

Marseille, le 31 décembre 2025

Monsieur Alain CHOPIN
Président de la Commission d'enquête
Mairie d'Arles
11 Rue Parmentier
13200 ARLES

Objet : Avis défavorable au projet de contournement autoroutier d'Arles

Monsieur le Président,

Ainsi que nous en avons informé, depuis plusieurs années, le Préfet et les collectivités locales, notre fédération agréée d'associations de protection de la nature et de l'environnement est farouchement opposée à la construction de cette infrastructure.

Vous trouverez ci-jointes nos observations, formulées dans le cadre de l'enquête publique. Nous nous tenons à votre disposition pour tout échange.

Nous vous remercions par avance de tenir le grand compte de nos observations dans votre avis motivé.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

Richard HARDOUIN, Président FNE13



Observations FNE13 à l'enquête publique sur le projet de contournement autoroutier d'Arles

1 - Une mauvaise réponse à de vrais problèmes

L'écoulement du trafic routier au droit d'Arles pose essentiellement deux problèmes :

- la congestion liée aux flux de voitures de tourisme les week-ends de beau temps (en été notamment)
- le bruit et à la pollution atmosphérique liés notamment au transit de nombreux poids lourds.

Les solutions pour y faire face sont connues (cf. <https://www.youtube.com/watch?v=sX6UoDLOZzc>) mais étrangement **non présentées comme constitutives d'une alternative** dans le dossier du maître d'ouvrage :

- la régulation d'accès, les jours d'affluence, aux barrières de péage et depuis les voies adjacentes, avec information prévisionnelle sur tous les outils d'aide à la navigation routière
- l'interdiction des poids lourds en transit international et des transports de matières dangereuses, avec contrôles renforcés aux barrières de péage (au profit du ferroviaire et de la liaison A7 / A9)
- le développement des alternatives au tout routier, tant pour les voyageurs (train, transports collectifs, itinéraires cyclables) que pour les marchandises, avec notamment la création annoncée pour 2027 d'un service de proximité de fret ferroviaire pour, notamment, massifier les flux de/vers la Métropole Aix-Marseille-Provence et le Grand Port Maritime de Marseille *via* la plateforme Miramas
- une protection accrue des habitations situées au voisinage immédiat de la RN113.

Au lieu de cela, faisant fi des orientations nationales et internationales en matière de limitation du trafic routier, de consommation des carburants fossiles et des émissions de gaz à effet de serre, **la solution d'arrière-garde proposée consiste à favoriser toute l'année le trafic routier**, dont le transit de poids lourds, par :

- une autoroute à capacité et vitesse augmentées, annihilant tout effort en faveur du report modal
- des échangeurs augmentant l'accessibilité routière de nombreux quartiers, donc à terme l'étalement urbain
- un péage autoroutier, incitant tous les trafics de proximité (y compris poids lourds) à emprunter le réseau routier existant, y compris en milieu urbain
- et ce à grands renforts d'argent public, les recettes de péages ne pouvant suffire à en amortir le coût
- avec toutes les conséquences environnementales qu'un tel choix implique.

2 - L'impact sur le foncier, les paysages, les remblais, les risques d'inondation

Longtemps abandonné en raison de son impact environnemental, le projet a été relancé dans le cadre, aujourd'hui éculé, du "plan de relance". La partie tracé nouveau se présente désormais sous la forme d'un immense viaduc permettant certes une large transparence hydraulique mais se traduisant par une **transformation radicale du paysage** de plaine caractéristique de la Camargue et de la Crau, ce qui est en soi une entorse majeure à la protection de la nature et de l'environnement.

