



**CONTOURNEMENT AUTOROUTIER ARLES  
CONCERTATION PUBLIQUE**

Contribution de l'association AGIR POUR LA CRAU et de FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT  
BOUCHES-DU-RHÔNE

Saint-Martin-de-Crau et Marseille le 28 janvier 2021,

DREAL PACA  
M. Julien MENOTTI  
36 Boulevard des Dames  
13002 Marseille

Madame, Monsieur,

Par le présent courrier, nous avons l'honneur de vous adresser l'avis des associations AGIR POUR LA CRAU et FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE concernant le projet de contournement autoroutier d'Arles.

AGIR POUR LA CRAU est une association dont les objectifs sont de lutter contre la disparition des espaces naturels en Plaine de Crau et d'agir pour le maintien et le développement de la qualité de vie et de l'environnement des habitants de la Plaine de Crau.

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE est la fédération des associations de Protection de la Nature et de l'Environnement pour le Développement Durable.

Après analyse des divers documents mis à la disposition du public, nous nous interrogeons sur un certain nombre de points.

Etant en phase de concertation, nous vous saurions gré de bien vouloir nous apporter les réponses aux questions que nous nous posons.

Dans l'attente de ces dernières, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

**Joëlle LONGHI**  
Administratrice Agir pour la Crau

**Richard HARDOUIN**  
Président FNE13

## LES ARGUMENTS AVANCES EN FAVEUR DU PROJET

### Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains

Sur une population globale de plus de 70.000 personnes entre Arles et Saint Martin de Crau, l'objectif annoncé est d'améliorer le confort et la santé des habitants au prix de destructions de terres agricoles et d'habitats anciens (mas séculaires), de bouleversement de la biodiversité (irréversible) et d'augmentation de la pollution générale sur tout le territoire.

De fait, on peut se poser la question du rapport bénéfice/coût pour l'ensemble de la population avec une prévision de la circulation autoroutière de 44 000 véhicules dont 7000 poids-lourds. Et ce en déplaçant les problématiques de la pollution de l'air quelques centaines de mètres plus au sud. Aucun élément probant ne nous permet de dire à date que cette pollution sera cantonnée au secteur de l'autoroute, compte tenu de la volatilité des particules fines.

Il ne suffit pas de décréter l'intérêt d'un projet pour savoir si celui-ci est pertinent ou non. En effet, ce dernier ne peut être considéré comme nécessaire que si l'ensemble de ses bénéfices l'emporte sur l'ensemble de ses coûts. La quantification monétaire des bénéfices et des coûts est un exercice indispensable.

**Quelle est la méthode proposée par les services de l'Etat pour mesurer, sur la durée, l'écart entre les bénéfices attendus du projet et les coûts de sa mise en œuvre ? Quel est le résultat, exprimé en termes monétaires, de l'analyse coût/bénéfice qui a été réalisée ?**

### Garantir la continuité autoroutière et améliorer la sécurité routière

La mise en œuvre du projet de contournement aura pour conséquence le maintien d'un trafic journalier de 30.000 véhicules dont 900 à 1.000 poids-lourds.

Les 493 personnes décédées dans un accident de la route impliquant un poids lourds représentent 14 % de la mortalité routière en France en 2016. Ces accidents impliquant sont généralement graves : ils sont mortels dans 15 % des cas, avec 35 tués pour 100 blessés hospitalisés. Ce ratio n'est que de 5 % pour les accidents sans poids lourds, avec 12 tués pour 100 blessés hospitalisés.

Outre la présence quotidienne des camions au sein d'un boulevard qui se veut urbain, intégrant donc des piétons et des cyclistes, comme cela est représenté p71 du rapport, le dossier n'intègre pas un concept très connu en circulation routière : le paradoxe de Braess. Ce dernier énonce que l'ajout d'une nouvelle route dans un réseau routier peut réduire la performance globale, lorsque les entités se déplaçant choisissent leur route individuellement.

