

DEBAT PUBLIC Liaison Routière Fos Salon

Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre, quelles perspectives ?

Compte-rendu Forum thématique « Environnement et ressources naturelles » Lundi 12 octobre 2020 à Istres

SALLE/ADRESSE :	La Grange, Avenue de La Crau, 13 118 ISTRES et diffusion en direct en streaming sur Internet	
PARTICIPANTS:	36 personnes en salle. En moyenne 13 personnes ont suivi en ligne	
DÉBUT > FIN :	18 h 10 à 21 h 00	

En tribune:

Commission particulière du débat public (CPDP)

M.	Jean-Michel	FOURNIAU	Président
M.	Mathieu	LEBORGNE	Membre
Mme	Laura	MICHEL	Membre

Maîtrise d'ouvrage

Μ.	Cédric	MARY	DREAL PACA
М.	Lionel	PATTE	DREAL PACA

Intervenants:

Mme	Charlotte	ALCAZAR	Directrice du SYMCRAU
Mme	Magali	DEVEZE	Cheffe de département valorisation domaniale et développement durable - GPMM
M.	François	FOUCHIER	Délégué régional PACA du Conservatoire du littoral
Mme	Céline	TRAMONTIN	Adjointe à la mairie d'Istres, Présidente du SYMCRAU
M.	Didier	TRONC	Directeur technique du Comité du foin de Crau
M.	Axel	WOLFF	Responsable du Pôle Bouches-du-Rhône CEN PACA

PROGRAMME

18h15-19h20 - « Biodiversité et espaces naturels », table ronde avec :
- M. Axel Wolff, Responsable du pôle Bouches-du-Rhône du Cen-Paca p5
- M. François Fouchier, Délégué régional PACA du Conservatoire du Littoralp9
- Mme. Magali Devèze, Chef de département valorisation domaniale et développement durable du GPMM
19h20-20h25 - « La Crau : agriculture, écosystème, et nappe souterraine », table ronde avec :
- Mme. Céline Tramontin, Présidente du SYMCRAU p26
- M. Didier Tronc, Directeur technique du Comité du Foin de Craup30
- M. Axel Wolff, Responsable du pôle Bouches-du-Rhône du Cen-Pacap31

COMPTE-RENDU DE RÉUNION:

M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la Commission particulière du débat public

Démarrons, si vous le voulez bien puisque cette réunion est à la fois en présentiel et en streaming. Je vous souhaite la bienvenue à cette réunion thématique du débat public sur le projet de liaison routière Fos — Salon-de-Provence. Je vais dire un mot pour rappeler l'étape où nous sommes dans ce débat public. La plupart de vous le savent, mais je le rappelle tout de même. Au mois de septembre, nous avons eu un ensemble de forums territoriaux — que l'on a fait dans les cinq communes concernées directement par le tracé — et qui ont permis au maître d'ouvrage de présenter le projet dans chacune de ces communes. Nous avons clos cette première phase par une réunion plénière le 28 septembre à Miramas. Nous avons pu entendre la parole des principales institutions : Préfet de région ; Président du directoire du grand port maritime ; les représentants de la métropole ; les maires des communes concernées.

Nous entrons dans la deuxième phase du débat, une fois que l'on a pris connaissance du projet du maître d'ouvrage, pour essayer d'imaginer un peu l'avenir. Le projet est à échéance de 2030, s'il est réalisé, nous allons nous situer à cette échéance pour voir l'environnement global, à la fois économique, naturel, dans lequel ce projet sera réalisé, s'il l'est. C'est donc dans cette deuxième phase que l'on entre un peu plus de manières plus approfondies sur un certain nombre d'enjeux. Nous avons eu une première réunion sur la question des transports et du changement climatique, mercredi dernier à Martiques. Nous avons cette réunion sur la question de l'environnement et des ressources naturelles. Nous avons mercredi prochain, à Port-Saint-Louis-du-Rhône une réunion sur la question du développement du port, de la logistique et de la place des différents modes de transports. Nous aurons une réunion le 3 novembre sur les questions de santé et de pollution, et le 5 novembre sur les questions du développement territorial et des transports urbains. Nous aurons, un peu plus tard, début décembre, une réunion sur les questions de financement. Nous entrerons dans la troisième phase du projet après une deuxième plénière, mais qui aura une forme assez particulière, le 10 novembre, puisque cela sera en fait une émission de plateau avec Maritima et qui aura lieu à Istres sur la place du marché. Après ça, nous entrerons dans une dernière phase où l'on reviendra avec des forums territoriaux pour parler plus précisément de l'aménagement de la route, les tracés, les différents fuseaux, l'aménagement des échangeurs, etc., pour produire des recommandations et clore le débat par une plénière de clôture le 14 décembre à Fos.

Voilà le programme général du débat et nous sommes dans la deuxième réunion, forum thématique, sur la question de l'environnement et des ressources naturelles. Je passe tout de suite la parole à Mme TRAMONTIN pour accueillir au nom du maire d'Istres, qui n'a pas pu être présent ce soir, M. BERNARDINI.

Mme Céline TRAMONTIN, Adjointe au Maire d'Istres, Présidente du SYMCRAU

Comme vous l'avez dit en préambule, M. François BERNARDINI, Maire d'Istres, est retenu par ailleurs et il m'a chargé de vous donner ces quelques mots d'introduction. Je suis ravie de vous accueillir dans cette salle de la Grange à Entressen, à plus d'un titre, parce que je suis Adjointe du quartier d'Entressen pour la ville d'Istres. Donc, c'est un peu mon territoire de compétences, et parce que je suis Adjointe déléguée à la politique de l'eau sur le territoire de la commune d'Istres. J'ai une deuxième casquette que vous découvrirez dans un deuxième temps. Je suis aussi Présidente du Syndicat mixte de gestion de la nappe phréatique de La Crau. Je me réjouis de vous accueillir dans cette salle pour ce forum thématique : environnement et ressources naturelles mis en œuvre par la Commission nationale du débat public dans le cadre du projet de liaison routière Fos-Salon.

L'objectif ce soir est bien d'identifier les enjeux en matière de biodiversité, de ressources en eau et d'agriculture. Comment va-t-on intégrer ces enjeux dans ce projet de liaison routière Fos – Salon? Lors de la réunion de lancement le 28 septembre dernier à Miramas, j'ai entendu un participant indiquer que ça faisait 50 ans qu'il attendait ce projet. J'ai envie de dire que c'est peut-être un mal pour un bien. Je pense qu'il y a 50 ans, nous n'avions certainement pas les données scientifiques qui sont celles que nous avons aujourd'hui en notre possession sur la ressource en eau, sur la biodiversité, et l'on avait peut-être aussi moins d'ingénierie que celle dont on dispose au 21e siècle. Donc, 50 ans après, on peut se dire que l'on a un peu plus de reculs et un peu plus de disponibilités

techniques pour mener des projets de cette envergure. J'ai également entendu le 28 septembre dernier l'État, par la voix du Préfet des Bouches-du-Rhône et du directeur de la DREAL, exprimer une volonté de construction collaborative du projet et la nécessité de concilier développement économique et respect de l'environnement. Sur le développement économique, on ne peut pas ne pas poser le fait que la vitalité économique de ce territoire est quand même intimement liée au développement de la zone industrialo-portuaire de Fos. Quand on a un dynamisme économique fort sur un territoire, on a souvent un accroissement démographique. Et, quand on a un accroissement démographique dans des villes de taille moyenne, un peu excentrés des grandes métropoles, on a un accroissement de la circulation des populations sur les voies routières, puisque c'est quand même le mode de transport privilégié sur ce territoire. Donc, je pense qu'il va nous falloir collégialement apporter des réponses à toutes les questions qui sont posées, des solutions à tous les impacts qui pourraient être envisagés ce soir et dans le reste des réunions sur ce projet. Donc, je nous souhaite à tous une bonne réunion et les échanges les plus participatifs et constructifs possibles. Merci.

