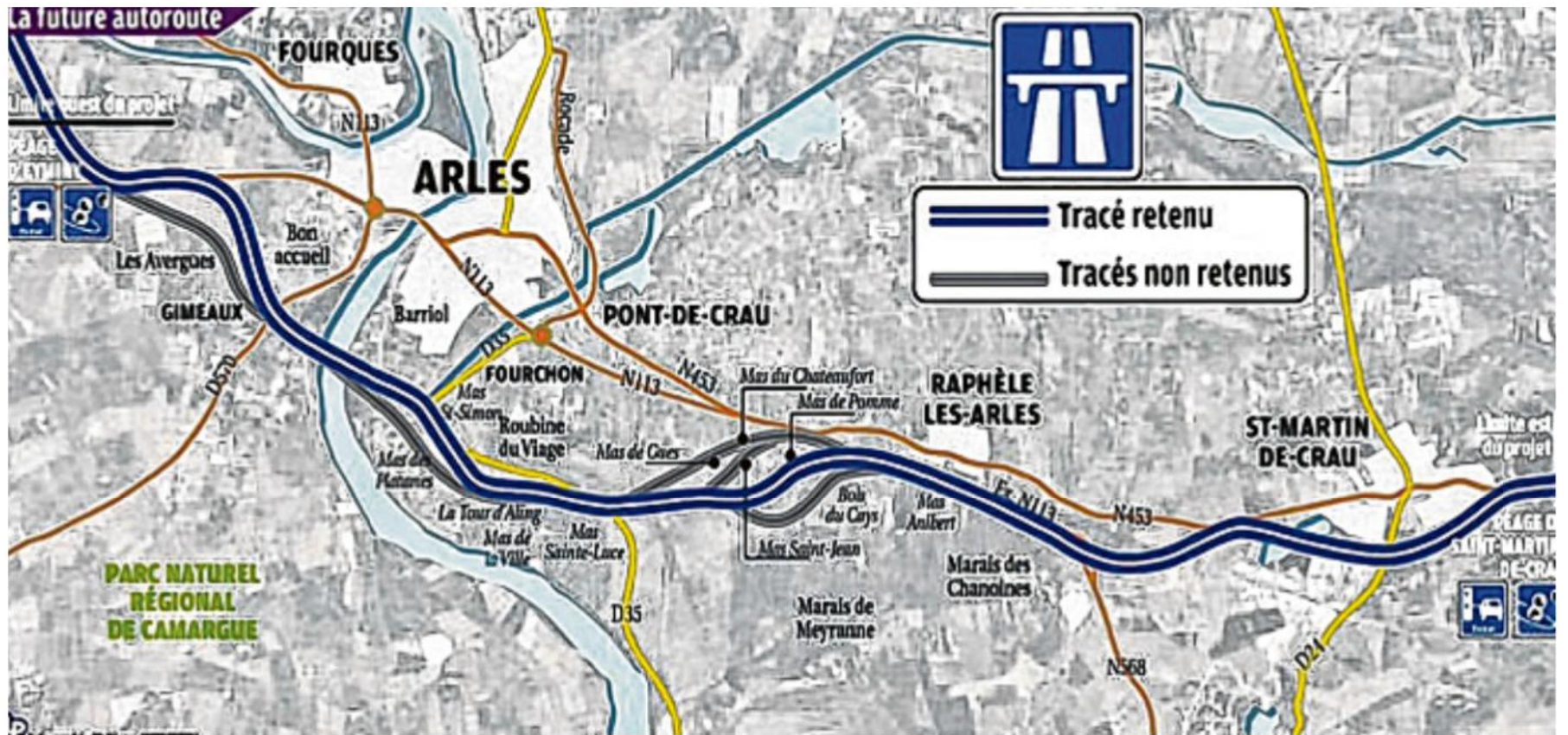


Autoroute: pour la Dreal, "l'État porte une solution raisonnable"

Le maître d'ouvrage du projet de contournement fait le point sur cet épineux dossier à l'issue de la concertation publique

Deux mois intenses. C'est le sentiment de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal) Paca, lorsqu'on l'interroge sur la concertation publique autour du projet de contournement autoroutier d'Arles. Si certaines voix s'étaient élevées en décembre dernier, notamment du côté des écologistes opposés à cette réalisation, pour dénoncer des débats en distanciel et en catimini en période de pandémie, pour la Dreal, le bilan est clairement positif. "Nous avons eu plus de 400 participants aux réunions publiques, et environ 75 sur la réunion de clôture, c'est un chiffre assez élevé rapporté au territoire. 109 rendez-vous individuels ont été pris pour discuter de problèmes particuliers, et plus de 700



"Opposants et partisans reconnaissent la nécessité d'agir"

contributions ont été remises, détaille Lionel Patte, chef de l'unité maîtrise d'ouvrage (service transports, infrastructures, mobilités) au sein de la Dreal Paca. En deux mois, nous avons fait 10 réunions publiques, 9 permanences, c'est au-dessus de la moyenne, et on a eu une forte participation."

