

# « C'est une ligne de front du changement climatique » : la Camargue menacée par une autoroute ?

Un collectif d'agriculteurs, d'éleveurs et d'écologistes s'oppose au contournement d'Arles qui balafretrait, selon eux, l'une des dernières zones humides d'Europe.

*Par Audrey Emery*



i

Publié le 11/05/2021 à 07h02

**C'** est un de ces serpents de mer dont la France a le secret, une arlésienne qui n'a sans doute jamais aussi bien porté son nom depuis la nouvelle d'Alphonse Daudet. Depuis vingt-cinq ans, les habitants d'Arles attendent la création d'un contournement autoroutier pour dévier le trafic de la RN 113, qui coupe leur ville en deux et draine quelque 80 000 véhicules par jour, dont 7 000 poids lourds rejoignant l'Italie ou l'Espagne.

« Imagine-t-on Carcassonne traversée par une autoroute ? » compare le créateur de l'émission *Des racines et des ailes*, Patrick de Carolis. Pour l'ancien président de France Télévisions, élu maire d'Arles (sans étiquette) en juin 2020, cette voie rapide est d'abord « une insulte au patrimoine » de la ville, qui compte pas moins de huit monuments inscrits à l'Unesco, dont le cirque romain qui héberge le musée départemental Arles antique et que la route nationale vient frôler tel un anachronisme incongru. « L'impact de la RN 113 sur le patrimoine est tel que l'Unesco menace de nous retirer son label », affirme même Marie-Amélie Ferrand-Coccia, conseillère municipale déléguée à la Mobilité et à la Sécurité.

## « Bombes roulantes »

Mais cette voie traversante cause d'autres soucis. Elle suspend le développement de la cité antique en empêchant notamment la création d'un port de plaisance et continue de couper du centre-ville le quartier Barriol, miné par le trafic de drogue. Avec plus de 220 accidents par an, dont 83 % sont corporels, la RN 113 pose enfin de gros problèmes de sécurité. « Dès qu'il y a un accident, le trafic se reporte dans la ville et tout est bouché. En cas d'incendie, les pompiers ne peuvent plus accéder », ajoute Patrick de Carolis, qui rappelle que 4 000 personnes vivent à moins de 150 mètres de la route nationale. Comme Robert Rocchi, qui préside le comité d'intérêt du quartier Pont de Crau : « Parmi les poids lourds qui circulent sur la voie, il y a de véritables bombes roulantes qui transportent des matières dangereuses et passent sous les fenêtres des habitants. Je n'ose imaginer ce qui se passerait en cas d'explosion... »



Pour toutes ces raisons, l'État a relancé en 2018 un projet de contournement autoroutier, entrepris dans les années 1990 et inscrit dans la loi d'orientation sur les mobilités (LOM). D'un coût estimé de 800 millions d'euros, il vise à aménager 26 kilomètres de voies, dont 13 kilomètres de tracé neuf au sud d'Arles, qui permettront de transformer l'actuelle RN 113 en boulevard urbain. Problème : le faisceau retenu, nommé Sud-Vigueirat, empiète sur le nord de la Camargue et la plaine de Crau. La Camargue, première zone humide de France, avec sa biodiversité exceptionnelle, ses cultures et ses élevages uniques : riz et agneaux de Sisteron certifiés IGP, taureaux AOP et chevaux. La Crau, dernière steppe d'Europe, où est cultivé le foin de Crau, premier aliment pour animaux certifié AOP, qui s'exporte jusqu'aux Émirats arabes unis.

Il n'en fallait pas plus pour fédérer contre le projet des agriculteurs, des éleveurs, des scientifiques et des écologistes au sein d'un collectif inédit, formé lors de la concertation publique menée par la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) en décembre et janvier derniers. Parmi ses quelque 5 000 soutiens, on trouve aussi bien le Syndicat des rizicultures de France, la FDSEA des Bouches-du-Rhône, la Fédération départementale ovine que l'association France Nature Environnement ou l'université d'agroécologie Domaine du possible créée par l'ex-ministre de la Culture Françoise Nyssen et son époux, Jean-Paul Capitani...