Applaudissements

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup d'avoir déjà posé en grande partie des enjeux. Avec Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public et Mathieu LEBORGNE également, nous allons animer cette session. Effectivement, parmi les enjeux qui sont ressortis à la fois pendant la préparation du débat et les premières réunions, mais qui sont aussi pointés par l'avis de l'Autorité environnementale, il y a les enjeux environnementaux et de biodiversité sur ce territoire. Ce ne sont pas forcément ceux qui sont pointés les premiers quand on voit le territoire industriel, mais ce sont des enjeux effectivement très importants. Nous avons souhaité consacrer une réunion thématique à ces enjeux. Ces réunions thématiques ont pour objectif évidemment d'approfondir le diagnostic sur ce que sont les enjeux naturels de ressources et de biodiversité sur le territoire, mais aussi d'amener les participants au débat public à se projeter dans le futur, c'est-à-dire à tenir compte de ces enjeux dans le développement futur du territoire auquel contribuent des projets tels que des projets d'infrastructures routières. C'est bien cette volonté. Nous sommes dans le deuxième temps du débat. C'est bien ici cette volonté de réfléchir au développement et aux enjeux environnementaux que pose le projet.

Nous avons organisé la session d'aujourd'hui autour de deux tables rondes : une première table ronde autour des enjeux de biodiversité et d'espaces naturels ; une seconde table ronde qui suivra après et qui sera plus centrée sur le fonctionnement de La Crau et ses enjeux en matière environnementale, d'écosystème, mais également en matière d'agriculture et de ressource en eau. Nous reviendrons dans la seconde partie de la réunion sur La Crau.

Nous allons tout de suite commencer la première table ronde autour des enjeux de biodiversité et d'espaces naturels. L'idée est de faire le tour de ces enjeux sur le territoire, à la fois des enjeux de la biodiversité terrestre, mais aussi, puisque c'est un territoire littoral, d'appréhender également ces enjeux de littoral.

Nous nous poserons aussi la question des instruments qui sont à notre disposition aujourd'hui, qui sont à la disposition des acteurs publics, pour protéger et tenir compte de ces enjeux sur le territoire, et de ce que font les acteurs économiques par rapport à ces enjeux. Il y a là aussi un tas d'actions qui sont menées par les industriels et en particulier par le port.

Cette première table ronde va s'articuler autour des interventions que vous voyez s'afficher à l'écran. La première intervention du CEN PACA, Axel WOLFF, Responsable du pôle Bouches-du-Rhône du CEN PACA, autour des espaces naturels fragiles de biodiversité sur le territoire de manière générale. Ensuite, l'intervention de François FOUCHIER, Délégué régional PACA du Conservatoire du littoral avec cet aspect très particulier de l'intervention du Conservatoire pour préserver les espaces littoraux. Il nous expliquera à les enjeux relatifs aux espaces sensibles et les outils d'intervention et d'action à la disposition du Conservatoire. Et, enfin, Magali DEVEZE, Cheffe de département valorisation domanial et développement durable du GPMM pour nous expliquer la politique du port dans ce domaine, et les actions qui sont développées dans ce domaine par le port.

Je vais tout de suite passer la parole à Axel WOLFF du CEN PACA. 10 minutes par intervention en essayant de respecter le timing. Merci.

M. Axel WOLFF, Responsable du pôle Bouches-du-Rhône du CEN PACA

Bonjour à tous. Je représente le CEN PACA. Je vais vous parler rapidement de qui nous sommes.



Maîtrise foncière et maîtrise d'usage Gestion et mise en valeur des sites Connaissance scientifique Sensibilisation

100 sites sur la Région 53 000 ha 50 salariés







Agrément Etat-Région 2014-2023

Mise en œuvre des politiques publiques en faveur de la nature



Nous sommes une association de protection de la nature agréée pour la protection de la nature dans un cadre régional, membre de la Fédération des Conservatoires d'espaces naturels. Notre métier principal, c'est la gestion d'espaces naturels, la maîtrise foncière, la maîtrise d'usage, la mise en valeur de ces sites, la connaissance scientifique, et tout ce qui porte sur la sensibilisation autour du patrimoine naturel. On gère une centaine de sites dans la région pour un peu plus de 50 000 hectares. Et, nous sommes une équipe d'une cinquantaine de salariés.

Le CEN PACA en Crau

Co-gestionnaire de la RNN des coussouls de Crau avec la Chambre d'Agriculture depuis 2004 – 7 500 ha Convention avec le Préfet





Anime des Plans nationaux d'actions en faveurs d'espèces protégées Conventions DREAL PACA

Conservatoire

d'espaces naturels Provence-Alpes-Côte d'Azur













Un point important, et je vais en reparler tout de suite après, c'est que nous bénéficions d'un agrément conjoint de l'État et de la région obtenu en 2014, et une grosse part de notre activité consiste à mettre en œuvre les politiques publiques en faveur de la protection de la nature. Et, ce que l'on fait en Crau illustre relativement bien puisque pour parler de nos missions principales, nous sommes cogestionnaires de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau qui est une réserve qui fait

7 500 hectares, et cogestionnaires de cette réserve avec la Chambre d'agriculture et missionnés par le Préfet par une convention de 2004. On mène une politique pour le Préfet. Nous sommes également gestionnaires de la Réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir qui est une petite réserve naturelle régionale à Grans qui fait 220 hectares et donc là missionnée par le Président de région. Nous animons aussi des plans nationaux d'actions en faveur d'espèces protégées. Quelques exemples ici : l'outarde ; le ganga dont je vais parler tout de suite après. Là encore, nous sommes missionnés pour cette mission par la DREAL PACA qui est également le maître d'ouvrage du barreau autoroutier. Juste pour insister sur le fait que nous ne sommes pas juste une association de protection de la nature. Nous mettons en œuvre des politiques publiques. J'ai fait exprès de mettre ma tenue « police de l'environnement » aujourd'hui pour rappeler que nous ne sommes pas juste une association déconnectée.



Je pourrais vous parler pendant plusieurs heures du patrimoine naturel des Coussouls. Le Coussoul est renommé surtout pour sa communauté d'oiseaux steppiques. Vous avez quelques exemples. L'alouette calandre ici, seule population française d'alouettes calandres dans les Coussouls de Crau. Le ganga cata ici, seule population française de ganga cata en Crau. Les plus grosses populations françaises en Crau de faucons crécerellettes ici, d'outardes canepetières, de lézards ocellés, et deux espèces endémiques également : le cricket de Crau qui est en voie d'extinction qui est en train de s'éteindre très vite et que nous essayons de sauver de l'extinction actuellement ; et une toute petite bête qui ne ressemble à rien du tout, mais qui est un coléoptère et qui est aussi endémique de la plaine de Crau.



Je ne donne que les exemples les plus marquants de ce patrimoine naturel, mais on a vraiment une biodiversité sur ces espaces naturels steppiques sur cette pelouse sèche qui est réellement exceptionnelle, qui a du coup présidé à la création de ces réserves naturelles nationales, régionales, des sites Natura 2000 de Crau également. Et, le Coussoul en lui-même, ce que l'on appelle le Coussoul qui sont des pelouses sèches, un milieu steppique, c'est aussi un milieu exceptionnel que l'on ne retrouve nulle part ailleurs en France ou dans le monde. C'est ce que l'on appelle une pelouse à brachiopode rameux, et au niveau européen, c'est un milieu qui est considéré comme d'intérêt communautaire prioritaire.

