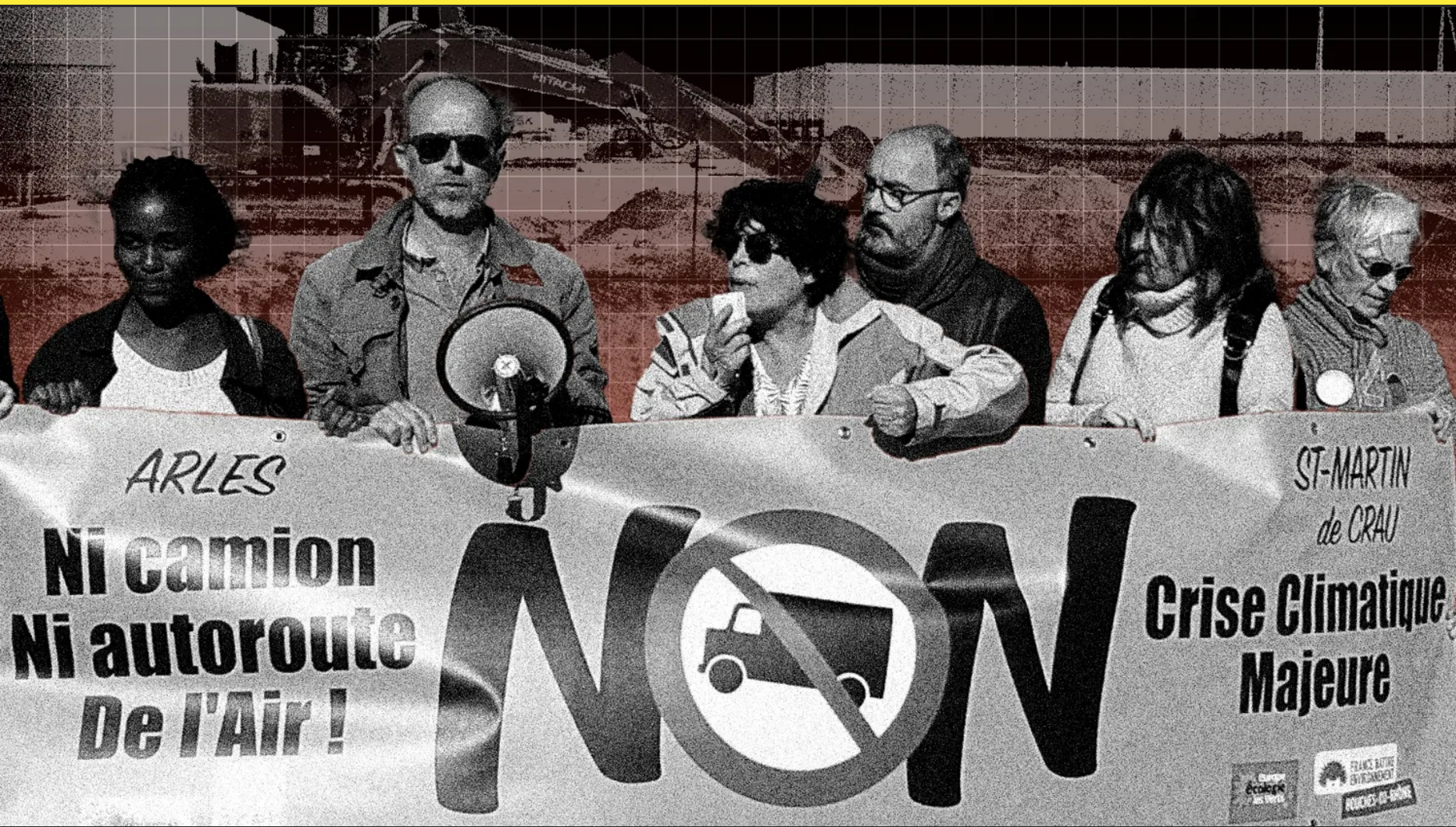




## Le souffle de l'info



Enquêtes

12.02.2024



## En Camargue, la peur de l'autoroute de Crau

• Environnement

• Politique

• Transport

**L'Arlésienne d'une nouvelle autoroute en Camargue, vieille de trois décennies, n'a jamais semblé si près de se réaliser. Soutenu par Patrick de Carolis, maire (Horizon)**