Satisfaisante sur la forme, la concertation publique l'a aussi été sur le fond, assure-t-on à la Dreal. Les contributions sont venues d'horizons variés: collectivités concernées, associations, comités locaux, aux avis tranchés sur cette épineuse question. "Nous avons eu une forte expression de personnes favorables au projet, attendant sa réalisation d'urgence, et une mobilisation significative de gens qui y étaient opposés. On a eu ces différents points de vue, mais c'est l'objet de la concerta-

tion, que l'État puisse recueillir les attentes de la population", indique Lionel Patte.

Déviert-il de sa route pour autant, même si des oppositions se sont fait jour? Pas évident, à écouter la Dreal. "Nous, on s'inscrit dans le cadre donné, légitimé par la commande publique ministérielle et par les décisions prises précédemment, ainsi que par les études actualisées, précise le chef de l'unité maîtrise d'ouvrage de la Dreal. Nous avons aussi communiqué l'actualisation des options alternatives. La conclusion, c'est que la variante Sud Vigueirat reste la plus raisonnable en termes d'implication sur l'environnement et en matière de coût. L'ordre de grandeur c'est environ 800 millions d'euros, la variante souterraine longue, avec un tunnel sur un linéaire important, revient à près

du double!"

Alors que les anti autoroute se sont regroupés au sein d'un large collectif, pointant le fait que le projet sort des nouveaux cadres écologiques fixés au niveau national (lire ci-dessous), la Dreal maintient le cap et affirme que "le projet continuera en tenant compte des engagements de l'État sur le climat et la protection de l'environnement. Certains engagements ont en effet été renforcés récemment, mais les enjeux environnementaux à Arles ont été pris en compte depuis bien longtemps, et intégrés au niveau des décisions précédentes".

La consommation de terres agricoles, et les impacts résiduels sur les milieux, seront compensés, s'engage le maître d'ouvrage. Mais jusqu'à sa réalisation, espérée pour 2028 (lire encadré), les études vont conti-

nuer et on procédera à des compléments d'analyse, pour prendre le maximum de précautions possible et tenter d'apporter des garanties à ceux qui voient ce contournement d'un mauvais œil. "C'est un projet stratégique au niveau national qui doit trouver un ancrage local, qui doit trouver une cohérence avec des projets locaux, comme la requalification de la RN 113", avance Lionel Patte, tout en prenant soin de remarquer que tout le monde se retrouve au moins sur un point: "Opposants et partisans reconnaissent la nécessité d'agir. La situation actuelle n'est pas satisfaisante. Il y a un souhait de trouver une solution, et l'État porte une solution raisonnable, même si tout cela nécessite beaucoup de précautions et d'écoute."

Christophe VIAL

Le projet et son calendrier

Le projet de contournement autoroutier d'Arles consiste à construire une section autoroutière d'environ 26 kilomètres entre le péage d'Arles et le péage de Saint-Martin-de-Crau. Deux aménagements sont à réaliser pour ce tracé "Sud Vigueirat": un tronçon autoroutier neuf d'environ 13 kilomètres entre le péage d'Arles et Balarin, et une section de la RN113 à réaménager aux normes autoroutières sur une longueur d'environ 13 kilomètres également entre Balarin jusqu'à la barrière de péage de Saint-Martin. Le coût du projet est évalué aujourd'hui par la Dreal à environ 800 millions d'euros. En ce qui concerne le calendrier, l'enquête publique est envisagée pour la fin de l'année 2022. Pour la Dreal, le laps de temps entre la fin de la concertation et l'enquête publique permettra d'approfondir encore les études. Après cette phase, une année supplémentaire sera nécessaire avant l'obtention de la déclaration d'utilité publique, soit fin 2023. Dans la foulée, devrait être lancé l'appel d'offres pour retenir le futur concessionnaire. Un démarrage des travaux est espéré pour 2025, avant, enfin, une mise en service pour 2028. "Ce sont des délais réalistes, plausibles, qui correspondent au cadrage effectué, explique-t-on à la Dreal. En tout cas, nous allons tout mettre en œuvre pour porter ce projet dans les meilleurs délais possible. L'État est mobilisé, en liaison avec les partenaires." Ch.V.

