

Lien : https://www.liberation.fr/environnement/pres-darles-un-projet-autoroutier-divise-les-camarguais-20210220_LTW63EE4WJGKHANVINDGLIFTRU/

Reportage

Près d'Arles, un projet autoroutier divise les Camarguais

Article réservé aux abonnés

Agriculteurs, éleveurs, scientifiques se mobilisent au côté d'associations environnementales locales pour faire évoluer le projet de contournement autoroutier d'Arles. Contrairement aux habitants qui, asphyxiés par la pollution des dizaines de milliers de véhicules traversant quotidiennement la ville, attendent avec impatience que les travaux débutent.



Entre Arles et Saint-Martin-de-Crau, la RN113 est un axe très emprunté pour relier deux autoroutes du sud de la France. (Arnold Jerocki/Divergence)

par [Julie Renson Miguel](#), envoyée spéciale à Arles

publié le 20 février 2021 à 12h04

«Voilà, c'est ici que devrait débiter le contournement.» Jean-Luc Moya, président de l'association environnementale Agir pour la Crau, lance un regard grave vers les pâturages qui longent la RN113 à Balarin, lieu-dit situé dans l'est d'Arles (Bouches-du-Rhône). C'est à cet endroit qu'une future autoroute contournant la ville d'Arles pourrait voir le jour dans les années à venir. [Le projet](#), géré par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) PACA, institution de l'Etat, consiste en deux points : transformer la RN113 en autoroute sur 13 kilomètres entre Balarin et Saint-Martin-de-Crau et créer un autre tronçon autoroutier de 13 kilomètres entre Balarin et l'A54 à l'ouest. Coût de l'opération : 800 millions d'euros d'après la Dreal, qui précise que le futur concessionnaire financera *«tout ou partie des coûts nécessaires par la perception de nouveaux péages»*. La phase de concertation publique s'est terminée fin janvier, relançant la mobilisation autour du projet. L'étude d'impact, quant à elle, sera menée en *«2021-2022»*. L'objectif n'est pas des moindres : désengorger Arles. Car la cité antique, classée au patrimoine mondial de l'Unesco, étouffe sous les gaz des 75 000 véhicules qui la traversent chaque jour.



La déviation de 13 kilomètres, qui commencera à ce niveau, doit traverser des pâturages camarguais. (Arnold Jerocki/Divergence)

Mais pourquoi tant de trafic ? La réponse est simple. Depuis le sud de l'Italie jusqu'en Espagne, les véhicules, et notamment les innombrables camions de marchandises, peuvent circuler sur des autoroutes sans discontinuer, sauf sur un tronçon de 13 km où la circulation se fait... sur la RN113, de Saint-Martin-de-Crau à Arles centre. Pour les Arlésiens, cette *«maudite»* route n'est autre qu'un enfer de bitume. *«C'est une plaie ouverte au cœur de la ville. 7 000 à 8 000 riverains subissent quotidiennement les effets de la pollution atmosphérique et sonore, s'insurge Robert Rocchi, président du comité d'intérêt de quartier (CIQ) du pont de Crau. Sans oublier que nous sommes à la merci d'accidents majeurs car il y a de véritables bombes roulantes sur cette route ! Lorsqu'il y a des accidents, et cela arrive régulièrement, la situation devient inextricable : toute la ville est paralysée.»*

D'après [une étude publiée en octobre par AtmoSud](#), association de surveillance de la qualité de l'air agréée par le ministère de l'Environnement, les niveaux de dioxyde d'azote et de particules fines observés à proximité de la RN113 dans le quartier Roquette à Arles, en 2019, *«respectent les seuils réglementaires»*. Et ce, même si *«le trafic routier de la route nationale 113 influence [...] la qualité de l'air du quartier»*.

«Contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier de concertation, [...] ce projet est incompatible avec les engagements de la France en matière de climat, de biodiversité ou d'artificialisation des sols.»