**d'Arles, poussé par le port de Marseille, le projet inquiète les agriculteurs, les riverains et les associations, qui craignent un drame environnemental. Mais ils ont peu d'espoir que le gouvernement fasse machine arrière.**

---

## **Notre site est accessible à tous**

Tous nos articles sont donc lisibles, sans abonnement. Blast a choisi ce modèle pour que toutes les personnes qui n'en ont pas les moyens puissent s'informer.

**Vous pouvez faire un don à partir de 1€,  
et vous abonner à partir de 5€.**

C'est grâce à vous que nous pouvons rester indépendants et accessible à toutes et tous.



**Je soutiens Blast**

**Merci !**

Le rendez-vous a été fixé dans un mas situé aux portes d'Arles. Un coin de campagne camarguaise, recouvert de prairies sur lesquelles paissent des troupeaux de moutons mérinos gardés par des patous - une race ancienne de chien de berger. A l'intérieur de la bastide, où une partie des sols est recouverte de vieilles tomettes, une cinquantaine de riverains, agriculteurs et représentants d'associations ont fait le déplacement ce dimanche 21 janvier, pour parler d'un sujet qui leur tient à cœur. Et qui préoccupe bon nombre de citoyens d'une zone tampon, entre l'industrie lourde de Fos et le bassin économique de Nîmes : le contournement autoroutier d'Arles.



## Une Arlésienne de goudron

Initié il y a près de trente ans et maintes fois reporté, ce serpent de mer bitumé n'a jamais semblé aussi proche d'aboutir. Relancé en 2018, il prévoit un nouveau tracé d'autoroute de 13 km entre la barrière de péage d'Eyminy et le quartier de Balarin. Objectif : désengorger la route nationale 113 qui traverse la ville d'Arles et sur laquelle circulent 75 000 véhicules chaque jour, dont 7 000 camions. Coût estimé : au moins 800 millions d'euros.

Après une première en 2020 lancée par la Dreal (la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) en pleine crise sanitaire, la municipalité d'Arles a organisé une seconde concertation publique, qui s'est achevée mi-janvier. Il s'agit de faire évoluer le document d'urbanisme de la commune (PLU), étape obligée pour le « rendre compatible » avec la réalisation de l'autoroute.

Le schéma du tracé du contournement autoroutier, au sud d'Arles : une arlésienne de plus en plus réelle.

Image Dreal Paca

Cette accélération du calendrier semble nier les alertes environnementales lancées depuis des années par les opposants. Si l'autoroute est construite, environ 150 hectares de terres agricoles seront détruits : des rizicultures, des cultures maraîchères mais aussi des prairies de foin de Crau primordiales pour l'irrigation des sols et l'équilibre de la Camargue, une zone humide riche en biodiversité, unique en Europe. Malgré tout, ce tracé est soutenu aussi bien par la mairie d'Arles, dirigée depuis 2020 par l'ex-journaliste de télévision Patrick de Carolis (Horizons), que par une partie des habitants des quartiers situés à proximité de la RN113. Ils y voient une manière de résorber une partie des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique émise par le trafic. Quant au

reste de la population, beaucoup ne croient plus à ce vieux chantier souvent comparé à une arlésienne.

Cyril Girard, élu municipal d'opposition, devant une carte de la probable future autoroute, le 21 janvier 2023.

Image Blast / FA

« Je suis très content de rencontrer des gens directement impactés par le projet ». Le 21 janvier dernier, Cyril Girard s'adresse à l'assemblée debout devant une carte du tracé. Élu en 2020 sous la bannière du collectif citoyen Changeons d'avenir, le conseiller municipal d'Arles rappelle d'abord la très longue histoire du projet de contournement de la ville. L'idée émerge en 1995 autour de plusieurs motivations, parmi lesquelles la volonté « d'améliorer le cadre de vie » des Arlésiens et l'ambition de développer l'activité logistique en lien avec le trafic du Grand port maritime de Marseille (GPMM). Finalement enterré pendant plus d'une décennie, le chantier est remis sur la table en 2018 avant d'être inscrit, l'année suivante, dans la loi Mobilités qui fixe 2027 comme date butoir pour le réaliser.

