournement et de l'axe actuel seront assez similaires à celui du trafic actuel. Il n'y a donc guère de chance de voir la pollution globale diminuer. Une partie en sera déplacée juste au sud de la ville, mais cela reste des gaz diffus, il ne faut pas croire que la pollution reste aux abords immédiats des routes.

En regardant en détail les cartes fournies par la DREAL concernant les estimations d'émissions des oxydes d'azote en 2028, on peut toutefois constater une amélioration notable au niveau de Trinquetaille, en particulier au Vittier et à Saint-Genest. Il est difficile de parler d'amélioration sur le quartier de la Roquette, tant celui-ci reste concerné par une forte pollution. Par ailleurs, les habitants de Raphèle, Balarin ou encore Saint-Martin seront plus exposés. Sans oublier les futurs riverains ruraux du contournement.

Au total, selon la DREAL, « seules » 2800 personnes seraient moins exposées aux émissions de gaz polluants. Même si c'est mieux que rien, c'est un élément important pour relativiser l'impact de ce projet sur la pollution de l'air.

Autre nuisance importante, le bruit. Les cartes présentées dans les documents officiels, montrent un fuseau de nuisance assez similaire à la pollution de l'air. Selon celles-ci l'impact sonore serait inchangé entre Raphèle et Saint-Martin de Crau. Si l'on note une amélioration en traversée d'Arles, le contournement engendrera une forte dégradation au sud d'Arles le long de celui-ci. Les couleurs

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

employées dans les cartes, en particulier le vert, peuvent parfois induire en erreur.

Il est nécessaire de garder à l'esprit qu'en cas de contournement autoroutier, la RN113 actuelle serait toujours empruntée par près de 30000 véhicules jours, dans un flux non-linéaire. La réduction des nuisances sonores ne sera pas non plus marquante.

Quelles solutions seraient toutefois envisageables pour réduire les nuisances actuelles ? Il y a eu des solutions techniques proposées par les techniciens de l'État et les associations présentes dans les commissions. Parmi elles, la réduction de la vitesse à 50km/h sur la partie urbaine de la RN113 serait la plus judicieuse pour réduire les nuisances atmosphériques et sonores. Des murs anti-bruit et des revêtements spéciaux sont aussi avancés, mais ces solutions ne sont pas radicales.

II. PAYSAGES

Quel impact aura ce contournement sur les paysages ? De nombreuses entités paysagères seront traversées par cette autoroute : haute Camargue, bocages périurbains de Gimeaux, Grand Rhône, Petit Plan du Bourg, Grand Plan du Bourg, terres agricoles de la Draille marseillaise, Crau des marais et des étangs, et enfin Coussouls de Crau. Ce dernier étant un milieu unique et non compensable.

Vu cette multiplicité des milieux traversés, l'impact sera lourd. Il n'y aura pas d'autoroute sans ouvrage d'art important, au regard de la traversée du Rhône et des nombreux réseaux hydrauliques impactés. Plusieurs viaducs et ponts sont prévus. Dans un territoire plat, ceux-ci seront forcément visibles, à plus ou moins grande distance.

Le principal ouvrage sera un viaduc pour traverser le Rhône, en tête de Camargue, à quelques encablures des limites du Parc Naturel Régional. Il sera d'environ 1800m de long et la route sera à 25m de hauteur.

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 ».

Un autre impact très peu évoqué pour ne pas dire occulté pour l'instant, est la phase de chantier. Comment réaliser des travaux d'élargissement de la RN113 en maintenant une circulation très difficile ? Voies provisoires, sur largeurs temporaires, ouvrages de génie civil spécifiques,... Il est à prévoir d'énormes difficultés de circulation se répercutant sur l'ensemble du réseau secondaire et urbain pendant de longs mois.

L'accès au chantier ou l'acheminement d'engins sera également très compliqué dans certains secteurs, comme par exemple au niveau du Petit Plan du Bourg où seule la RD35 existe. Les camions passeront-ils par la zone urbaine, devant plusieurs groupes scolaires ? Ou ce sera un énorme détour par Mas-Thibert, qui en subira alors les conséquences ?