Les prairies de Foin de Crau





- Habitat d'intérêt communautaire
- Réseau de haies et de canaux
- Richesse à l'échelle du paysage



Il n'y a pas que les Coussouls en Crau. Il y a aussi les prairies de fauche qui sont également un habitat d'intérêt communautaire au titre de la directive sur les habitats, un paysage forcément très contrasté avec des prairies verdoyantes, un milieu bocager, un réseau de haies et de canaux extrêmement important pour la biodiversité. À titre d'exemple, on a un tout petit bout de canal en Crau qui rassemble cinquante espèces de libellules. C'est le site en Europe où l'on trouve la plus grande diversité de libellules. Et, c'est aussi des milieux qui ont enrichi le paysage et les ressources pour la faune steppique. Vous avez ici un groupe d'outardes canepetières en train de se poser sur une prairie de Crau pour venir s'alimenter en hiver.

En Crau, nature et agriculture sont indissociables









Je vais mettre un peu le bazar dans la dichotomie que vous avez faite entre les espaces naturels et l'agriculture de l'autre parce qu'il me semble, en Crau en particulier, que ce n'est absolument pas tenable tant la nature et l'agriculture sont indissociables. L'agriculture a profité des richesses des milieux naturels de La Crau. L'Homme a forcément mis en valeur ces richesses notamment par

l'irrigation. Mais, on a vraiment les deux milieux principaux de La Crau que sont les prairies de fauche et les Coussouls, et qui sont réellement indissociables des activités agricoles qui s'y exercent. C'est vraiment important de faire ce lien, et notamment quand on parle du tribut que payent ces milieux lors de l'aménagement de la plaine.

Aménagement : Le lourd tribut des milieu agro-pastoraux

Le coussoul a perdu 75 % de sa superficie 1 000 ha de pelouses sèches détruites depuis 2008 Projection de 4 000 à 7 400 ha de milieux agro-pastoraux consommés d'ici 2030







Si l'on parle simplement des pelouses sèches, le Coussoul a perdu 75 % de sa superficie initiale. Il y avait encore 40 000 hectares de Coussouls au 18e siècle. Il n'en reste que 13 000. On a encore, malgré les mesures de protection, perdu 1 000 hectares de pelouses sèches au cours des 12 dernières années. Donc, ça continue à aller très vite. Et, les projections suggèrent que l'on perde encore 4 000 à plus de 7 000 hectares de milieux agropastoraux. Quand je parle de milieux agropastoraux, ce sont des milieux naturels, mais aussi des milieux agricoles d'ici 2030.

Le mirage de la compensation

Seulement 357 ha de pelouses restaurées pour 1000 ha perdus

Conversion d'espaces agricoles en espaces naturels / d'espaces naturels en espaces agricoles

Compétition espaces agricoles vs. naturels pour la destruction ET la compensation

Objectif « Zéro artificialisation nette » : Pas d'aménagement sans DESARTIFICIALISATION







Pour finir, je pense que l'on va beaucoup parler de compensations dans le cadre de ce projet, parce qu'avec la compensation, finalement, on peut détruire tout ce que l'on veut... C'est magique! On détruit, mais ne vous inquiétez pas, on va compenser... En réalité, ça ne marche que très peu. Pour revenir sur les 1 000 hectares de Coussouls perdus au cours des 12 dernières années, il y en a eu en réalité 350 seulement qui ont été réhabilités par du génie écologique. Le reste n'a été que la contribution à la préservation de pelouses existantes des milieux existants. Donc, on ne compense pas puisque l'on détruit et l'on préserve. Donc, au final, le bilan est négatif. Et si l'on continue comme ça, à force de petits bilans négatifs, à la fin il ne va plus rester grand-chose...

Un point qui est aussi important, c'est que la compensation pour les pelouses sèche, par exemple, quand elle s'est faite, elle s'est faite au détriment de productions agricoles. On commence à parler de compensation collective agricole, et l'idée en Crau notamment pour compenser les surfaces d'irrigations pourrait être d'irriguer des pelouses sèches. Finalement, on se retrouve dos à dos, agriculteurs et protecteurs de la nature, parce que l'on sait que c'est soit l'un, soit l'autre, qui va prendre. On va se retrouver, alors que l'on travaille bien d'habitude ensemble, à s'affronter parce que c'est soit la nature qui va payer, soit l'agriculture. Et, c'est quand même problématique. On se retrouve avec cette compétition pour savoir le milieu qui va être détruit, agricole ou naturel, et pour la compensation. Est-ce que l'on va compenser l'agricole par le naturel et réciproquement ? Et, le choix me paraît un peu réducteur.

Je finirais simplement en rappelant l'objectif zéro artificialisation nette qui a été fixée dans le cadre du plan biodiversité de 2018. En gros, comme je vous le disais, on compense de l'agricole avec du naturel et du naturel avec de l'agricole. Mais, au final, on perd des surfaces de milieux agropastoraux. Et aménager sans désartificialiser, en réalité, on ne compense pas. On ne peut que compenser que si l'on parle de désartificialisation. Je n'ai pas beaucoup entendu — mais je n'ai pas assisté à beaucoup de réunions — parler de désartificialisation dans le cadre de ce projet. Ça me paraîtrait intéressant de lancer le débat parce que si l'on dit simplement qu'il n'y a pas d'inquiétude parce que l'on va compenser la perte de milieux naturels par des milieux agricoles ou réciproquement, je pense que tout le monde va y perdre. C'est tout. Merci.

Applaudissements

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Merci d'avoir posé les enjeux et évoqué ces instruments et la séquence : éviter ; réduire ; compenser qui est effectivement mise en valeur pour l'ensemble des projets d'aménagements. On aura l'occasion d'y revenir. Je précise que l'on prendra les questions à la fin des différentes présentations, et je précise aussi que le maître d'ouvrage est dans salle. Vous pourrez à la fois l'interpeller et réagir sur les interventions. Je passe tout de suite la parole à M. FOUCHIER, Délégué du Conservatoire du littoral pour présenter justement les enjeux liés aux littoraux et les instruments du Conservatoire pour agir sur ces milieux fragiles.

M. François FOUCHIER, Délégué régional PACA du Conservatoire du littoral

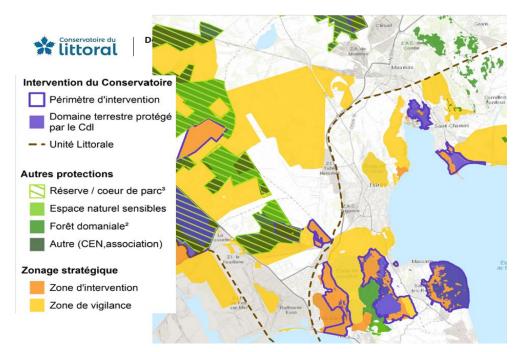
Bonjour à tous. On pourrait se demander ce que fait le Conservatoire du littoral sur un débat comme celui-ci. Il se trouve que depuis la création du Conservatoire du littoral, en 1975, c'est-à-dire plus de dix ans avant la loi littoral, l'État en France s'est inspiré de modèles étrangers, mais est allé un peu plus loin en disant que l'on ne peut pas se contenter de simplement réguler la pression qui va s'exercer sur l'ensemble des littoraux mais qu'il fallait devenir un acteur pro-actif pour préserver le tiers naturel des territoires littoraux.

De fait, cette pression foncière sur le littoral est une réalité mondiale et c'est une réalité particulière dans notre région. S'il y a une motivation forte à créer le Conservatoire en 1975, c'était pour éviter que le Var et les Bouches-du-Rhône deviennent, comme les Alpes-Maritimes finalement, avec un littoral complètement urbanisé. À l'époque, en 1975, c'était plus de 92 % du littoral des Alpes Maritimes qui étaient urbanisés. Depuis, bien sûr, ça s'est poursuivi. Il faut donc définir une forme de stratégie territoriale, mais également mettre en œuvre des outils pour la mener — et pas que règlementaires — de façon à préserver ces territoires sous pression pour aujourd'hui, mais pour les générations futures. Il s'agit finalement de préserver un patrimoine, un bien commun qui devient extrêmement rare sur ces espaces littoraux. Donc, nous non plus, nous n'opposons pas agriculture ou espaces naturels. Il faut savoir, sur les 43 000 hectares, propriété du Conservatoire du littoral dans cette région, à titre d'exemple, on est à 212 000 hectares au niveau national depuis 40 ans, plus de la moitié se trouve au profit de conventions agricoles. On en a beaucoup en Camargue notamment où nous privilégions les activités agricoles traditionnelles comme le pâturage extensif, même si nous avons également des rizicultures et du maraichage. Nous avons un certain nombre de sites qui contribuent au maintien d'une culture et d'une économie locale.