Le calendrier prévisionnel : objectif 2029 pour la mise en service de la nouvelle autoroute.

Image Dreal Paca

D'ici quelques semaines, la Dreal s'apprête à lancer l'enquête publique en espérant obtenir, dans la foulée, une déclaration d'utilité publique (une DUP). Elle pourra alors procéder au choix du concessionnaire, le début des travaux étant prévu pour 2026.

## **Devant le fait accompli**

2026, c'est à la fois si loin et si proche pour Véronique Clergue dont le mas risque d'être détruit. « Déjà, quand on a acheté en 1998, on entendait parler de l'autoroute mais on s'est toujours dit qu'on allait passer à travers. C'est ce qu'il

s'est passé pendant vingt ans », résume-t-elle après avoir assisté à la réunion publique. Pendant des années, la famille Clergue s'est habituée à la situation, « sans trop » s'inquiéter jusqu'à ce qu'elle reçoive en 2022 une convocation de la Dreal Paca à une première réunion d'information. Celles-ci s'enchaînent ensuite jusqu'à ce que le couple Clergue comprenne que leur maison est située sur le tracé.

“

## **Personne ne nous avait prévenu**

« A la dernière réunion, ils ont organisé une projection 3D de la future autoroute. Il y avait deux cadres rouges, j'ai demandé ce que c'était, on m'a répondu "des habitations." J'ai donc compris que l'une des maisons était la nôtre. Personne ne nous avait prévenu. J'ai bien vu que les techniciens étaient un peu gênés. » Depuis, les Clergue vivent « avec une épée de Damoclès sur la tête ». Ils savent qu'ils seront expropriés et leur maison détruite, si le projet se concrétise. Pour le reste, c'est le grand « flou » : « Pour l'instant, on nous dit d'attendre la déclaration d'utilité publique mais, en même temps, on nous conseille de nous regrouper pour prendre un avocat avec toutes les personnes concernées. Je pense qu'il faudra le faire, on ne peut pas rester seuls. »

Entre le café et les croissants, la crainte de devoir changer de vie.

Image Blast / FA

“

## **On a peu d'espoir**

Au total, ils seraient une quarantaine de riverains et une vingtaine d'agriculteurs directement impactés par le nouveau tronçon autoroutier, son aire de repos et

ses quatre échangeurs.

Ce dimanche matin, Laetitia Reggio, fille d'un couple de producteurs laitiers, est venue exposer la situation de sa famille. Elle aussi a compris en découvrant le tracé qu'une partie des prairies sur lesquelles pâturent les douze vaches de ses parents allaient disparaître. Sans ces terres, il faudra produire plus de foin pour nourrir leurs bêtes, mais en auront-ils les moyens financiers ? Rien n'est moins sûr. Le couple s'inquiète aussi du bruit généré par le trafic routier et des conséquences sur les bêtes. « Se dire à 64 ans qu'il va falloir reconstruire sa vie est compliqué, pour ma mère c'est inconcevable de quitter sa maison », relève sa fille.

Même son de cloche chez Roger Bovetto. A 70 ans, il vend son foin de Crau AOC dans la France entière. Dix hectares sur les 60 exploités par la famille depuis « quatre générations » seront impactés par le tracé. « On va essayer de se mobiliser mais on a peu d'espoir, concède l'agriculteur. Le maire est en faveur de l'autoroute, c'est le pot de terre contre le pot de fer. »

« C'est bien que tous les exploitants se défendent. Mais si le projet est validé, il faudra faire en sorte que tout se passe du mieux possible, et essayer de négocier des mesures d'accompagnement », relève-t-on à la chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône. Comme si la partie était déjà perdue.