Les travaux qui s'annoncent seront particulièrement pénalisant pour le cadre de vie et la circulation de milliers d'arlésiens et de saint-martinois au quotidien.

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

III. REQUALIFICATION DE LA RN 113

Cela fait rêver certains habitants et les élus à la tête de la mairie d'Arles : le contournement autoroutier permettrait une requalification en boulevard urbain de la RN113. Le rapport du dossier support de concertation de la DREAL mentionne que « la requalification urbaine de la RN113 constitue un projet distinct, bien que complémentaire, de celui du contournement. Ses modalités ne font donc pas l'objet de la présente concertation ».

Or si ce projet de requalification est bien conditionné par celui du contournement, l'inverse n'est pas vrai. L'un est présenté sans l'autre. Nous sommes dès lors en droit de nous interroger sur la pertinence de l'objectif initial de l'amélioration du cadre de vie pour les arlésiens ? Comment imaginer un tel projet de contournement sans repenser simultanément l'axe actuel ? Comment mener une concertation publique sans l'un des éléments essentiels pour la compréhension de l'évolution de notre cadre de vie ?

Aujourd'hui il est fait mention de requalification de la RN113 en boulevard urbain. Par définition, un tel équipement se définit comme un axe structurant qui combine les fonctions de déplacement et d'espaces publics de qualité où les nuisances liées au trafic routier sont fortement réduites.

Il est nécessaire de rappeler que le contournement autoroutier permettra de déplacer seulement le flux de transit, soit environ 55% des véhicules empruntant le pont sur le Rhône. Dans les études de prévisions de trafic menées par la DREAL, s'appuyant sur le scénario de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2019, il est prévu en 2028 avec le projet de contournement, un trafic persistant de 29600 véhicules journaliers sur le pont de la RN113 traversant Arles, dont 900 camions. Pour comparaison, le trafic moyen sur un tronçon autoroutier français est de 29800 véhicules/jours.

A l'évocation d'un boulevard urbain on peut s'attendre en effet à de la mobilité douce, des pistes cyclables, de la fluidité ou encore une réduction du caractère accidentogène de l'axe, mais il est bien difficile d'imaginer cela.

L'alternative est très claire : soit il est maintenu un axe en 2*2 voies plus fluide avec une vitesse réduite malgré un risque de congestionnement aux heures de pointes et sans changement notable sur la ville, soit les décideurs locaux croient à ce projet de requalification urbaine et l'axe bascule en 2*1 voie, plus des voies de bus et cyclables, avec une circulation totalement congestionnée, et un report sur certains axes du centre-ville comme le montre une étude de la DREAL en 2019, entraînant une hausse de la pollution en centre-ville.

Une autre question relative à cette requalification est son coût. A défaut de projet concret, aucun coût n'est pour l'instant évoqué. Ce projet sera une problématique de la commune et de la communauté d'agglomération. Le coût sera en grande partie à la charge des collectivités locales. Avec quels impacts pour les impôts locaux des arlésiens, pour un projet dont on peut douter de sa fiabilité ?

Il est prévu que des études sur ce projet soient lancées par la mairie dans le premier trimestre 2021. **Malheureusement à l'heure de cette concertation, nous n'avons encore une fois pas tous les éléments pour juger les réels impacts de ces projets complémentaires sur notre cadre de vie.**

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

AGRICULTURE ET HYDRAULIQUE

Avec la participation de **Sébastien LEVIONNOIS**, chercheur en écologie tropicale, membre de l'association « les greniers d'abondance », **Mathieu ESPERT**, membre de la coopérative agricole Longo Mai au Mas Granier à Caphan, animée par **Cyril GIRARD** de Changeons d'Avenir.

I. LE SYSTÈME ALIMENTAIRE ET SA VULNÉRABILITÉ FACES AUX GRANDES MENACES ACTUELLES

– Qu'est-ce que le système alimentaire ?

