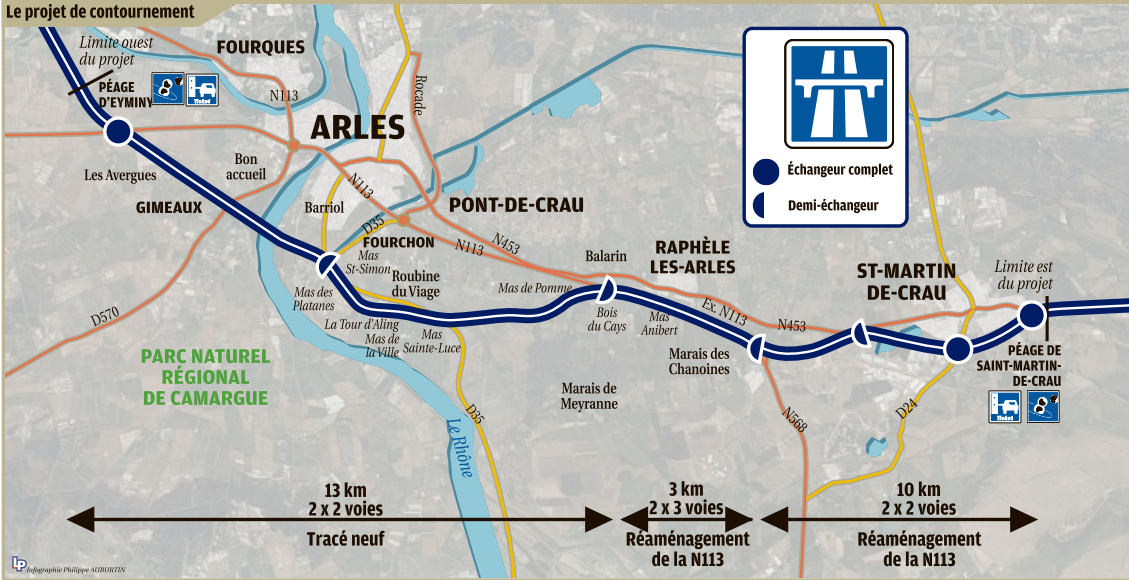


Les anti-autoroute lancent l'opération remobilisation

Alors que les études sont réactivées, ils dénoncent un projet écologiquement destructeur



L'actualité les y a sans doute obligés. Alors que le projet de loi sur les mobilités nouvelles intègre le contournement autoroutier d'Arles dans les réalisations à prévoir d'ici à 2027, et que les études ont été réactivées, les anti-autoroute se sont remobilisés, avec une lettre ouverte adressée aux ministres de la Transition écologique et des Transports. Dans ce courrier, cosigné par les députés européennes Michèle Rivasi et Karima Delli, et les associations Jean-Jacques Raquin, membre de l'association depuis de longues années. Il faut arrêter de danser sur un volcan, ce projet est aussi déclinant que Notre-Dame des Landes, ou que celui qui consistait à faire passer une autoroute dans le marais poitevin. Mais il y a derrière un lobbying économique qui manipule la population.

Du côté de l'association Acen (Arles Camargue environnement), opposant historique au contournement, "on assume nos préoccupations environnementales", explique Jean-Jacques Raquin, membre de l'association depuis de longues années. Il faut arrêter de danser sur un volcan, ce projet est aussi déclinant que Notre-Dame des Landes, ou que celui qui consistait à faire passer une autoroute dans le marais poitevin. Mais il y a derrière un lobbying économique qui manipule la population.

Dans le viseur des "anti", le port autonome de Marseille et les logisticiens de Saint-Martin-de-Crau, mais aussi la députée d'Arles Monica Michel, qui a longtemps occupé un poste

de cadre dirigeante pour le port autonome. "Pendant toute sa carrière, elle a mis des camions sur les routes, taclé Cyril Girard, de Nacica. Et nous, ce que l'on craint, c'est que cette future autoroute crée un appel d'air, soit un aspirateur à camions. Il y a sept-huit ans, le port traitait 800 000 containers par an, on en

"On craint que cette autoroute soit un aspirateur à camions"

L'ASSOCIATION NACICA

compte 1,2 million aujourd'hui. Ce qui manque, c'est un axe routier. Cette autoroute serait du pain béni pour le port et pour ceux qui veulent toujours plus de logistique." Pour les associations, le contournement, qui plus est dans une zone extrêmement sensible, déplacerait la circulation, mais aussi tous les problèmes qu'elle génère, un peu plus loin. "On ne peut pas dire

qu'on veut moins de pollution et mettre en place une infrastructure qui amènera davantage de pollution, il faut arrêter la schizophrénie", poursuit Cyril Girard, qui a également lancé avec son association une pétition contre l'autoroute, comptant plus de 1 430 signatures.