— Jean Jalbert, ingénieur agronome et directeur général de la Tour du Valat

Pour y remédier, l'Etat, via la Dreal, a lancé dans le milieu des années 90 le fameux projet de contournement autoroutier. Repoussé à maintes reprises, notamment à cause de problèmes hydrauliques liés aux risques d'inondation, il est finalement relancé en 2018. A la mairie d'Arles, on y voit une opportunité. «Il est indispensable si l'on veut pouvoir transformer la nationale 113 en boulevard urbain, explique Marie Amélie Coccia, conseillère municipale et vice-présidente déléguée aux transports et à la mobilité de la communauté d'agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette. Il y a à la fois des enjeux patrimoniaux, car cette route empiète sur le cirque romain qui est donc laissé à l'abandon, et des enjeux sociaux avec les quartiers sud d'Arles qui sont géographiquement exclus du centre-ville.»

«Une autoroute au milieu de mes terres»

A l'endroit indiqué par Jean-Luc Moya, à hauteur de Balarin, des moutons se repaissent à quelques mètres de la nationale 113. Le paisible tintement de leur cloche contraste avec le brouhaha de la circulation. Les ovins sont loin de se douter qu'à quelques mètres d'eux, les milliers de véhicules fusant chaque jour sur cette 2x2 voies aux allures d'autoroute pourraient bientôt prendre leur place. Le propriétaire de ces bêtes, David Laforest, est plutôt inquiet. Sur ses 160 hectares, «60 à 80 sont potentiellement concernés par le tracé», se désole le producteur de foin de Crau, seul aliment destiné aux animaux à avoir à ce jour obtenu [une appellation d'origine protégée et contrôlée](#). Le tracé «Sud Vigueirat» – du nom des marais au sud d'Arles – retenu par la Dreal apporte en effet son lot de problèmes pour les agriculteurs se trouvant sur son chemin. David Laforest s'inquiète : «Si mes terres sont coupées en deux, il va falloir refaire tous les passages d'eau pour irriguer les parcelles de l'autre côté de l'autoroute, ce qui va engendrer des investissements.»



Producteur de foin de Crau, David Laforest pourrait voir 60 à 80 hectares, sur 160, concernés par le projet de déviation. (Arnold Jerocki/Divergence)

A quelques kilomètres de là, Marc Thomas, riziculteur et président de BioSud, premier collecteur de riz bio français, s'interroge. Le tracé de l'autoroute passe également à l'intérieur de ses terres et affecte celles de plusieurs de ses producteurs. *«On se demande bien ce que les acheteurs vont penser quand ils vont voir une autoroute accolée aux cultures, lâche-t-il dubitatif. Ici, c'est calme, il n'y a ni pollution ni nuisances particulières et c'est une belle région.»* Outre l'éventuel impact sur son activité industrielle, le riziculteur s'inquiète des risques d'inondation. Il se souvient de [la grande crue du Rhône au début des années 90](#), ayant engendré une rupture des digues. L'inondation n'a pas fait de mort mais elle a noyé 12 500 hectares et touché 450 maisons. Si, depuis, [des dispositions ont été prises pour éviter que cela ne se reproduise](#), la Camargue reste une vaste plaine d'inondation naturelle où le risque zéro n'existe pas.

A lire aussi

Climat : «Comment vivre sur un territoire mouvant ?»