## **Le territoire est entré en lutte**

A de rares exceptions près, les opposants non plus ne sont guère optimistes. D'autant que le soutien de la population n'est pas massif. « Comme ça fait trente ans que ça dure, les gens n'y croient plus, ils sont dans le déni ou l'ignorance », juge Myriam, une habitante ayant rejoint, il y a quelques mois, l'antenne locale d'Extinction rebellion. « Le rapport de force est défavorable, confirme une jeune recrue. Une partie des habitants sont persuadés que cette autoroute va empêcher les bouchons sur la RN113 et améliorer la santé de ceux qui vivent à

proximité. » Alors, face à ce constat, depuis plusieurs mois, une dizaine d'associations organisent la riposte en tenant un samedi par mois un stand sur le marché d'Arles. Une manière « [d']éveiller les consciences », disent-ils et de montrer que « le territoire est entré en lutte ».

En Camargue, une zone à défendre comme horizon ?

Image Blast / FA

## **Vernis sanitaire sur fond « [d']écocide »**

Pour y parvenir, les opposants aiguisent leurs arguments. D'abord, ils entendent prouver, chiffres à l'appui, la volonté de l'État de « surévaluer l'impact sanitaire » de la RN113. Dans un bilan de la concertation, daté de juin 2021, la Dreal prend soin d'alerter sur l'exposition de « milliers de riverains à des niveaux de pollution importants voire très importants ». Le document évalue la diminution de la pollution au dioxyde d'azote en évoquant un gain de 5 µg/m<sup>3</sup> pour 3 000 habitants. En 2019, Atmosud, l'observatoire de la qualité de l'air en Provence-Alpes-Côte d'Azur, a réalisé, en partenariat avec la mairie et des associations de riverains, une campagne de mesures du dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), « polluant indicateur du trafic routier dans une grande partie de la ville ». Et, surprise, « les concentrations les plus importantes ont été observées au niveau du centre-ville d'Arles et non pas en proximité de la N113 », conclut dans une étude l'organisme régional de mesure de la pollution. Ce qui fait dire aux opposants que la principale vocation de ce contournement autoroutier est, avant tout, d'écouler par camions les marchandises qui transitent par le port de Marseille, eu égard à ses velléités d'extension. En début d'année, le président du directoire Hervé Martel annonçait une grande phase d'investissements, promettant 100 millions d'euros chaque année « sur les cinq ou dix prochaines années ».

Les services de l'État communiquent également sur les nuisances sonores suscitées par le trafic actuel. Grâce à sa diminution - 30 000 véhicules contre 75

000 aujourd'hui -, le niveau serait « divisé par deux (de 5 à 10 Db de moins) pour 24 000 riverains ». Si les opposants reconnaissent sans mal les conséquences néfastes du trafic de la RN113 sur le quotidien des habitants de la cité antique, ils estiment que l'administration n'a pas sérieusement étudié les alternatives à l'autoroute, qui permettraient d'améliorer la qualité de vie de la population. Ils évoquent, pêle-mêle, le développement du fret et des transports fluviaux - le Rhône traverse la ville -, ferroviaires et collectifs, l'investissement dans les mobilités douces avec la création de pistes cyclables et, surtout, le réaménagement de la RN113 avec l'installation de murs anti-bruit ou la construction d'un tunnel aérien. Qu'en pense l'État ? Impossible de le savoir : nos questions adressées à la préfecture des Bouches-du-Rhône sont restées lettre morte.

## **Assèchement agricole, dent creuse et étalement urbain**

Ce sont pourtant autant d'alternatives qui permettraient de protéger la Camargue d'un projet « écocide » et « anachronique », contraire « aux engagements de l'État en termes de réduction de gaz à effet de serre », jugent ses opposants. « Finalement, la population va écopier de deux autoroutes », prévient Pascal Pacaud, membre de l'association Agir pour la Crau, rappelant que, après travaux, encore 30 000 véhicules circuleront chaque jour sur la RN113. Autrement dit... la moyenne d'une autoroute française.

