



Écosystèmes et pollution — Reportage

## Autour d'Arles, de riches écosystèmes menacés par les grands projets

Entre la Camargue et la plaine de la Crau, la construction annoncée d'un tronçon d'autoroute et d'une ligne à haute tension est vivement contestée. Les deux aménagements risquent de balafrer l'une des zones françaises les plus riches en biodiversité. Où, jusqu'ici, prévalaient de nombreuses règles de protection.

Amélie Poinssot

6 juin 2026 à 11h19

Vous voulez comprendre les enjeux de la crise écologique ?

Inscrivez-vous à la « [lettre écologie](#) » et recevez notre newsletter un mercredi sur deux.

**A**rles (Bouches-du-Rhône).— Il y voit quelque chose d'absurde. « *L'Europe poursuit actuellement des objectifs de restauration écologique, et ici, on serait sur un projet qui détruit* », soupire Antoine Gazaix. Le chercheur fait devant nous un sondage du sol dans le marais des Chanoines. Nous sommes en périphérie est d'Arles, à une trentaine de mètres à peine de la route nationale qui traverse la ville.

Résultat : la tourbe est bien là, sous nos pieds, à moins de 25 centimètres sous terre. Une masse sombre, dense et humide, pleine de fibres. « *À partir de 30 % de matière organique, on parle de tourbière*, explique Antoine Gazaix, qui travaille pour [la Tour du Valat](#), une fondation scientifique installée au cœur de la Camargue. *Ce milieu a un intérêt écologique majeur : il retient du carbone, il abrite une riche biodiversité, et on y trouve de l'eau. Bref, il est à l'interface des trois grands enjeux d'aujourd'hui.* »



Le chercheur Antoine Gazaix sonde la tourbière du marais des Chanoines, dans les environs d'Arles, mai 2026. © Photo Amélie Poinssot / Mediapart

Cette tourbière du marais des Chanoines s'étend sur 437 hectares – soit le quart de la surface des tourbières du delta du Rhône récemment cartographiées par la Tour du Valat. C'est une curiosité pour la région méditerranéenne, ce type de zones humides étant plus répandu en Normandie, dans le Jura ou le Massif central. Mais ce caractère d'exception ne la préserve pas : elle se trouve aujourd'hui directement menacée par le projet de contournement autoroutier d'Arles porté depuis des années par l'État mais aussi par le maire de la ville, Patrick de Carolis (Horizons), réélu en mars.

### Végétation dense

L'emprise de la nouvelle route viendrait non seulement rogner sur la tourbière et libérer ainsi du carbone dans l'atmosphère, mais l'aménagement pourrait aussi avoir « *des conséquences dans le sous-sol qu'on ne maîtrise pas, bien au-delà du périmètre du chantier* », souligne Antoine Gazaix.

Il craint notamment des effets sur le cheminement de l'eau et l'assèchement du milieu. Or, en cet endroit se trouve une autre curiosité pour la région méditerranéenne : les « laurons », des résurgences naturelles de la nappe phréatique. Ces sources d'eau douce permettent, elles aussi, à une riche biodiversité de s'épanouir, et alimentent les exploitations agricoles du secteur.

## Des populations d'oiseaux pourraient se retrouver bien affaiblies par la disparition de leurs habitats entraînée par le contournement autoroutier.

Il suffit de s'approcher de l'un d'eux pour comprendre. Une dense végétation y pousse dans un univers gorgé d'eau : des joncs, des fougères, des roseaux... ainsi que des plantes moins connues, dressées sur de hautes tiges : la marisque, le choin noirâtre, la laïche... Le spectacle est tout aussi sonore que visuel : on entend une grenouille rieuse, des criquets, un rossignol, une fauvette...