Malgré cela, **les remblais restent très importants**, ce qui pose deux problèmes majeurs :

- **leur approvisionnement** : la source principale envisagée est celle de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et plus particulièrement de la phase 2 qui consiste principalement dans le percement d'un tunnel ferroviaire sous le centre-ville de Marseille ; or cette phase 2 n'est, à ce jour, absolument pas financée ; le serait-elle que sa réalisation à partir de 2030 (au mieux) n'est absolument pas cohérente avec le planning annoncé pour le Contournement autoroutier d'Arles ; par ailleurs, aucun engagement formel n'est pris quant à l'acheminement annoncé par voie ferrée des matériaux concernés (une plateforme embranchée fer est-elle envisagée à St-Martin-de-Crau ou ailleurs ?)
- **l'amplification du risque d'inondation**, pointée par l'Autorité environnementale (Ae), tant au niveau du lit mineur du Grand Rhône qu'au droit des échangeurs et de l'aire de service : le maître d'ouvrage répond très peu aux préconisations de l'Ae sur ce point.

La **consommation de terres agricoles**, bien que revue à la baisse, est estimée entre 150 et 200 ha, ce qui reste très important à l'heure où chacune commune est amenée à revoir drastiquement ses projets d'urbanisation à l'aune de l'objectif Zéro artificialisation nette (ZAN). Le Grand Port Maritime de Marseille a pu bénéficier, pour accueillir des projets de décarbonation et de réindustrialisation, d'un classement de 709 ha au titre des projets d'envergure nationale et européenne (PENE), diminuant d'autant le "droit à consommer" des communes de Provence-Alpes-Côte d'Azur. La perspective, citée dans le dossier du maître d'ouvrage, que le contournement autoroutier d'Arles bénéficie également d'un tel régime d'exception constituerait un **dévoiement complet de la loi ZAN**, qui fragilisera juridiquement le projet.

3 - L'impact sur la biodiversité et les espèces protégées

Comment s'imaginer que la construction d'une autoroute aux portes de la Camargue et de la Crau ne fera pas d'énormes dégâts sur la biodiversité ? Sur un territoire surnommé le "triangle d'or de la biodiversité", le tracé retenu passe à quelques centaines de mètres à peine du Parc Naturel Régional de Camargue. **Trois sites Natura 2000** seront traversés par le projet (Camargue, Rhône Aval et Crau).

D'autres dispositifs de protection ou label environnementaux, ZNIEFF, ZICO, Réserve de Biosphère, sont traversés par la bande d'enquête publique, ZNIEFF, ZICO, Réserve de Biosphère, qualifiant des secteurs de **grand intérêt écologiques nationaux**. Ce contournement coupera de nombreux corridors écologiques, connexions indispensables pour la faune, reliant entre eux différents habitats vitaux pour les espèces.

Les enjeux environnementaux et naturels sont majeurs dans le secteur d'Arles et de la Crau avec :

- la proximité de la Camargue : Réserve de biosphère, zone RAMSAR
- Natura 2000, ZNIEFF
- Le Rhône : Natura 2000, ZNIEFF
- Les marais :
 - De la Vallée des Baux et d'Arles (Natura 2000)
 - Beauchamp et le Petit Clar (ZNIEFF)
 - Entre Crau et Grand Rhone (Natura 2000)
 - De Meyranne et des Chanoines (ZNIEFF)
- La Crau – sèche et humide (Natura 2000, Réserve Naturelle Régionale, ZNIEFF).

L'Autorité environnementale confirme que plusieurs zones naturelles protégées ou classées sont concernées, ainsi que des réservoirs de biodiversité identifiés dans le schéma régional de cohérence écologique. Le projet entraîne la destruction et la fragmentation d'habitats naturels et semi-naturels : zones humides, marais, roselières, ripisylves, prairies de fauche (dont foin de Crau), rizicultures et mosaïques agro-pastorales.

Cette fragmentation rompt les continuités écologiques entre Camargue, Crau et Alpilles, compromettant les déplacements, la dispersion et la reproduction de nombreuses espèces (oiseaux d'eau, limicoles, grands échassiers, chiroptères, grands mammifères).