Je me suis permis de reprendre un document, qui relève de l'État : la « Directive territoriale d'aménagement » -DTA- dans laquelle il y avait une cartographie très simplifiée des modalités d'application de la loi littoral. C'est important parce que cette directive relève d'un décret en Conseil d'État qui essavait de structurer le cadre dans lequel devait se construire le développement territorial. C'est sorti un peu avant 2003. On voit sur cette carte (ci-dessus) ce que l'on appelle des coupures d'urbanisation. Ce sont de grandes flèches. Il ne faut pas regarder le détail, mais ce qui est vert délimite l'espace remarquable littoral. C'est une appellation qui de fait relève de la loi littoral de 1986, mais on définit un certain nombre de fonctionnalités et de couloirs, ici de coupures d'urbanisation, qui sont importants. Par exemple, l'accès littoral doit être maintenu au niveau de Saint-Mitre-les-Remparts, d'Istres et de Miramas, de Saint-Chamas, ainsi qu'au droit des quatre étangs entre Fos et l'étang de Berre. Ces espaces constituaient des coupures qu'il fallait absolument préserver. Et, qu'a fait le Conservatoire du littoral sur la base de ces éléments? Il a défini une stratégie d'interventions foncière qu'il a ensuite déclinée par des périmètres d'interventions en lien avec les collectivités locales. Le Conservatoire du littoral n'intervient pas s'il n'y a pas une délibération de la commune. Il n'intervient pas si ce n'est pas non plus validé par le département, la région et l'État, bien sûr, dans toutes ses composantes. Donc, tout ce qui est en bleu sur cette carte (ci-dessus) est propriété du Conservatoire du littoral. A ce jour, on a 1 200 hectares en Crau à peu près, et on prospecte aussi autour des étangs du Pourra et de CITIS ainsi que sur les collines de Fos. De même, nous allons intervenir à la demande de la ville d'Istres sur sa commune pour porter aussi des mesures compensatoires.

Tout ça pour vous dire que cette stratégie vise à constituer un réseau de sites naturels protégés et fonctionnels d'ici 2050. Nous trouvons difficilement des interlocuteurs qui développent des stratégies à 2050. Quand on intervient sur un territoire, effectivement quand on construit une route, bien entendu, ou un port, on le construit pour une période qui est plus longue que quelques décennies. Mais, on a du mal à définir une stratégie territoriale cohérente sur le long terme d'autant que les propriétés du Conservatoire sont inaliénables, c'est-à-dire qu'on ne peut pas les rétrocéder. Il se trouve — et je le cite en anecdote — que je participais au débat sur Fos — 2XL et à l'issue du débat de la session plénière, le Maire de Fos est venu me voir en disant qu'il n'est pas normal que le Conservatoire du littoral ne soit pas présent à Fos-sur-Mer, car il voulait bénéficier aussi des mesures compensatoires pour sa commune, donc pour le maintiens d'espaces protégées pour ses administrés. Il souhaitait une garantie pérenne portée par le Conservatoire du littoral permettant de protéger les collines de Fos. Donc, nous avons à l'issue du débat de Fos — 2XL —, qui a été le déclencheur, défini ce périmètre d'intervention et commencé à acquérir des parcelles.



Mais qu'est-ce que l'on entend dans le débat à présent? On nous parle d'un tracé qui serait un barreau le long des étangs. C'est une certaine surprise pour moi, alors que ce tracé emprunte le couloir naturel identifié par la DTA et qu'il couvre le périmètre délimité par une collectivité après délibération, faisant appel au Conservatoire pour le protéger. Les parcelles acquises sont inaliénables et ces espaces contribuent au bien-être et au ressourcement de la population. Ce même espace s'inscrit dans des politiques comme le SRADDET ou la DTA (la Directive territoriale d'aménagement). Et là maintenant on est en train d'imaginer à créer dans cet espace, ce corridor vert qui a sa propre fonctionnalité, une structure, un aménagement lourd qui pourrait générer à la fois des effets de coupures et des effets de nuisance ne serait-ce que sonores. Nous sommes face à une vraie difficulté de cohérence de politique territoriale. Si l'on n'a pas de visibilité sur 20 ans, 30 ans, 40 ans, 50 ans, de ce que deviendra notre territoriale ou ce territoire, on va être face à un certain nombre de difficultés.

Pour le Conservatoire du littoral, on n'est pas là pour se positionner pour ou contre telle ou telle variante du projet. Ce que l'on ressent d'une manière évidente, c'est qu'il y a le plus grand port maritime de France. Il a besoin de flux, c'est-à-dire des pipelines, de fuseau de transport d'électricité et de couloir de déplacement terrestre, fluvial et ferroviaire. Je suis très surpris qu'il n'y ait pas ces infrastructures qui sécurisent l'ensemble de ces flux sur ce territoire pour les remettre dans de grands couloirs pré-identifiées. Je suis surpris, sans me prononcer pour ou contre, que l'on se pose cette question qui vient en interaction avec des infrastructures vertes. La prise en compte de l'écologie ou de l'environnement, ce n'est pas que des mètres carrés, ce n'est pas qu'un dessin sur une carte. Ça a sa propre fonctionnalité. Autant je suis un ardent défenseur de la fonctionnalité des déplacements et de la cohérence d'un aménagement portuaire et de toutes les connexions qu'il doit avoir, il y a la même logique sur la fonctionnalité écologique.

Or, on ne le maîtrise pas ou l'on ne l'appréhende pas de la même façon, ce qui est assez étonnant. Je participe donc à ce débat et j'en suis très heureux, je vous remercie de cette invitation, mais je le trouve mal posé. La question est mal posée parce qu'on a un maître d'ouvrage qui va défendre ou qui va porter un aménagement. Or, la problématique, c'est comment on vit sur ce territoire et comment on le voit à 20 ou 30 ans. J'ai cité le grand débat sur Fos — 2XL. Il était tout aussi aberrant. Il y avait eu aussi le grand débat sur les déplacements du grand quart sud-est de la France. Il ne parlait que de déplacements. Or, il y a une légitimité des acteurs de l'agriculture à se donner une vision à 40 ou 50 ans de ce que devrait être l'agriculture pour notre bassin de vie. C'est vrai de même pour l'écologie. C'est vrai pour le logement. Les gens qui vivent là ont besoin d'infrastructures, de développements, de perspectives, et cette question va forcément venir en interaction avec le territoire. Donc, on va être dans une machine à générer une sorte de frustration collective et une incapacité à pouvoir entrevoir ce que pourrait devenir notre territoire à long terme. Il y a des outils pour ça. Il pourrait y avoir une animation et des légitimités à porter ce débat. Et, je trouve que l'on manque dans cette perspective d'anticipation. On a cité les mesures compensatoires.

Je ne suis pas sûr que tout ce qui est utile pour le développement du grand port a été anticipé en matière d'impacts ou de mesures compensatoires, absolument pas. Et là, on va dans le mur ! Demain, quand il n'y aura pas de mesures compensatoires. Sur la saladelle de Girard ou sur le cricket de Crau, on n'apportera plus en compensation d'un aménagement l'additionnalité nécessaire sur un autre territoire. On va arriver face à un mur parce qu'il n'y aura plus de mesures compensatoires possibles. Ça veut dire que l'on aura été incapables collectivement d'anticiper la réalisation d'un aménagement que l'on aurait pu entrevoir ensemble à l'échelle de 50 ou 60 ans.