Tout à coup, un faucon crécerelle passe au-dessus de nos têtes, tandis que l'on aperçoit, au loin, six cigognes évoluer dans le ciel. Avec ses jumelles, Anthony Olivier, autre spécialiste de la Tour du Valat, identifie deux oiseaux protégés qu'il ne s'attendait pas à voir ici : un tarier pâtre et un rolhier d'Europe, avec son plumage aux reflets turquoise. « *Le premier était un oiseau commun dont la population a beaucoup diminué, dit le naturaliste. Le second est une espèce rare dont les effectifs remontent en Camargue. Ils nichent probablement tous les deux ici.* »

Autant de populations qui pourraient se retrouver bien affaiblies par la disparition de leurs habitats entraînée par le contournement autoroutier. Ce sont, au total, 13 kilomètres de voies nouvelles qui seraient aménagées au sud d'Arles pour mettre fin aux fréquents bouchons sur la route nationale actuelle, empruntée au quotidien par 7 500 poids lourds.

### Haute tension dans la région

Pas moins de 160 espèces protégées, animales comme végétales, ont été identifiées dans le périmètre destiné à être artificialisé. Quelque 150 hectares de terres agricoles seront en outre sacrifiées, pour la plupart dans la plaine de la Crau, une zone reconnue pour sa fertilité, son foin de qualité, et son abondante nappe phréatique qui alimente en eau potable la population locale.

Privilégier la route au détriment des milieux naturels, alors que les études montrent qu'à chaque fois qu'un nouvel axe a été ouvert, le trafic a augmenté et, avec lui, les émissions de gaz à effet de serre ? « *Nous ne sommes que fin mai et il fait 33 °C, pointe Anthony Olivier. Nous subissons, à cause des activités humaines, le changement climatique et l'extinction des espèces... Et il faudrait*

*continuer les grands projets comme avant : cela n'a pas de sens ! »*

Dans leur rapport, fin février, les commissaires-enquêteurs n'ont pas dit autre chose. Fait rare dans ce genre de procédure, ils ont rendu un avis défavorable : la construction du tronçon autoroutier dans le « *triangle d'or de la biodiversité* » caractéristique du pourtour arlésien provoquerait des « *impacts écologiques irréversibles* » impossibles à compenser, et son bilan carbone serait négatif.



Observations naturalistes autour d'un lauron, résurgence d'eau douce du sous-sol, avec Anthony Olivier, de la Tour du Valat, mai 2026. © Photo Amélie Poinssot / Mediapart

En clair, le projet coche toutes les mauvaises cases face aux urgences du changement climatique et de l'effondrement de la biodiversité. Mais cela n'a pas ébranlé les autorités. Le mois dernier, le préfet des Bouches-du-Rhône, Jacques Witkowski, a déclaré qu'il délivrerait l'autorisation pour le démarrage du chantier... Et Patrick de Carolis est bien déterminé à le faire aboutir sous son second mandat.

« *Avec le développement du port de Fos-sur-Mer, le transit par la route va augmenter, dit-il à Mediapart. On a besoin d'apaiser la circulation à Arles. Ensuite nous pourrions développer les mobilités douces.* » Pourquoi ne pas l'avoir fait plus tôt ? « *Je n'ai pas eu les moyens jusqu'à présent* », assure l'édile, que l'analyse accablante des commissaires-enquêteurs n'a pas fait changer d'un iota. « *Ce rapport est très manichéen, il ne correspond pas à la réalité. Je ne pense pas que l'État va en tenir compte* », poursuit-il. À l'inverse, Séverine Dellanegra, son homologue à la tête de la commune de Saint-Martin-de-Crau, directement touchée par l'embranchement autoroutier, prône des « solutions alternatives ».