En défense des espèces endémiques, Agir pour la Crau continue son œuvre de sensibilisation.  
Image Agir pour la Crau

De quoi également susciter l'inquiétude de La Tour du Valat. Connue dans le monde entier, cet institut de recherche pour la conservation des zones humides méditerranéennes, dont les locaux sont installés au cœur du parc régional de Camargue, a récemment alerté la municipalité sur les conséquences de cette autoroute. Notamment sur l'irrigation des sols et le niveau de la nappe phréatique de la Crau, dont dépendent 270 000 habitants.



Cette nappe est en majorité rechargée par l'irrigation des prairies. « La Crau a déjà perdu 70 % de sa superficie et donc 70 % des eaux d'arrosage », rappelle Cyril Girard, de Changeons d'avenir. Avec la construction de cette autoroute, c'est 150 hectares de zones d'irrigation qui vont encore disparaître.

La Tour du Valat souligne également le risque que l'autoroute devienne un « moteur de l'étalement urbain ». Elle prend pour exemple le dédoublement de l'A9 au niveau de Montpellier, qui ambitionnait comme à Arles de séparer le trafic de transit du trafic local. « Ce dédoublement a créé une dent creuse où un gigantesque quartier mixte [est en train de sortir] de terre », relève l'institut, précisant que le contournement représente une artificialisation de 60 hectares. Difficile pour la Tour de Valat de ne pas faire le parallèle avec la « dent creuse » entre la RN113 et la future autoroute, qui serait propice à l'urbanisation.

Une nouvelle autoroute comme un appeau à l'artificialisation et à l'étalement urbain.  
Document Tour du Valat

Pour évaluer les impacts sur l'environnement, la Dreal a réalisé ces quatre dernières années plusieurs études. La plus attendue, celle sur le bilan carbone du chantier, n'a pas encore été publiée. Pour le reste, les services de l'État comptent sur le principe « éviter, réduire, compenser » : tout aménageur qui porte atteinte à la biodiversité dans un chantier d'aménagement du territoire a l'obligation de compenser les pertes environnementales engendrées par des actions de réhabilitation, de restauration ou de création d'espaces naturels.

Avant d'en arriver-là, certains opposants placent un dernier espoir entre les mains du gouvernement : il doit annoncer dans les prochains jours l'abandon de certains projets autoroutiers. A Arles, d'autres imaginent déjà l'installation d'une zone à défendre (ZAD).

---

Crédits photo/illustration en haut de page :  
Diane Lataste

**À lire aussi**

← **l'histoire de France : Clovis, Charlemagne, les rois de l'arnaque**

---

L'Empire n'a jamais pris fin

11.02.2024

---

→ Voir la vidéo

**Cahiers de doléances : même si Macron n'en veut pas, ils sont là**

---

**Zoom Arrière**  
10.02.2024

---

→ Voir la vidéo

→ **Emmanuel Macron : contre la Haine, « ne rien céder » – ou presque**

---

Au royaume des aveugles

08.02.2024

---

→ Lire la suite

## Soutenez Blast, le souffle de l'info

Je fais un don

Je m'abonne



Vous souhaitez nous alerter sur un sujet ? Vous avez des infos qui vous semblent mériter que la rédaction de Blast les analyse, pour éventuellement enquêter dessus ?

Cette adresse mail vous est ouverte :

**enquetes.blast@protonmail.com** (voir les instructions)

**Feriel Alouti**

Blast, le souffle de l'info est un site de presse en ligne d'information générale et une web tv créés par le journaliste Denis Robert. Média libre et indépendant, affranchi de toute pression industrielle ou financière, Blast participe à la lutte anti-corruption, à la défense de la liberté d'expression et de la démocratie. Blast est un média au service des citoyens et de l'intérêt général.

> Nos articles

---

> Nos émissions

---

> Nos podcasts

---

Je m'abonne

---

Je fais un don

---

Je deviens sociétaire

---

Questions fréquentes (FAQ)

---

Qui sommes nous

---

Mon compte

---

Nous contacter

---

 Votre adresse email

---

Je m'inscris

Pour recevoir les dernières actualités, le résumé de la semaine et être alerté des derniers programmes publiés directement dans votre boîte e-mail.



© 2024 Blast le souffle de l'info 

Mentions légales, CGU, CGV