International 13 déc. 2018

Face aux différentes craintes des producteurs locaux, un collectif inédit s'est formé courant décembre pour tenter de modifier le projet tel qu'il est aujourd'hui conçu par l'Etat. Associations environnementales locales, agriculteurs, riziculteurs, manadiers, gardians... *«Cela représente 5 000 à 6 000 personnes réparties en 24 associations, syndicats ou fédérations de professionnels et de particuliers, explique Marie Hélène Bousquet Fabre, présidente de l'association Arles Camargue nature environnement (Acen). Elle promeut la construction d'un tunnel sous le Rhône, «beaucoup moins néfaste sur le plan environnemental», pour décongestionner Arles.*

Un projet «incompatible» avec les engagements de l'Etat

Risque de pollution de l'eau, dérangement d'espèces migratrices, impact sur les marais des Chanoines et de Meyranne à la flore rare, si spécifique à la région... La liste des problèmes engendrés par la future autoroute est longue, souligne Florent Lupi, président de la Fédération des manadiers, arborant fièrement sa tenue traditionnelle. Associée au collectif, sa manade se situe en plein dans la Crau verte, cet océan de prairies permanentes divisées par des haies ou de simples clôtures. Une des dernières grandes plaines françaises où subsiste un agroécosystème centré sur la culture du foin et l'élevage. *«Vous voyez les taureaux Camargue là ? demande-t-il en pointant du doigt ses bêtes dans leur enclos. Ils sont rassemblés en hiver, mais au printemps, on les met dans de grands marais où l'on ne peut accéder qu'à cheval. Cette façon d'élever est remise en question par de tels projets. Alors, pour l'instant, ça ne touche qu'une poignée d'éleveurs, mais cela va créer un précédent.»*



Florent Lupi, président de la Fédération des manadiers, dénonce une atteinte au mode d'élevage traditionnel de la région qu'il représente. (Arnold Jerocki/Divergence)

Même les scientifiques se sont joints au mouvement. La Tour du Valat, institut de recherche pour la conservation des zones humides méditerranéennes situé en plein cœur de la Camargue, a récemment adressé un courrier à la Dreal contenant [un dossier de positionnement sur le contournement](#). «*Nous suivons ce projet depuis sa genèse*», raconte Jean Jalbert, directeur général de l'institut. Les chercheurs ont étudié le nouveau projet au regard de trois textes : la stratégie nationale bas carbone lancée en 2015, la loi pour la reconquête de la biodiversité de 2016 et le plan biodiversité de 2018.

Le résultat est sans appel : «*Contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier de concertation, les éléments en notre possession attestent que ce projet est incompatible avec les engagements de la France en matière de climat, de biodiversité ou d'artificialisation des sols.*» Or, selon l'ingénieur agronome, si l'Etat souhaite respecter ses ambitions, il n'y a pas trente-six solutions : il faut transférer le transport routier sur le rail ou le fluvial. Ironie du sort, [le projet de loi «Climat et résilience»](#), dont un des enjeux est de lutter contre l'artificialisation des sols, arrive à l'Assemblée nationale début mars.

A lire aussi

Les lobbys à l'assaut de la loi climat

Politique 9 févr. 2021 [abonné](#)

Autant d'arguments qui ne convainquent pas Robert Rocchi, fervent défenseur du projet d'autoroute. Pour lui, ce collectif «*anticonournement*» est «*l'occasion de se refaire une virginité écologique*» pour les producteurs locaux. «*Et puis, la Camargue n'est pas du tout menacée, le tracé retenu s'arrête en lisière du parc régional, souligne-t-il. On ne va quand même pas dire qu'on détruit un espace naturel si on prend quelques hectares de foin de Crau pour détourner la circulation du cœur de la ville !*»

De son côté, la Dreal l'assure : *«L'Etat a bien évidemment considéré les particularités du territoire du pays d'Arles, au regard des enjeux environnementaux contemporains et de ses politiques nationales, dans les travaux préparatoires ayant conduit à retenir le projet parmi les priorités absolues à réaliser d'ici 2030, au regard de l'urgence de sa réalisation.»* Le regard braqué sur ses champs situés sur une zone Natura 2000 (site à fort enjeu de conservation sur le plan environnemental), entre la voie rapide et les marais de Meyranne, David Laforest tente de se projeter : *«Ça ne doit quand même pas être très agréable de travailler avec une autoroute au milieu de ses terres...»*