## Localement, le projet de ligne à haute tension est vécu comme la rupture d'un compromis historique.

D'autant qu'un autre projet menace la riche biodiversité de la région : celui de la ligne à très haute tension (THT) qui doit relier le transformateur de Jonquières-Saint-Vincent, dans le Gard, à la zone industrielle de Fos-sur-Mer. Quelque 180 pylônes de 60 mètres de hauteur, tirant une vingtaine de câbles, sont prévus pour acheminer une électricité à 400 000 volts. Le tracé, considéré comme le « fuseau de moindre impact », passe à quelques kilomètres au sud de celui prévu pour le contournement autoroutier, et, surtout, traverse le parc naturel régional de la Camargue et la réserve naturelle des Coussouls de Crau. Une nouvelle balafre sur ce territoire, qui viendrait cette fois-ci entraver les trajectoires des volatiles entre la Camargue et la plaine de la Crau, mais aussi les parcours des oiseaux migrateurs qui reviennent d'Espagne et d'Afrique à chaque printemps.

### La plus grande zone humide de France menacée

L'Élysée est très allant sur ce sujet porté par RTE, qui gère le réseau français de transport d'électricité haute tension. « Cette ligne est nécessaire et nous devons donner un signal clair pour fournir la visibilité aux industriels [...] et tout mettre en œuvre pour que cette ligne soit en service d'ici à 2029 », a dit la semaine dernière Emmanuel Macron dans son discours sur l'accélération de l'électrification. Et le ministre délégué à la transition écologique, Mathieu Lefèvre, en visite mardi 2 juin dans la région pour défendre le projet, a déclaré à Marsactu : « Il ne faudrait pas qu'on porte atteinte à nos ambitions de décarbonation et d'électrification au nom du droit à l'environnement. »

L'enquête publique pourrait être ouverte à la fin de l'été. Mais, cette fois-ci, le maire est formellement contre, tout comme le monde agricole camarguais. Au cours d'une réunion de ses représentants la semaine dernière, l'idée d'une « ZAD de Notre-Dame-de-Camargue » a même été évoquée.

Il faut dire que, localement, le projet est vécu comme la rupture d'un compromis historique. Dans les années 1960, à l'époque où l'État planifiait l'aménagement du territoire, la Camargue avait précisément été mise sous cloche. À l'ouest de la réserve allait se développer le

tourisme de masse avec les stations balnéaires de La Grande-Motte, Le Grau-du-Roi, Palavas-les-Flots, Carnon, etc. ; à l'est allaient se développer les activités industrielles autour de Fos-sur-Mer, rattachée au grand port maritime de Marseille ; tandis qu'au milieu était créé, en 1970, le parc régional de la Camargue – premier du genre – pour préserver l'exceptionnelle biodiversité du site.

Depuis, différentes réglementations sont venues renforcer la protection de ce territoire prisé des touristes et étudié par des scientifiques du monde entier. L'installation de lignes électriques y est d'ailleurs d'emblée limitée : la première charte du parc, en 1970, exige « le déplacement de lignes aériennes partout où la présence de celles-ci nuit à l'esthétique du paysage » et l'enfouissement des câbles ; dans une deuxième, en 1996, l'État s'engage même à supprimer la ligne de 63 000 volts qui traversait déjà la zone – ce qui n'a finalement jamais été fait.

Ce sont désormais 400 000 volts qui pourraient venir couper en deux la plus grande zone humide de France. « La THT sera comme un mur qui va contraindre les oiseaux en période de migration mais aussi dans leurs mouvements quotidiens », souligne Laurent Tatin, biologiste de la conservation rattaché à l'université d'Avignon (Vaucluse). On est en plein corridor : dans leurs comptages effectués en automne et en hiver, les opposant·es au projet ont relevé entre 16 000 et 20 000 passages d'oiseaux en seulement trois heures dans le fuseau actuellement retenu pour le projet. Et parmi les nombreuses espèces concernées, certaines se trouvent déjà dans une situation critique.

« La collision avec les lignes est la première cause de mortalité pour les oiseaux, même si ces morts restent sous-estimées, car les cadavres disparaissent rapidement. »

Laurent Tatin, biologiste de la conservation

C'est le cas notamment de l'outarde canepetière, l'oiseau emblématique du combat contre les mégabassines dans les Deux-Sèvres. La plus grosse partie de la population de cette espèce menacée vit précisément dans la plaine de la Crau. Or la littérature scientifique montre qu'elle est particulièrement victime de collisions avec les lignes électriques.