Il s'énonce ainsi. « *Étant donné le nombre de véhicules partant de chaque point d'un réseau routier et leur destination, on cherche à estimer la distribution du flot de circulation. Le fait qu'une voie soit préférable à une autre dépend non seulement de la qualité de la voie, mais également de la densité du flux. Si chaque conducteur emprunte le chemin qui lui paraît le plus favorable, les temps de trajet résultant ne sont pas nécessairement les plus faibles. De plus (cela est montré par un exemple), une extension du réseau routier peut entraîner une redistribution du réseau qui résulte en des temps de trajet plus longs.* »

Dans des termes plus simples, et sans rentrer dans les détails techniques qui expliquent ce paradoxe mathématique, cela signifie que bien que cela puisse paraître contre-intuitif (d'où le terme de "paradoxe") quand il y a un embouteillage, le meilleur moyen de fluidifier le trafic n'est pas forcément de rajouter une voie. Il vaut mieux parfois au contraire en supprimer une.

**Compte tenu de ce paradoxe, en quoi la requalification de la RN113 en boulevard urbain est-elle un gage d'amélioration de la sécurité routière pour les futurs utilisateurs de ce tronçon en termes de désengorgement et de fluidité du trafic ?**

### **Contribuer au développement socio-économique local**

A la lecture du rapport, les seules opportunités de développement proposées au Pays d'Arles seraient liées à une économie centrée sur les zones industrielles, logistiques et portuaires. Quand on fait le bilan d'une telle politique menée depuis les années 70, et les catastrophes environnementales, sociétales et sanitaires qu'elle a causées, on peut se poser aussi de nombreuses questions sur l'opportunité de s'acharner à préconiser et encenser un tel développement.

En effet, la ville d'Arles et la Camargue sont des lieux où le patrimoine culturel et le patrimoine environnemental sont très forts et largement revendiqués comme sources de richesse pour la région. Il est peu probable que les véhicules empruntant le futur contournement s'arrêtent à Arles pour profiter de son patrimoine ! Au contraire l'évitement de la ville ne sera certainement pas un facteur de développement touristique qui a fait son renom. Rien ne prouve à date qu'il est plus intéressant de privilégier un développement industriel basé sur le trafic routier, et ceci au détriment de la préservation d'une nature et d'un patrimoine culturel unique pourvoyeur de richesses et d'emploi dans le secteur du tourisme.

**En quoi le projet de contournement autoroutier d'Arles améliore-t-il la compétitivité économique des entreprises implantées sur ce territoire ? Quels sont les choix des indicateurs de valorisation retenus et les calculs qui permettent d'avancer cette affirmation ?**

### **La prise en compte des externalités négatives**

Les routes et autoroutes génèrent une consommation d'espace et une « artificialisation » des sols. En France, les infrastructures routières représentent à peu près 40 % des surfaces artificielles aujourd'hui (surfaces artificielles qui représentent 8 % des territoires).

L'artificialisation des sols a un impact sur l'eau en modifiant l'imperméabilisation des sols et en aggravant les risques de pollution : des pollutions chroniques ou saisonnières peuvent arriver si les caractéristiques des nappes phréatiques sont modifiées. De plus, la circulation des véhicules, la création et l'entretien de voiries nécessitent de nombreux produits chimiques.

D'après les données fournies par l'Union des syndicats de l'industrie routière française, le terrassement, la construction et l'entretien des routes seraient à l'origine de 297 millions de tonnes de déchets par an : terres, cailloux, mélanges bitumineux, béton, etc. Enfin, la circulation des véhicules génère une pollution atmosphérique conséquente. Ces émissions polluantes (CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>, argon) amènent souvent à considérer le transport routier comme le premier pollueur de l'air.

Des études révèlent que la consommation d'énergie, le pouvoir de réchauffement global, l'acidification et l'écotoxicité augmentent d'environ 10 % dans une zone en cas de travaux au niveau des autoroutes.