Et, là, sur la méthode, le Conservatoire se retrouve pris dans une tourmente d'un débat qui nous dépasse un peu, mais que l'on pose assez mal collectivement en lien avec les collectivités territoriales, l'État et l'établissement public que je représente au service d'une politique publique. J'insiste, si la loi effectivement impose le débat public, et c'est très bien, appliquer la loi ne suffit pas. S'il doit y avoir débat public, c'est vraiment dans une vision qui à mon avis doit englober davantage les enjeux de ce territoire avec toutes ses composantes.

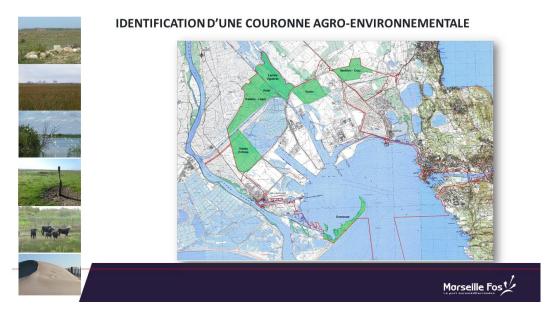
Applaudissements

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Justement, la Commission particulière du débat public a eu pour ambition d'élargir le débat et se placer dans cette prospective et d'intégrer au maximum les différents enjeux du territoire, et la réunion de ce soir, comme les autres réunions thématiques, a pour ambition de se saisir, au-delà de la seule infrastructure, des enjeux de manière beaucoup plus globale y compris les enjeux systémiques en matière environnementale. On essaye donc d'aller dans ce sens. Je vous remercie d'avoir insisté sur ce point. Je vais passer la parole à Magali DEVEZE pour le port, pour voir comment cet acteur majeur du territoire prend en considération ces enjeux.

Mme Magali DEVEZE, Cheffe de département valorisation domanial et développement durable du GPMM

Bonjour à tous. Merci de m'accorder ce temps de parole. Je remercie mes deux prédécesseurs qui ont bien planté le décor et qui permettent de voir le port en tant que partenaire un peu particulier. On est un aménageur qui contrairement à un aménageur comme la DREAL est un aménageur sédentaire, c'est-à-dire que l'on se retrouve sur un territoire sur lequel les projets se cumulent, comme tu l'as dit François et sur lequel effectivement on a l'obligation, et tu me l'as rappelé et c'est la stricte vérité, de se projeter sur la façon dont on aménage ce territoire et sur la manière dont on le conçoit et la manière dont on l'intègre dans un territoire sur lequel on demeure présent pour de longues années puisque le port est déjà là depuis une cinquantaine d'années.

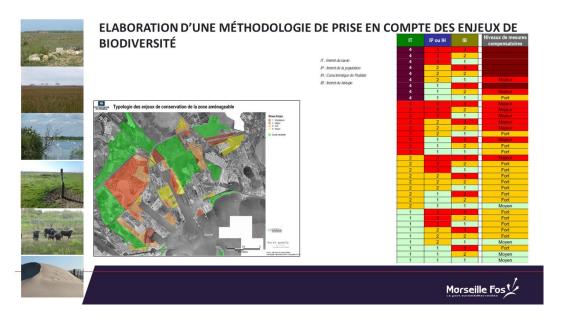


En matière de biodiversité, le port s'est en toute transparence posé la question de façon véritable il y a une vingtaine d'années. Une vingtaine d'années où le port a reconsidéré sa politique d'aménagement puisqu'il était effectivement dans une posture où il déclinait ce qui avait été décidé par la DATAR à la sortie de la guerre sur un aménagement d'un territoire qui se devait d'être dès le départ uniquement industrialo-portuaire. Or, il s'est avéré, dans les années 2000, que la question s'est posée autrement.

La question de l'environnement s'est imposée à nous en tant qu'aménageur. Et, dès l'horizon 2000, quand on a reconsidéré la politique d'aménagement de la zone industrielle de Fos, la gouvernance du pôle a pris la décision de soustraire quelque 2 600 hectares des 10 000 hectares dont elle disposait pour y livrer une politique d'ores et déjà d'évitement. La séquence ERC n'existait pas encore à cette époque, mais en 2000, le port a fait de l'évitement et il a soustrait de l'aménagement 2 600 hectares. Il ne s'est pas arrêté là dans sa stratégie.



Il a été cohérent par rapport à cette stratégie et, avant même que la loi de réforme des établissements portuaires soit promulguée et nous légitime en tant que gestionnaire d'espaces naturels, parmi les huit missions qui sont dévolues à un grand port maritime, il faut savoir que l'on a aussi la mission de gestionnaire d'espaces naturels. Le port depuis plus de dix ans est gestionnaire de ces 2 600 hectares. Donc, on a du personnel qui est dévolu à cette mission qui à la fois essaye de concilier des aspects patrimoniaux, mais également des aspects de protection des espèces. Bien évidemment aussi, on est très regardant de la ressource en eau. Quand on voit un peu notre territoire, ça fait partie des enjeux majeurs de notre territoire. Aujourd'hui, en 2020, on a fêté les dix ans de notre deuxième plan de gestion des espaces naturels du port. Et, le prochain projet stratégique qui s'offre à nous reconduit pour cinq ans de plus une politique de gestion des espaces naturels. C'est quelque chose qui est peu connu du grand public. Ici, on peut en parler assez facilement, mais c'est vrai que c'est une mission du port qui est peu reconnue du grand public.



En matière de biodiversité, on ne s'est pas arrêté là. En tout cas, on a été obligé de s'arrêter rapidement quand les histoires de mesures compensatoires dont on a entendu parler sont survenues, c'est-à-dire qu'au-delà de ces 2 600 hectares que l'on a soustraits de l'aménagement, s'est posée la question de «l'aménagibilité», en tout cas des mesures compensatoires sur les zones aménageables. Dès les années 2007, une démarche assez remarquable à l'époque a été conduite sur la compensation avec la totalité des acteurs publics, mais également des acteurs territoriaux et de gestion, où a été prédéfinie à cette époque une méthode complètement inféodée à ce territoire. À cette époque, il y avait très peu de doctrines ou de méthodes pour appliquer la séquence ERC. On faisait de la compensation. Il a donc été mené de façon très partenariale et très large une réflexion sur la façon dont on pouvait coter les enjeux de biodiversité portés par les territoires aménageables de la zone de Fos, et la manière dont on pouvait, face à ça, évaluer le niveau de compensation requis par la législation en vigueur à l'époque. C'est une méthode qui a été partagée et appliquée depuis 2007. Aujourd'hui, effectivement, le corpus règlementaire a évolué. La doctrine a évolué, mais dès cette époque c'était une chose que l'on avait intégrée à notre stratégie.



Je vous ai dit que l'on avait appliqué cette stratégie. Le résultat de cette stratégie, effectivement le port a endossé très tôt le rôle d'assistant et de maîtrise d'œuvre pour définir et réaliser la plupart des mesures compensatoires, en tout cas les mesures d'évitement ou de restauration de milieux qui étaient liées à des projets qui se positionnaient sur la zone de Fos. En fait, on se rend compte aujourd'hui que c'est un exercice qui est relativement complexe — pas compliqué, mais complexe. Le rôle du port aujourd'hui est d'être un assistant aux porteurs de projets pour tenter de les amener à trouver les mesures qui s'insèrent le mieux sur un territoire que l'on connaît bien, et sur lequel on peut additionner des unités de valeur en matière de biodiversité, à la fois sur le territoire du port, mais pas seulement. Là, vous avez une petite compilation de toutes les mesures qui ont été durant les 15 dernières années décidées et mises en œuvre sur le territoire, et qui dépassent très largement les limites du port.