Lui, comme les autres signataires du courrier, milite pour des solutions alternatives. "Il faut interdire purement et simplement les camions en transit sur la RN 113, affirme le responsable de Nacica. Ils transportent des containers qui ont fait des milliers de kilomètres. On ne va pas nous faire croire que 30 minutes de trajet en plus, en passant par Orange, cela va paralyser l'économie!"

"Il faut avoir le courage de dire que les poids lourds en transit ne doivent plus passer sur cette zone, insiste Jean-Jacques Raquin. Si vous enlevez tout ce trafic, vous réglez énormément de sujets. On peut aussi mettre en sécurité les tronçons les plus dangereux, requalifier l'existant, repenser au tunnel sous le

Rhône, tout le monde considèrerait à une époque que c'était la meilleure solution, mais elle était trop chère. Avec le surcoût de l'autoroute sur pilotis, on peut se reposer la question, d'autant que ce serait une solution moins toxique, ne serait-ce que sur le plan du paysage. On peut parler ferroutage, qui est un vrai sujet, on a le Rhône qui est sous-exploité. Mais nos alternatives, personne ne veut les regarder, ça cause trop de fatigue intellectuelle!"

Ces solutions, et la position des anti-autoroute, l'eurodéputée Michèle Rivasi les présente au ministre de la transition écologique François de Rugy lors des états généraux de la santé, le 17 décembre prochain. Un rendez-vous est aussi espéré avec le ministre des Transports Elisabeth Borne. "Il y a un vrai lobbying institutionnel et économique pour pousser pour la réalisation de cette autoroute sur ce tracé, à nous de créer un contre-lobbying plus citoyen", conclut Sébastien Barles.

Christophe VIAL

LE CONTEXTE

La relance d'un projet qui date de plus de 20 ans

Une RN 113 qui sert à la fois de boulevard urbain aux Arlésiens mais surtout de semi-autoroute aux plus de 60 000 véhicules de tout poil, la moitié de voitures et l'autre de camions. Voilà la situation, source parfois de tensions. Comme en été, où les départs en vacances saturent cet axe qui est le moyen de passage le plus direct pour relier Nice à Perpignan, et donc l'Italie à l'Espagne. Un axe qui, en cas de problème, devient alors un véritable goulet d'étranglement. Demandez à tous ceux qui, ces derniers jours, se sont retrouvés bloqués à cause des actions des gilets jaunes.

Cela fait évidemment partie des arguments des pro-autoroute et d'un projet de contournement dont on parle depuis le milieu des années 90. Un projet dont on pensait qu'il aboutirait dans un délai raisonnable, le tracé définitif devant être choisi en 2002 après concertation, avec des travaux en 2010. Mais il a fallu tout recommencer, et c'est le tracé dit de "Sud Vigueirat", que personne n'avait vu venir et pour lequel il a fallu réduire le périmètre du parc de Camargue, qui a été choisi par la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) en 2012 avec une mise en service en 2020. Le projet global était estimé à 580 millions d'euros, mais un



Sans contournement autoroutier, le moindre accident, ou la moindre action de blocage, comme celles menées par les gilets jaunes, a des conséquences immédiates. /PHOTO V.F.

surcoût de 150 à 200 millions a été chiffré par la Dreal pour bâtir une partie de la route sur pilotis, pour prévenir tout risque d'inondation. Ce qui expliquait des reports en série, jusqu'à ce que l'action de la députée locale Monica Michel auprès de la ministre

des Transports Elisabeth Borne permette de relancer le dossier. Inscrit, donc, dans le projet de loi de mobilité, avec des études relancées, une enquête publique début 2021, et des travaux en 2023. Sans grain de sable dans les rouages... ch.v.

LES CIQ CRITIQUES

Robert Rocchi, président du CIQ de Pont-de-Crau qui suit le dossier depuis toujours, a réagi à la prise de position des écologistes et des associations. Leur démonstration s'appuie "sur quelques approximations, pour ne pas dire plus". Mais surtout, "on fait preuve d'un profond mépris vis-à-vis des associations d'habitants et de tous ceux qui ont travaillé sur ce dossier depuis plus de 25 ans. Ainsi, la députée, le président de Région, l'ensemble des élus locaux, la CCI, les CIQ/CIV... sont réduits à un groupe de pression défendant un intérêt particulier. On pourrait en rire si ce n'était pas si triste. Il y aura donc toujours ceux qui agissent en fonction d'une idéologie parfois totalement déconnectée de la réalité et ceux qui vivent des difficultés, voire des dangers au quotidien et qui voudraient bien les voir disparaître." ch.v.