Toutes infrastructures de transport possèdent un certain nombre d'impacts négatifs tels que la coupure de territoires et la rupture de continuité écologique pour la faune et la flore, causant des atteintes à la biodiversité, une transformation des paysages, la pollution de l'air et de l'eau, le bruit ou encore la congestion. Les infrastructures routières exercent différentes pressions sur l'environnement à la fois par leur objet physique et par la circulation des véhicules qui les empruntent.

Ces dommages, qui ont un coût social et écologique, sont qualifiés d'externalités négatives par les économistes.

**Quel est le coût global des externalités négatives liées à l'environnement du projet de contournement autoroutier d'Arles ?**

### **La requalification de la RN113 au centre d'Arles et son financement.**

Présentée comme le point culminant de ce projet, la requalification de la RN113 au centre d'Arles est largement (et opportunément) évoquée. Pourtant à aucun moment il n'est fait mention de la teneur du projet.

- Comment cette infrastructure sera-t-elle modifiée ? Pas de plan proposé
- Qui se chargera de ces travaux ?
- Qui financera les travaux ? Ils n'entrent pas dans l'enveloppe du plan mobilité de 733 M€ et ne sont même pas évalués. Il y a de fortes chances que les habitants d'Arles soient mis à contribution après en avoir subi les importantes nuisances.
- À quel horizon sont prévus ces travaux ? et combien de temps dureront-ils ?

**Quel sera le coût global de la requalification de la RN113 et ses impacts au niveau des impôts locaux pour la population arlésienne ?**

**Quelles sont les garanties avancées qui permettent de prouver que pendant la requalification de la RN113, un nombre important de véhicules ne préféreront pas continuer à utiliser cette section routière afin d'éviter le péage autoroutier ?**

### **La consommation de terres agricoles**

Dans un document intitulé « Fonds de compensation agricole relatif au contournement autoroutier d'Arles », la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône chiffre à 900 ha le nombre de surfaces agricoles consommées dont 700 en terres arables, 52 ha en foin de Crau et 50 ha de vergers ([Lire ici](#))

Le rapport présenté lors de la concertation annonce une consommation d'espaces de 150 à 200 ha soit 4 à 6 fois moins.

**Quelle a été la méthode utilisée pour calculer le montant total des surfaces agricoles consommées et comment expliquer un tel écart avec les projections de la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône ?**

## **Conclusion**

Le projet date de la fin des années 90 et on aurait pu penser que depuis presque 30 ans les réflexions sur l'opportunité de ce projet aient été affinées. Malheureusement le rapport de la DREAL ne montre qu'un « aménagement » succinct qui ne tient pas compte de la situation actuelle et surtout des prises de conscience en matière de consommation et d'artificialisation des terres, de protection de la biodiversité et de réchauffement climatique.

On aurait espéré que des études approfondies aient été menées sur les alternatives à la circulation autoroutière et au tout camion. Or malgré les affirmations de la DREAL sur les investissements pour le développement du ferroutage, on ne peut que constater la pauvreté de l'offre Fer/Route en encore du fluvial dans la région.

Ce projet soulève un nombre important de questions restées sans réponse dans la concertation proposée. Nous espérons qu'elle seront levées dans le cadre d'un document précis et détaillé que nous ne manquerons pas de porter à l'attention du plus grand nombre afin que chacun d'entre nous se fasse une idée précise de l'opportunité, ou pas, de ce projet.

## **Contacts**

France NATURE ENVIRONNEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE  
M. Richard HARDOUIN  
Cité des associations  
93, La Canebière  
Boîte n°340  
13001 MARSEILLE  
Email : [contact@fne13.fr](mailto:contact@fne13.fr)

AGIR POUR LA CRAU  
Joëlle LONGHI  
560-2 Rue des Félibres  
13310 SAINT-MARTIN-DE-CRAU  
Email : [agirpourelacrau@gmail.com](mailto:agirpourelacrau@gmail.com)