Pour finir, quelque chose qui est un peu plus confidentiel, mais qui se prête très bien à notre territoire, c'est que vu les espaces dont on dispose, vu un peu le retour d'expérience que l'on peut avoir à la fois sur les projets, mais également par rapport aux acteurs scientifiques, on se donne les moyens, ou en tout cas on donne les moyens collectivement, de mener sur ce territoire des projets expérimentaux dans le but de faire progresser la connaissance en matière de réhabilitation, en matière de connaissances scientifiques, largement sur la biodiversité. Cette biodiversité peut être à la fois terrestre, mais également marine.

PROPOSITION DES ESPACES PORTUAIRES COMME LABORATOIRE D'EXPÉRIMENTATION ÉCOLOGIQUE



Voilà un peu rapidement les grands volets dans la façon dont un port, mal connu, je pense, dans ce domaine, essaye de décliner ou en tout cas de trouver des applications très concrètes et très territorialisées de son action pour la biodiversité.

Applaudissements

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. On va pouvoir prendre les questions dans la salle, vos questions ou vos réactions pour nos conférenciers, mais également — je l'ai dit en début de séance — pour le maître d'ouvrage éventuellement, Lionel PATTE et Cédric MARY de la DREAL présents dans la salle.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

D'ailleurs, y compris sur la Commission et le débat en lui-même. Ces questions sont aussi possibles.

M. Jean FAYOLLE, Résident de Fos-sur-Mer

Mesdames et Messieurs, bonsoir à tous. Je m'appelle Jean FAYOLLE et je suis de Fos-sur-Mer. Dans une vision peut-être un peu nombriliste et égoïste, sur le projet, je suis particulièrement intéressé par la portion sud, celle qui va concerner ma commune. Je voulais rebondir à la fois sur ce qui a pu être dit par le monsieur du Conservatoire et le monsieur de la Réserve.

Pour le Conservatoire, à travers votre développement, j'espère peut-être avoir trouvé un allié supplémentaire pour défendre une sous-variante à la troisième variante du projet de contournement de Fos. Il y a deux tracés qui partent directement plutôt vers l'ouest et un troisième par l'est qui serait donc le barreau des étangs. Je comprends votre observation quand vous dites que ce barreau des étangs peut sembler être une anomalie écologique par rapport aux terrains, aux terres, au biotope, à l'atteindre à la biodiversité qu'il pourrait représenter. Pour autant, c'est la seule solution qui semble adaptée aux besoins de la population phocéenne. Si l'on ne regarde ça que dans un souci de protection des espaces naturels, évidemment, votre observation est justifiée, mais pour les 15 000 ou 17 000 habitants de la commune, il semble beaucoup plus intéressant d'avoir ce tracé plutôt que les deux autres tracés qui nous priveraient toujours de notre accès au littoral, alors que ce troisième accès permettrait justement de réunifier la commune avec son littoral, et de mieux le préserver. Pourquoi vous disais-je que j'espérais trouver en vous, en tout cas dans le Conservatoire, un allié ?

Depuis l'ouverture du débat public, je défends la variante qui consisterait dans le tunnel des étangs, parce que le tunnel des étangs serait véritablement la solution qui permettrait de combiner toutes les revendications, tous les besoins à protéger, à la fois par rapport à la population qui n'a pas envie que la route, que la desserte, se fasse encore par le littoral, avec tous les problèmes que vous souleviez de pollution de l'air, de nuisances sonores que l'on retrouverait de façon beaucoup plus prégnante sur les deux tracés qui sont proposés en alternative au barreau des étangs.

Mais, en même temps, en faisant le tunnel des étangs, évidemment avec des investissements beaucoup plus lourds, nous répondons à tous les défis : les défis de projection dans l'avenir ; le défi de la défense de l'environnement ; le défi de protection des populations. C'est certainement un investissement beaucoup plus lourd, mais elle est là la compensation. Vous nous demandez de compenser. On nous explique qu'il faudrait compenser entre espaces naturels et espaces agricoles. Non! Je fais le choix du meilleur! Je veux tout! C'est à l'État, effectivement, de compenser. La compensation sera financière. Elle ne doit pas être agricole ou naturelle. Elle doit être financière pour une zone qui a tellement souffert. On parlait de tribut payé par les espaces naturels, mais également par la population. Dans ma commune, même si l'État conteste toujours ces chiffres sans nous proposer d'autres vérités scientifiques, nous recensons trois fois plus de cancers que dans les autres communes de France, trois fois plus de diabète, trois fois plus d'asthme. Nous ne pouvons plus rester indifférents à ces solutions. Le tribut que nous avons payé mérite largement l'investissement de l'État en matière de compensation, de mesures de compensation qui passeront par les investissements nécessaires pour que le barreau des étangs se réalise sous forme de tunnel des étangs.

Je vous laisserai répondre pour savoir si je peux compter sur le Conservatoire comme étant un soutien pour cette variante.

Ensuite, pour le monsieur de la Réserve, j'ai noté également vos observations. Et, nous avons, dans les deux autres variantes, deux projets qui se rapprochent, qui flirtent avec les Coussouls, voire même qui les traversent pour le projet peut-être le plus à l'ouest. J'espère donc, puisque votre souci évidemment est de préserver les espaces naturels, que vous serez aussi un soutien de cette variante qui consisterait à défendre tous ensemble le tunnel des étangs. Je vous remercie.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Je vais laisser M. FOUCHIER peut-être apporter des éléments de réponse.

M. François FOUCHIER, Délégué régional PACA du Conservatoire du littoral

D'abord je ne suis ni allié ni un opposant à cette solution, et ça me rappelle finalement le contournement d'Arles où il y avait une solution zéro qui était effectivement aussi un tunnel sous le fleuve plutôt que de créer un nouvel ouvrage au-dessus du Rhône. Je ne suis pas maître d'ouvrage et je ne connais pas les contraintes qui peuvent exister. Je dis simplement, que quelle que soit la variante, qu'il y aura un ensemble de considération à prendre en compte pour mieux vivre dans ce territoire. Et, celle que vous évoquez, la solution enterrée, n'est pas une solution suffisante pour régler à elle toute seule la question de mobilité sur ce territoire. De toute façon, la plupart des flux ne transiteront pas dans ce tunnel. De ce que je sais au niveau technique, depuis l'incendie dans le tunnel du Mont-Blanc, faire passer dans un tunnel des matières dangereuses et des flux importants de camions devient extrêmement compliqué. Donc, ce n'est pas si simple ni au niveau technique ni au niveau économique. En matière environnementale, de toute façon, le flux de polluants sortira bien de cheminées ou des embouchures. Donc, de toute façon, il n'y a pas de solution miracle.

Par contre, il y a une cohabitation entre différents enjeux. Il y a un moment où il faut arriver à trancher et donner une perspective. Je reviens sur les effets de coupures quand même. Plus vous couper et sectionner un territoire, plus demain ça rendra les choses vraiment difficiles à mettre en cohérence. Et, faire une coupure Est à Fos, c'est peut-être le priver à jamais d'un espace de respiration de ressourcement que pourra offrir ce territoire de l'ensemble des étangs jusqu'à l'étang de Berre.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Une réponse peut être d'Axel WOLFF du Conservatoire des espaces naturels et après, M. PATTE, maître d'ouvrage.

M. Axel WOLFF, Responsable du pôle Bouches-du-Rhône du CEN PACA

Réponse, certainement pas, mais simplement pour soulever encore une fois ce que l'on dit des alternatives. Alternatives entre agriculture et environnement. Là, on va être entre alternative, côté zone humide, côté Crau. Simplement, pour pointer aussi que dans la famille « bataille d'enjeux publics » sur un territoire, nous travaillons aujourd'hui à la demande du Préfet des Bouches-du-Rhône un avant-projet d'extension de la Réserve naturelle qui a été présenté au comité consultatif de la Réserve vendredi.