UNE TRIBUNE A ÉTÉ SIGNÉE PAR DE NOMBREUSES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES SYNDICATS AGRICOLES

Des acteurs du territoire veulent "protéger la Camargue et la Crau"

Quelques jours après la fin de la concertation publique, cette tribune ne pouvait pas passer inaperçue. De nombreux acteurs du territoire, aux horizons divers, comme des associations de protection de la nature (Agir pour la Crau, Nacicca...), des scientifiques (Tour du Valat), des syndicats agricoles (FDSEA, riziculteurs), jusqu'à la fédération des manadiers et l'Université du Domaine du Possible, le centre de formation et de recherche dédié à l'agroécologie relié à une certaine Françoise Nyssen, ont pris position contre le projet de contournement autoroutier d'Arles.

Les arguments avancés par ce collectif qui peut sembler, à première vue, disparate, sont axés sur la défense d'un environnement exceptionnel. Consommation de foncier agricole, et destruction de sites écologiquement très riches: pour eux, ce contournement d'Arles est nuisible pour la Crau et la Camargue, et vient en totale contradiction avec les engagements pris ces dernières années par la France en termes de biodiversité. C'est en tout cas ce qu'avance la tour du Valat, signataire de la tribune et qui a contribué de manière individuelle à la concertation réglementaire avec un texte d'une dizaine de pages.

90 % du transport marchandises passe par la route
"On a voulu avoir un prisme nou-



La Dreal estime le trafic sur la RN 113 à 63 000 véhicules par jour actuellement.

/ PHOTO ARCHIVES V. FARINE

veau. En 2005 ce choix a été fait du tracé V6 Vigueirat, mais depuis 2005 beaucoup de choses ont changé, que ce soit la prise de conscience sociétale mais aussi le niveau réglementaire et législatif, expose Jean Jalbert, directeur de la tour du Valat. On a voulu analyser ce projet au regard de trois engagements de l'État, un qui concerne la stratégie nationale bas carbone lancée en 2015, l'autre concernant une loi de 2016 sur la reconquête de la biodiversité, et le troisième c'est un plan de biodiversité de 2018 qui

pose l'objectif de tendre vers zéro artificialisation nette des sols." Et la France n'est pas sur la bonne trajectoire du tout, lance Jean Jalbert, chiffres détaillés à l'appui. Notamment en matière de stratégie bas carbone. "Et si on regarde le secteur des transports en particulier, on est totalement à l'envers de ce qu'il faudrait faire, assène-t-il. Depuis 2015, la France s'était promis de diminuer le transport des marchandises par la route, et d'augmenter le report modal vers le fluvial et le

ferré, on a fait l'inverse, et le transport routier est à son maximum historique, presque 90% du transport de marchandises se fait par la route." Les émissions de gaz à effet de serre de ce secteur sont donc au plus haut, "et là-dedans on nous explique que faire une autoroute, ça va être super pour la stratégie nationale bas carbone, mais au-delà de l'affirmation, aucun élément ne vient étayer ça, et au contraire tous les éléments que l'on peut tirer du dossier de concertation nous disent le contraire.

En fait on va dans le mur!", s'étonne Jean Jalbert. Pour lui, le tracé qui répondrait le plus à toutes ces exigences environnementales, reste le tracé sous-fluvial. Mais son coût, 1,5 milliard, apparaît prohibitif, et la Dreal ne travaille de toute façon plus que sur le tracé V6 Vigueirat qu'elle pense compatible avec les engagements bas carbone ou biodiversité, alors que le contournement, couplé à un développement du Grand port maritime de Marseille, mettrait encore plus de camions sur les routes pour les détracteurs du projet. "Je constate que les conclusions auxquelles arrive la Dreal ne sont pas fondées sur des faits, et les chiffres qu'ils procurent eux-mêmes, si on les gratte un peu, nous amènent à une conclusion qui n'est pas la leur. Donc soit ils étaient leurs conclusions, soit ils les changent, mais il y a quelque chose qui ne va pas!", pointe le directeur de la tour du Valat, pour qui le projet n'a pas encore une autoroute devant lui. "Au moment de l'enquête publique, il y aura l'avis de la commission nationale de protection de la nature qui avec un dossier de cette teneur-là sera négatif", avance-t-il. Si l'avis n'est que consultatif, il serait vu sérieusement par les aménageurs et par l'État. Sans oublier la population qui pourrait aussi s'interroger sur un projet que l'on voudrait faire passer en force, juge Jean Jalbert, pour qui l'État a tout intérêt à "reconsidérer sa copie." Ch.V.