Autrefois, les pouvoirs publics à travers les greniers d'abondance prévoyaient le stockage annuel à de céréales nécessaires à l'alimentation de leurs habitants.

La complexité du système alimentaire n'est plus à démontrer, exemple pour faire un yaourt aux fraises, nous faisons le tour du monde !!! Pour chaque ingrédient, nous sommes dépendants des entrants comme le soja pour l'alimentation du bétail, les phosphates pour les engrais et les pesticides. Pour la distribution du lait dans les entreprises agro-alimentaires, nous dépendons du transport et donc du pétrole. Importation des fruits et légumes où on peut trouver en Espagne d'immenses superficies de culture sous serres utilisant énormément d'énergie, d'engrais et pesticides. Le sucre issu de culture industrielle de betteraves ou de carottes utilisant aussi des engrais et des pesticides. Idem pour l'amidon, les épaississants (gomme de Guar venant d'Inde) et Carraghénanes (algues venant des Philippines) et enfin les arômes, issus de la pétrochimie. **En résumé pour ce simple produit, nous avons besoin d'une dizaine d'espèces végétales et animales réparties partout dans le monde.** Cela implique une forte dépendance aux transports de longues distances. Après conditionnement et emballage en usine, le périple continue via des plateformes logistiques, des camions de livraison et les rayons des grandes surfaces.

En amont de la production, on a la politique foncière et agricole et les intrants agricoles. En aval, on trouve, la transformation, la distribution, la consommation puis les déchets.

Les principales menaces qui rendent cette sécurité alimentaire vulnérable:

1. Changement climatique et effets sur la production agricole :

Historiquement un certain nombre d'évènements climatiques extrêmes, sécheresses de 1976, de 2003, fortes inondations de 2016 ont entraîné chaque fois 15 à 20% de perte de la production agricole en France. Les projections sur des années normales selon un scénario optimiste de météo France s'élèvent à + 3° à l'horizon 2100, globalement toute la France sera touchée par une exacerbation de la gestion de l'eau. En France 50% de la réserve en eau est utilisée par l'agriculture, cela sera contraint par le changement climatique parce qu'on s'attend à une réduction de 10 à 40% des débits des rivières.

2. L'effondrement de la biodiversité

Sur notre planète aujourd'hui, les mammifères terrestres, sont représentés essentiellement par les humains et animaux d'élevage, alors que les autres mammifères sauvages ne représentent plus que 5% de la biomasse totale. On a un poids écologique disproportionné. C'est aussi quantifié pour les insectes, en 2019 une étude a montré qu'en 10 ans leur population a baissé de 67%, dans des prairies et des parcs... Cela affecte les services écosystémiques dont l'agriculture a besoin, par exemple la pollinisation, la vie du sol. Cet effondrement de la biodiversité n'est pas étranger à la

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

manière dont on conduit l'agriculture: utilisation de pesticides, perte de la diversité des paysages (remembrement) ce qui amène une perte de niches écologiques.

3. Épuisement des ressources énergétiques et minières

80% des énergies utilisées aujourd'hui sont issue des énergies fossiles. Ceci est vrai aussi au niveau agricole pour faire tourner les tracteurs, fabriquer les intrants chimique, alimenter les industries agroalimentaires, et transporter les produits. On estime en France que 30 000 semi-remorques circulent chaque jour pour l'approvisionnement alimentaire à ses différentes étapes. A cela vient s'ajouter les kilomètres parcourus par chaque ménage pour s'approvisionner. Le problème c'est que ni ces énergies, ni même les engrais phosphatés, ne sont inépuisables !

4. Crise financière et fragilité économique des acteurs

Accumulation de la dette publique et aussi privée. On peut voir des acteurs faire faillite y compris dans la distribution, on assiste à une paupérisation d'une partie de la société qui n'a plus accès aux ressources alimentaires. La structure économique de notre modèle alimentaire est une structure en sablier ce qui la rend extrêmement fragile : 436 000 exploitations agricoles alimentent 67 000 000 de consommateurs à travers un goulot d'étranglement composé de 600 entreprises agroalimentaires (85% du marché) et seulement 6 centrales d'achats (92% du marché). Si une seule centrale d'achats fait faillite on aura un impact disproportionnel vis-à-vis de la population. De même pour la fixation des prix auprès des agriculteurs et pour les consommateurs par rapport à l'offre des produits.