La DREAL a retenu, donc vos collègues du service biodiversité, dans l'avant-projet d'extension des Coussouls qui sont situés entre la route d'accès à la ZAC de Fos et la voie ferrée du ventillon. Un élu de Fos nous a demandé la semaine dernière comment il était possible que la réserve soit étendue sur

ce secteur-là, alors que c'est l'une des alternatives. Sachant que si c'est encore celle du sud, on est sur des terrains qui ne seront pas classés en réserve naturelle, mais toujours avec autant d'enjeux. Donc, voilà. On ne résout pas la question. Je ne me prononcerai pas sur le tunnel. Je pense que François connaît les éléments bien mieux que moi. Je ne suis pas du tout compétent sur la faisabilité d'une telle option.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Lionel PATTE pour le maître d'ouvrage.

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Je pense que M. FOUCHIER a répondu assez bien sur les différentes dimensions de la question. Je voulais préciser, pour le maître d'ouvrage aujourd'hui, que plusieurs solutions sont présentées, étudiées et évaluées. On n'a pas exprimé une préférence. L'État n'a pas dit qu'il souhaitait que le barreau des étangs soit la solution retenue. Il n'a pas dit le contraire non plus. Le débat public peut apporter des éléments, peut apporter des indications, pour éclairer la réflexion de l'État. Peut-être que des recommandations vont émerger du débat public et permettraient à l'État de définir les conditions de poursuite, y compris sur ce sujet. Effectivement, les enjeux qui ont été pointés : la création d'un corridor naturel; les difficultés de pollution sont effectivement les raisons pour lesquelles on doit regarder des options contrastées parce qu'il n'y a pas forcément une solution évidente qui répond conjointement à l'ensemble des problématiques. Comme c'était évoqué dans les problématiques que l'on se doit de prendre en compte, mais vous l'avez évoqué et vous en avez conscience, il y a un autre enjeu lié aux infrastructures de transports qui est la faisabilité financière des infrastructures et des projets que l'on porte. Effectivement, c'est le cas pour d'autres grands projets. Même si le tunnel peut apparaître comme étant une solution séduisante, elle l'est parfois, mais pas toujours, le tunnel effectivement représente souvent un coût extrêmement élevé qui sort des options soutenables pour ce type de projets. Et, on n'a pas fait d'estimation de tunnel. Je ne vais pas donner un chiffre, mais envisager un tunnel sur une portion du barreau des étangs conduirait sans doute à doubler le coût du projet, à l'amener à un milliard d'euros. C'est un ordre de grandeur. Je dis un chiffre un peu en l'air. Je ne l'ai pas étudié. On sort du périmètre ou des niveaux de financement qui sont envisageables pour un tel projet. Le niveau de financement n'est pas fixé par la maîtrise d'ouvrage. C'est dans les réflexions pour la loi d'orientation des mobilités qui a défini un cadre général pour tous les grands projets portés par l'État : projets routiers ; projets ferroviaires ; projets portuaires ; et qui n'a pas fixé ou qui n'a pas considéré qu'un projet d'un milliard d'euros était une enveloppe envisageable à l'horizon 2030 puisque c'était aussi une question de soudabilité en tenant compte de l'échelle temporelle. Donc, c'est une dimension que l'on doit prendre en compte, mais c'est peut-être une dimension pour laquelle dans les options que l'on présente, qui passent du simple au double selon les options... Mais, en tout cas, on a aussi tenu compte, comme maître d'ouvrage, du caractère faisable de le financer d'une manière ou d'une autre. Effectivement, ça peut expliquer les raisons pour lesquelles certaines options ne sont pas imaginées. Il peut y avoir des raisons techniques et des raisons financières.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

On rappelle au passage l'état d'esprit, la philosophie d'un débat public qui est bien de discuter à la fois des questions d'opportunité, ensuite de faisabilité qui était en fait au cœur de votre intervention, Monsieur, sur le coût de telle ou telle possibilité envisagée.

M. Bernard BOUTERIN Résident d'Istres

Bonsoir. C'est une question très simple. Je suis un simple résident d'Istres. Je n'ai aucun intérêt. Est-ce que des réflexions sont menées sur la diminution du flux ? Est-ce que l'on ne peut pas jouer làdessus notamment sur le port de Fos ? Je pense qu'il y a beaucoup de gens qui vont travailler là-bas. Plutôt que d'agrandir les routes, diminuer le flux...

M. Cédric MARY, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Diminuer le flux, effectivement, comme vous dites, peut être une solution. Celle que l'on a retenue n'est pas réellement une diminution du flux. Elle est la prise en compte des objectifs de la métropole, dans le cadre de son PDU, de l'augmentation de la part de déplacements qui se fera en transports en commun, c'est-à-dire que dans les projections que l'on a pu réaliser de trafic, on a intégré un doublement du nombre de déplacements qui se feront via des transports en commun. C'est une première chose.

La deuxième chose, c'est que pour tout ce qui relève du port ou de la ZIP, on a intégré effectivement dans nos projections de trafic, les perspectives de report modal pour le transport de marchandises que le GPMM a envisagé. Effectivement la façon dont on a construit notre projection de trafic n'intègre pas réellement une diminution de trafic par rapport à ce qui existe aujourd'hui. On a cadré l'augmentation sur des taux de croissance annuels qui sont issus de la stratégie nationale bas carbone. Et, on y a ensuite affecté les décisions qui sont d'ores et déjà prises sur le territoire par les instances territoriales pour assurer du report modal, et donc avoir une augmentation moins importante que celle prévue en matière de déplacements routiers.

Malgré cette politique de report modal, on a effectivement une augmentation de trafic prévisible en 2030 qui est notre horizon d'étude. De fait, la route actuelle présente des congestions, pas tout au long de la journée, mais aux heures de pointe, à l'avenir en subira de nouvelles. Effectivement, on a élaboré des solutions d'aménagements routiers pour répondre à ce besoin de trafic, parce qu'il y a également des questions de protections de la ressource, de sécurité routière, etc. Mais, pour les trafics, on a élaboré des scénarios d'aménagements routiers qui sont différents. Ça va de l'autoroute à la voie expresse avec des dimensionnements plus ou moins importants, et avec des impacts plus ou moins importants.

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Une précision. Une partie des alternatives à la voiture solo, c'est le covoiturage. Ça prend toujours la route et c'est aussi des cars à haut niveau de service que la métropole souhaite développer. Ils ont aussi vocation à prendre une route structurante sur laquelle l'on circule plutôt bien. Il n'y a pas d'alternative autre aujourd'hui. Le train existe, mais sur les déplacements internes à la zone, il n'y a pas d'offre suffisante. On a pris en compte toutes les possibilités.

M. Bernard BOUTERIN, Résident d'Istres

Est-ce qu'il y a une incitation aux personnes qui travaillent sur site à prendre plutôt le bus ? Est-ce qu'il y a un avantage par rapport à un déplacement individuel ? À un moment, il y avait des transports en bus qui revenaient à l'époque de la Sollac, et les gens ne les prenaient pas. Et, ils ont demandé une subvention pour avoir un déplacement individuel.

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Là, j'évoquais les lignes régulières de la métropole. Mais, effectivement, on a déjà rencontré plusieurs fois cette problématique, ce questionnement. La question était de savoir s'il fallait et de quelle manière remettre en place des déplacements organisés par les entreprises dans le cadre de déplacements d'entreprises ou interentreprises qui apparaissaient comme une solution intéressante pour grouper et éviter les déplacements en voiture solo, et notamment en tenant compte de grandes entreprises qui sont sur le secteur.

M. Bernard BOUTERIN, Résident d'Istres

Notamment le port de Fos. Le port de Fos incite les gens qui travaillent sur le site à prendre un transport collectif. Est-ce qu'il y a une indemnisation si c'est fait ? Je ne sais pas. Je me pose la question pour le port de Fos.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Mme DEVEZE peut éventuellement apporter un élément de réponse, mais c'est vrai que l'on a conscience qu'un territoire forme un système, mais pour en débattre, on a un peu essayé de thématiser les réunions. C'est vrai que ces questions de trafics de voyageurs et de marchandises seront abordées mercredi prochain à Port-Saint-Louis, on l'a dit, mais s'il y a déjà éventuellement un élément de réponse à la question... On a prévu de débattre de ces questions plus précises.