« On s'écharpe d'ordinaire sur plein de sujets, mais on sait se retrouver lors de moments clés. L'élément fédérateur, c'est la Camargue ! » explique Jacques Mailhan. Ce manadier de 64 ans, qui a repris l'exploitation de son père en 1994, possède près de 430 veaux, vaches, taureaux, chevaux et pratique l'élevage extensif. « On essaye d'élever ces bêtes potentiellement dangereuses loin de l'homme, mais l'homme se rapproche de plus en plus de nous », s'inquiète le gardian, qui doit payer des primes d'assurance de plus en plus lourdes. Également cultivateur de riz bio, il s'inquiète de l'impact du futur contournement sur les terres agricoles. Sur les quelque 400 exploitations que comptent la Camargue et la Crau, 36 seraient menacées d'expropriation. Entre 140 et 200 hectares de surfaces agricoles seraient détruits.

Cultivateur de foin de Crau, David Laforest verra ainsi son exploitation scindée en deux par le contournement : « Je ne sais pas quels seront les points d'accès et il va falloir recréer des fossés d'irrigation et d'écoulement. J'ai un fils de 15 ans, je me demande ce que je vais lui laisser... » La future autoroute traversera aussi le Mas de la Ville, qui produit plusieurs riz biologiques, notamment pour l'alimentation infantile. Son patron, Marc Thomas, s'interroge aussi sur l'avenir de son exploitation : « Les cahiers des charges des clients utilisateurs et distributeurs de nos riz interdisent la culture à moins de 200 mètres d'une route à grande circulation, lorsque ces produits sont destinés à l'alimentation infantile. Le passage du contournement, c'est entre 75 et 150 hectares de notre exploitation qui seront condamnés définitivement. »



### Le triangle d'or de la biodiversité

Les compensations promises par la Dreal ne régleront pas tout. Les agriculteurs craignent également l'impact du futur ouvrage sur la nappe phréatique locale alimentée par les laurons, ces puits provençaux sans fond, et qui pourrait être polluée par les hydrocarbures générés par le contournement.

« Nous sommes dans l'incompréhension, relève Bertrand Mazel, président du Syndicat des riziculteurs de Camargue. On est sans cesse harcelés par les services de l'État sur des contraintes administratives et environnementales. Notre riz bio est contrôlé par quatre organismes différents, on ne peut pas traiter le long des cours d'eau – sachant que la Camargue n'est qu'un immense cours d'eau. Il m'a fallu deux ans de négociations avec la Dreal pour avoir l'autorisation d'effaroucher des flamants roses afin qu'ils ne viennent pas sur mes cultures, je connais même un berger qui s'est retrouvé en garde à vue pour avoir effrayé un loup. Et là, *open bar* : l'État fait une autoroute. Mais c'est deux poids deux mesures, alors ! »



Certes, le contournement restera en dehors des limites du Parc régional naturel de Camargue – dont le périmètre a d'ailleurs été opportunément raboté en 2011 pour préparer le contournement. « Mais il passera en plein dans la réserve de biosphère reconnue par l'Unesco et les sites Natura 2000, qui abritent des marais tourbeux uniques en Europe et qui ne sont clairement pas compensables, affirme Jean Jalbert, directeur général de l'institut de recherche La Tour du Valat, qui œuvre pour la conservation des zones humides. Ce sont les écosystèmes qui ont été les plus détruits depuis l'ère industrielle, alors qu'elles ont un rôle d'amortisseur climatique, rappelle le scientifique. Ici, ce n'est pas n'importe où : nous sommes dans ce que les naturalistes appellent le triangle d'or de la biodiversité avec la Crau et les Alpilles. C'est aussi une ligne de front du changement climatique, qui subit déjà la montée du niveau de la mer. Et aujourd'hui, malgré les dix-neuf couches de protection dont elle bénéficie, la Camargue nous file entre les doigts. »

Dans la contribution qu'il a remise à la Dreal lors de la concertation publique, Jean Jalbert constate une incompatibilité du projet avec les engagements de l'État en matière de biodiversité et d'artificialisation des sols. Le scientifique cite notamment la stratégie nationale bas carbone issue de la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015, qui encourage le report modal vers le transport ferré et fluvial. « Nous ne sommes pas des contestataires, nous voulons simplement alimenter le débat rationnellement », souligne le chercheur, qui rappelle que parmi les sept tracés étudiés lors du lancement du projet en 1996, une variante prévoyait la création d'un tunnel sous le Rhône, qui présentait l'avantage de remplir la fonction autoroutière sans impacter l'environnement.