5. Artificialisation des terres agricoles

En France métropolitaine il y a 28 millions d'hectares de sol agricole, une perte de 5 millions d'hectares depuis la sortie de la seconde guerre mondiale dû à l'étalement urbain et aux aménagements autoroutiers, qui en représentent 30 à 50%. Cela contribue à une perte nette de nos capacités de production. Dans le cadre de l'aménagement urbain, le taux d'artificialisation des sols est supérieur à l'augmentation de la population. Arles en est un bon exemple.

La combinaison de ces différentes menaces nous amène à penser « résilience alimentaire » : réussir à maintenir notre capacité à produire et à approvisionner la population.

L'aménagement et le transport autoroutier, favorise l'effondrement de la biodiversité, contribue à l'artificialisation des sols et au changement climatique (émission de CO²) et enfin renforce notre dépendance au pétrole, aux grandes chaînes d'approvisionnement, favorise la déterritorialisation de la production.

En France, en moyenne 90 % de ce qui est produit sur un département est exporté et 90 % de ce qui est consommé est importé.

220 000 hectares de terre agricole (308 000 terrains de foot) ont été perdus entre 1998 et 2014 dans les Bouches du Rhône (Centre régional de l'information géographique Provence-Alpes-Côte d'Azur CRIGE-PACA) : 55 % destinés aux zones industrielles, commerciales, infrastructures et équipements, 31% aux zones urbanisées, 9 % aux mines, décharges et chantiers et 5 % aux espaces urbains ouverts et zones de loisir. Au total 15 % de la superficie du département est artificialisée, 3 fois plus que la moyenne nationale. Il y a une pression endémique sur les terres agricoles. Le fuseau du projet de contournement autoroutier va impacter entre 80 et 150ha de terres

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

agricoles et naturelles.

Témoignage de Mathieu, membre de la ferme Longo Maï

Contrairement aux cultures intensives pratiquées sur le territoire, nous avons diversifié les cultures. Par contre, la culture des foins de Crau est maintenue, car elle est à la base d'un système très fragile pour l'écologie de ce milieu et le rechargement de la nappe phréatique. Nous pratiquons la vente directe quasi exclusivement (marché, AMAP ...).

II – LES ENJEUX AGRICOLES SUR LE TRACÉ

Sur le fuseau on trouve riziculture, vigne, arboriculture, maraîchage, prairies, élevage extensif : une agriculture diversifiée 20% en bio.

Les grandes cultures et le riz sont le plus impactées en tête de Camargue. On a ensuite des zones de maraîchage, des zones de cultures permanentes, arboriculture et vigne, puis des prairies et des zones de pâturage. Cette diversité est intéressante, à proximité de la ville, cela fait partie de la résilience alimentaire.

- La riziculture est un gros enjeu agricole, en pleine transition (21% en transition vers l'agriculture bio, label IGP). Le principe de cette agriculture nécessite des rotations de cultures, (blé, tournesol ou légumes de plein champ) le riz permet d'apporter de l'eau douce sur ces parcelles et de faire baisser la nappe salée, De plus elles entretiennent un réseau hydraulique intéressant pour le territoire, pour gérer des espaces naturels qui deviennent des réservoirs de biodiversité.
- La viticulture, culture traditionnelle en Camargue, 10 exploitations sont concernées par le fuseau dont 2 en bio. 3% de terre sont menacées / 4.5ha de vignes.
- Arboriculture : surtout des pommes, il y a eu aussi une progression de l'oléiculture, 12ha menacés.
- Maraîchage : petites surfaces mais très diversifiées, 1.5ha menacés (4 exploitations dont une en bio),
- Foin de Crau : une AOP, 3 coupes annuelles, puis ces terres sont pâturées par les ovins. Cette production entre aussi dans le système d'alimentation de la nappe phréatique. 23% du projet est constitué de foin de Crau environ 35ha.
- Élevage ovin: enjeu de préservation de l'environnement et des races rustiques, de plus en plus d'exploitations pratiquent la vente directe ; (28%, 44ha entre les parcours et les prairies sont concernés).
- Élevage taurin : 3ha concernés