Autre oiseau qui pourrait subir un impact majeur : le ganga cata. « *Il n'est présent en France que de juillet à septembre, précisément dans la plaine de la Crau*, explique Laurent Tatin. *Il navigue entre là et la Camargue, à travers une zone où l'habitat est déjà fragmenté. La THT ajoute à cela une fragmentation en 3D qui pourrait entraîner sa disparition du territoire. Et la perte d'une espèce, ce n'est pas compensable !* »

## Alimenter des data centers

La population des aigles de Bonelli pourrait, elle aussi, être fortement touchée. Avec seulement quarante-cinq couples en France, la moindre disparition est une perte majeure pour l'espèce. Or, l'an dernier, deux d'entre eux se sont électrocutés contre des lignes à 400 000 volts, sur le massif de la Sainte-Baume et la montagne Sainte-Victoire... « *La collision avec les lignes est la première cause de mortalité pour les oiseaux, même si ces morts restent sous-estimées, car les cadavres disparaissent rapidement*, poursuit le chercheur. *Mais les décideurs n'ont qu'une image très floue de tout cela. La THT, c'est un projet industriel contre la biodiversité, l'agriculture et les habitants.* »



Les opposants François Cavallo et Jean-Luc Moya, au cœur d'une des ripisylves menacées par les projets, mai 2026. © Photo Amélie Poinssot / Mediapart

De fait, la ligne Jonquières-Saint-Vincent-Fos-sur-Mer n'a pas été conçue pour développer la voiture électrique ou favoriser la transition énergétique des foyers de la région. Elle doit alimenter des data centers, des usines d'hydrogène, ou encore des productions au modèle économique douteux. L'une des entreprises phares de cette réindustrialisation, Carbon, a ainsi annoncé le 19 mai qu'elle mettait la clef sous la porte... Quelque 3 000

emplois avaient été promis par cette start-up de panneaux photovoltaïques.

Le besoin affiché n'est-il pas exagéré ? « *La puissance, calculée sur le nombre de sociétés qui pourraient investir à Fos, me semble surévaluée* », dit Patrick de Carolis. Or une ligne de 200 000 volts pourrait « *plus facilement être enterrée* ». Et les impacts sur les écosystèmes plus limités.

À ce stade, chacun des deux grands projets du pourtour arlésien fait l'objet d'études séparées et leurs effets cumulés ne sont pas pris en compte. Or, s'ils sont menés à terme, la destruction des écosystèmes sera démultipliée. Telles les ripisylves, ces forêts anciennes en bordure de Rhône où vivent chauves-souris, castors, renards... et qui s'avèrent précieuses pour absorber l'eau en période de crue et protéger les sols de l'érosion. Trois de ces sites pourraient disparaître sous les tractopelles de la THT et du tronçon autoroutier.

Au cœur de l'un d'entre eux, où l'on profite d'une fraîcheur bienvenue au cours d'une journée caniculaire, Jean-Luc Moya et François Cavallo, deux opposants de longue date, déplorent un aveuglement. « *La vérité scientifique est acquise mais les responsables n'en ont rien à faire* », pointe le premier, qui a fondé l'association Agir pour la Crau. « *Ces deux projets sont la représentation concrète d'un modèle de société qu'on ne veut plus* », avance le second, membre des collectifs « En travers de la route » et « Stop THT 13/30 ». Cette société qui continue à détruire des ressources précieuses, à l'heure où l'urgence est de les préserver.

Amélie Poinssot

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart - 127 avenue Ledru-Rollin, 75011 Paris.  
RCS Paris 500 631 932. Numéro de CPPAP : 1224Y90071 - Directeur de la publication : Carine Fouteau