Sur le tracé, sont recensés :

- Plus de 140 espèces d'oiseaux
- 11 espèces d'amphibiens
- 12 espèces de reptiles
- 41 espèces de mammifères
- dont 21 espèces de chauves-souris
- plus de 450 espèces de plantes

Soit 160 espèces recensées dans le fuseau du projet, avec une faune décrite comme "particulièrement riche et protégée" par l'Autorité environnementale. En effet, le secteur abrite de nombreuses espèces d'oiseaux protégés au titre de la directive Oiseaux et de la réglementation nationale (espèces d'eau, de roselières, de milieux ouverts et agricoles), fortement dépendantes de la qualité des milieux traversés.

Les zones humides et la trame bocagère et arborée servent d'habitats et de couloirs à des chiroptères protégés, qui subiraient la destruction de gîtes, l'augmentation de la mortalité par collision et la perturbation lumineuse. Amphibiens, reptiles, entomofaune et flore patrimoniale associés aux milieux humides, fossés, prairies et friches seraient touchés par l'assèchement local, l'artificialisation des sols et les travaux de terrassement.

Enfin quels impacts sur les laurons, ces puits naturels d'où jaillit l'eau de la nappe souterraine et qui en font des milieux quasi unique en Méditerranée ? De nombreux laurons recensés seront directement touchés par ce projet.

4 - L'impact sur les pollutions et la qualité de vie des habitants

Au quotidien, la diminution du bruit et de la pollution liés à la RN113 ne peut être obtenue que par la réduction du trafic sur cette artère, que seule la construction d'une nouvelle infrastructure, *a fortiori* à péage, ne peut garantir. Cette réduction nécessite un réaménagement complet de la voie qui, dans l'état actuel du dossier, n'est pas inclus dans le projet du maître d'ouvrage, lequel est voué à être concédé, moyennant un effort financier considérable des collectivités territoriales. Dans ce contexte, ni celles-ci ni l'Etat ne précisent la nature de ce réaménagement. **Aucune évaluation n'est donc possible de l'impact du projet sur l'amélioration de la qualité de vie** des riverains de la RN113.

Parallèlement, la perspective d'une mise à péage de la totalité du Contournement augure une augmentation du trafic routier (dont poids lourds) sur les voiries actuelles dans tout le secteur, dont en milieu urbain à Arles et St-Martin-de-Crau. Elle est évaluée, dans le dossier du maître d'ouvrage, autour de **+ 10% sur les principales voiries concernées**. Le contournement autoroutier d'Arles, s'il se réalise, se traduira donc globalement par une augmentation du trafic urbain et une **dégradation de la qualité de vie des habitants du territoire**.

A une échelle plus globale, l'augmentation de la vitesse limite sur la RN113 (et le contournement d'Arles) seront **générateurs de bruit et de pollution atmosphérique complémentaires** (fortement croissants en fonction de la vitesse), également liés au **trafic induit** par l'attrait de cette nouvelle infrastructure : l'Autorité environnementale pointe la **sous-évaluation de l'"effet rebond"**.

A noter que le maintien à 110 km/h (plutôt qu'à 130 km/h) des 26 km concernés ferait "perdre" **2 mn** aux automobilistes. et que le maintien à 90 km/h des 8 km de contournement de la partie urbanisée leur ferait "perdre" **1 mn** de plus. A qui faire croire que ce différentiel de temps de parcours soit plus déterminant, pour le choix de ne pas prendre le contournement, que le fait qu'il soit **à péage** ? Pointons aussi que le fait d'augmenter le différentiel de vitesse entre véhicules légers et poids lourds est générateur d'une accidentologie accrue.

Conclusion

Pour toutes les raisons ci-avant évoquées, FNE13 émet un **avis très défavorable** au projet de contournement autoroutier d'Arles, et engagera toutes procédures utiles pour en empêcher la construction.

France Nature Environnement Bouches-du-Rhône

Fédération départementale d'Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement

Cité des Associations - Boite n° 340 - 93 La Canebière - 13001 Marseille

06 87 77 35 63 - www.fne13.fr