Ce mitage des terres favorise encore plus les formes d'agriculture intensives sans installation humaine, dépendantes de la logistique pour la distribution des produits. A proximité des autoroutes les agricultures plus diversifiées, plus paysannes, deviennent moins viables.

Il existe dans le Code rural un principe de compensation : l'obligation de compenser les terres agricoles détruites, liées à un écosystème particulier, va se heurter à l'impossibilité de le faire. Rien n'est présenté sur ce sujet dans les dossiers officiels de la concertation.

La DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) présente ces espaces agricoles comme des gestionnaires de l'écosystème, des espaces à protéger, on se retrouve dans une contradiction entre ce qu'impose la loi et ce qui nous est proposé !

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

III – L'HYDRAULIQUE : LA GRANDE INCERTITUDE

1. La nappe phréatique de Crau

Intimement liée aux pratiques agricoles de surface, cette nappe est particulièrement fragile

L'enjeu majeur sur le territoire c'est l'eau en particulier avec un climat méditerranéen. La nappe de Crau, d'environ 550 millions de m³, est affleurante sur une grande partie du tracé de l'autoroute, à 1m de la surface. Une grande partie de cette eau est captée pour fournir l'eau potable aux Arlésiens. Cette nappe est alimentée à 70% par les canaux d'assainissement et l'irrigation des prairies de Crau.

Chaque ha de prairie irriguée permet l'alimentation en eau de 250 habitants !

Le SYMCRAU a analysé le fonctionnement de cette nappe, et prévoit une grosse tension sur cette nappe en 2050, avec l'évolution de la population, la diminution des terres agricoles, le changement climatique, la transformation des surfaces, etc...

A cela s'ajoutent les risque de pollution de eaux de surface par l'autoroute malgré les bassins de rétention initialement prévus.

2. L'impact sur l'hydraulique agricole

On s'aperçoit qu'on a tout un réseau de canaux des micro-roubines qui alimentent parcelle par parcelle les prairies, et qui risque d'être contrarié par l'autoroute. Il va falloir chaque fois des ouvrages de transparence particuliers. On va imperméabiliser les sols et changer l'hydraulique de surface.

L'impact du projet sur l'hydraulique compte tenu de la faible déclivité du territoire, et de la complexité des canaux, de la nécessité d'entretien des ouvrages, va dégrader un système agricole fragile et inquiète certains agriculteurs sur le territoire. (Pb des ASA)

3. Le risque inondation

Conformément au PPRI (Plan de prévention du risque Inondation), référence crue de 1856.

La majorité du tracé de l'autoroute se trouve en zone inondable, en cas de crue 1.50m d'eau. L'état a octroyé au concessionnaire une surcote de 10cm.

Cela nécessite des aménagements impressionnants, par exemple : créer des stations de pompages Albaron, Gimeaux, sur-dimensionner des bassins de rétention, mettre au sec des réseaux annexes (gaz, électricité), améliorer la transparence du canal de Crau, réaliser de nombreux ouvrages de décharge et parties sur pilotis (sur 250 et 750m), entretenir rigoureusement les ouvrages existants, améliorer le fonctionnement de l'hydro-zone RN113/voie ferrée etc...

Le tracé définitif n'est pas encore arrêté et les contraintes hydrauliques mal connues, leur efficacité relative et qui va payer ?

Le tracé Sud a été validé par L'État parce que c'est un des moins chers, contrairement au tracé sous fluvial, qui était préconisé en matière de sauvegarde des terres agricoles et des espaces naturels, mais l'addition risque de gonfler fortement chaque fois qu'on précise un peu les choses et qu'on se penche sur les dossiers.