L'association Acen (Arles Camargue Environnement et Nature), qui anime le collectif, défend aussi cette option : « On n'est plus à quelques années d'études près pour éviter une erreur irréversible. Le tracé retenu est une solution des années 1980 totalement dépassée qui ressemble fortement à celle de construire la RN 113 contre le centre protégé d'Arles, imposée également à l'époque comme l'unique alternative à la traversée de la ville. Il est temps de s'atteler à un projet cohérent avec les impératifs de développement durable », estiment les responsables de l'association, Jean-Bernard Moureau et Marie-Hélène Bousquet-Fabre. Mais pour la Dreal, l'option sous-fluviale présente de nombreux désavantages : l'aggravation de la pollution liée aux cheminées d'extraction pour ventiler le tunnel, l'impossibilité d'y faire circuler des matières dangereuses compte tenu de la réglementation issue de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc... Sans compter le surcoût d'un tel ouvrage qui doublerait la facture.

### **Enjeux économiques**

La municipalité d'Arles reconnaît toutefois le risque de créer un aspirateur à camions avec le contournement prévu. Pour limiter le trafic sur le futur boulevard urbain – où 30 000 véhicules continueront de circuler malgré tout, selon les projections –, elle mise sur l'interdiction des camions, la limitation de la vitesse et le développement de voies réservées aux bus et aux vélos. Marie-Amélie Ferrand-Coccia espère aussi beaucoup de la rénovation de la gare de triage de Miramas, menacée d'obsolescence, pour développer le fret, et travaille sur l'intermodalité avec le port fluvial d'Arles.

« Si c'est vraiment la santé des Arlésiens qui préoccupe les autorités, il existe pourtant des solutions plus rapides. Nous avons ainsi proposé à Élisabeth Borne de prendre un arrêté ministériel pour détourner le flux de camions vers d'autres axes », explique Sébastien Barles, adjoint à la Transition écologique à la ville de Marseille et conseiller métropolitain d'opposition. L'élus EELV, qui propose d'octroyer une personnalité juridique à la Camargue, comme l'ont fait, par exemple, les États-Unis avec le lac Érié, s'inquiète de la relance d'un autre projet par le département des Bouches-du-Rhône : celui d'un pont entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis, qui favoriserait la traversée de la Camargue par les camions venant de la zone industrielle de Fos.

L'enjeu du contournement d'Arles est aussi économique. Si l'État a relancé le projet en 2018, c'est notamment sous le lobbying de la députée LREM Monica Michel, ex-directrice commerciale du Grand Port maritime de Marseille-Fos, qui en a fait son grand sujet de campagne législative. « Il s'agit d'un problème de santé publique, défend la parlementaire. Il faut faire en sorte de dénaturer le moins possible les paysages de Camargue, mais il faut donner la priorité à la population arlésienne. » La chambre de commerce et d'industrie d'Arles le reconnaît toutefois volontiers : « Le contournement est un élément essentiel du développement économique et notamment du maintien de la logistique sur notre territoire », souligne son président, Stéphane Paglia, qui craint la délocalisation de la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau vers celle de Garons, près de Nîmes.

### **Le spectre d'une nouvelle ZAD**

La Camargue, dernière grande réserve naturelle prise en étau par le développement du transport routier ? « La Dreal occulte le projet de liaison routière entre Fos et Salon dont l'objectif est d'accroître la compétitivité du Grand Port de Marseille-Fos et susceptible d'engendrer une forte augmentation du trafic de poids lourds », note Jean Jalbert, qui garde l'espoir de convaincre l'État de renoncer à son tracé, considéré en 1996 par un rapport public comme étant « très destructeur ». La Dreal a jusqu'à fin 2022 pour poursuivre les études avant le lancement de l'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et au lancement des travaux prévu en 2025-2026. La mise en service est, elle, prévue au mieux pour 2028. D'ici là, Robert Rocchi, qui a regroupé les comités d'intérêt des quartiers arlésiens pour demander la réalisation la plus rapide du contournement, redoute une campagne nationale d'opposition, voire la création d'une ZAD. Défendue par l'avocate Corinne Lepage, l'Acen prévoit déjà des recours comme d'autres associations, en cas de DUP sur le tracé Sud-Vigueirat. « Mais les zadistes, préviennent ses membres, on n'en veut pas. »