Mme Magali DEVEZE, Cheffe de département valorisation domanial et développement durable du GPMM

Deux petits éléments pour vous répondre. Déjà, au niveau du personnel portuaire qui est basé sur les bassins ouest, nous, en tant qu'établissement public, représentons à peine une centaine de personnes ou 150. Aujourd'hui, malheureusement nos salariés n'atteignent pas une taille critique pour justifier de moyens dédiés. Donc, il n'y a pas de moyen spécial pour le personnel portuaire. Par contre, ce dont je peux vous parler aujourd'hui, c'est que le port avec l'ADEME, dès l'année prochaine, va s'associer et mettre en place un conseiller mobilité pour justement dessiner avec les partenaires publics un plan de mobilité à l'échelle de la zone de Fos pour justement trouver les

meilleurs moyens de transports collectifs pour l'ensemble des salariés de l'ensemble des usines de la zone de Fos.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour ces précisions. Est-ce qu'il y a encore des questions ?

Mme Alexandra MERCUSOT, Résidente de Miramas

Bonjour. Alexandra MERCUSOT. J'habite à Miramas. J'ai deux remarques, deux questions. La première concerne la présentation du projet par le maître d'ouvrage dans son dossier, et notamment l'alternative avec le barreau des étangs qui représente un surcoût de plus de 300 millions d'euros par rapport aux autres alternatives, si je ne me trompe pas. On est quasiment à 500 millions d'euros. En tout cas, un surcoût très important par ce canal. Est-ce que — pour bien comprendre et pour avoir aussi dans le cadre du débat public une bonne vision des alternatives qui ont été envisagées — vous pouvez aussi expliquer les alternatives qui ont été étudiées pour que l'État fixe de façon plus ambitieuse, par exemple, des objectifs de reports par le train de trafics qui ont été envisagés, qui sont aujourd'hui intégrés dans le projet de route, pour que l'on évite, si possible de construire des routes supplémentaires là où l'on pourrait aussi envisager d'autres moyens ?

Quand je lis le dossier qui a été présenté, j'ai vraiment du mal à comprendre la manière dont on pourrait justifier, par exemple, notamment la route du barreau des étangs qui représente un surcoût significatif, et qui présente comme bénéfice d'éloigner les sources de pollution des habitants de Fos. Pour autant, la pollution restera quand même présente dans le bassin environnant, et j'ai vraiment du mal à comprendre la manière dont on peut justifier de porter aussi atteinte à cet espace naturel, si l'on n'arrive pas à nous expliquer de façon très claire que d'autres alternatives comme celle du ferroutage ne pourraient pas être développées davantage. Pour moi, c'est vraiment très absent du dossier qui a été présenté. Le dossier est très long et très détaillé, mais pour autant, la justification de ce projet qui n'est que routier, sans présenter d'alternative vraiment engageante de l'État sur les autres moyens de transport, il y a quelque chose qui manque.

Applaudissements

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Je reprends le micro pour vous donner la parole, M. PATTE, mais aussi pour vous dire que ces questions seront vraiment débattues et précisées lors des prochaines rencontres, notamment mercredi prochain et le 5 novembre pour faire le point sur ces questions. Je laisse M. PATTE répondre.

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

La question est très pertinente et légitime. C'est difficile de répondre précisément, mais je vais la renvoyer à deux niveaux. De quel niveau d'engagement de l'État ou des pouvoirs publics en général sur le report modal parle-t-on? En fait, il y a différents niveaux.

Il y a le niveau national et l'on peut dire que la loi d'orientation des mobilités a quand même donné des orientations assez fortes en la matière et des mesures. Au niveau local, pour simplifier, on a évoqué tout à l'heure le plan de déplacement urbain. D'ailleurs, pour ces objectifs, il y a aussi des projets. C'est une chose de fixer des objectifs ambitieux en matière de report modal, mais il faut aussi des mesures règlementaires, des incitations ou des projets notamment de bus, de cars, de trains, d'offres de services, qui accompagnent. Donc, ces deux niveaux — je simplifie à l'extrême — portent des orientations, des mesures et des projets qui permettent de mettre en place un certain niveau d'ambition que chacun peut apprécier comme étant suffisant ou pas suffisant en matière de report modal et d'évolution. On a déjà expliqué, mais je pense qu'il faut le réexpliquer parce que ce n'est pas assez présent dans le dossier du maître d'ouvrage, que l'on s'inscrit dans cette vision d'ensemble, des stratégies nationales et locales, en matière de report modal. Le maître d'ouvrage qui est aussi l'État se doit d'être cohérent par rapport à ces éléments.

Après, on parle d'un projet. Le projet prend donc les hypothèses qui sont celles qui sont les plus plausibles, même si elles sont ambitieuses, les plus réalistes en la matière, y compris en faisant des hypothèses de report modal beaucoup plus fortes que ce que l'on a aujourd'hui avec un horizon 2030 qui est un horizon assez lointain qu'il faut prendre en compte. Donc, on a évoqué, mais on pourra revenir sur le sujet, et l'on a pris en compte des hypothèses de report modal assez fortes. Malgré cela, malgré ces hypothèses, sur ce territoire, compte tenu de ses projets de développement urbain, compte tenu de ses projets de développement économique, le port, il y a des augmentations de trafic

modérées sur le trafic routier et le trafic de véhicules de particuliers, et un peu plus importantes sur le trafic de FRET, malgré les hypothèses de report modal, y compris ferroviaire. Donc, on le prend en compte à un niveau qui est atteignable.

Sur la question du barreau des étangs, en fait, ce n'est pas 300 millions d'euros de plus. Il y a deux éléments qui expliquent le coût plus important des projets. Il y a le fait que l'on soit ou pas en autoroute, très autoroutier ou plus voie expresse. Ensuite, il y a les options de contournement de Fos qui sont plus ou moins chères selon que l'on est sur un aménagement sur place, à minima, des voies existantes ou un aménagement plus important, et notamment le barreau des étangs. Donc, l'écart barreau des étangs par rapport aux autres solutions est de l'ordre de 100 millions d'euros, je crois. Le montant apparaît dans le dossier du maître d'ouvrage. C'est un peu moins important, mais c'est entre le barreau des étangs autoroutier par rapport à l'aménagement des routes existantes plutôt voie expresse. Ce n'est pas le même niveau d'aménagement. Après, le fait de faire un aménagement entièrement autoroutier, le cas échéant, entre l'A55 et l'A54 en passant par le barreau des étangs, une liaison Fos – Salon autoroutière, effectivement, représente une des gammes de solutions les plus élevées autour de 500 millions d'euros.

M. Nathan PARIS, Travailleur à Port-Saint-Louis

Bonjour. Je m'appelle Nathan. Je travaille dans la logistique à Port-Saint-Louis. Aujourd'hui, le transport en commun sur les zones industrielles logistiques est impossible, car les horaires sont décalés. Plus de la moitié sont des intérimaires. Donc, le covoiturage ne peut pas se faire parce qu'ils habitent loin les uns des autres. Dans la logistique, ce sont des horaires en décalé ou les 3X8, les 2X8. Donc, si je commence à 3 heures du matin, ça veut dire qu'il faudrait qu'un bus vienne me chercher à 3 heures du matin à Fos, un qui irait chercher mon collègue à 3 heures du matin à Istres. C'est quasiment impossible.

Les entreprises ne veulent pas aussi payer les bus pour des intérimaires quand ils ne sont pas employés de l'entreprise. Ce sont des choses qui arrivent sur Arcelor Mittal, sur KEM ONE, sous INEOS. Toutes les entreprises embauchent des intérimaires, mais ils ne veulent pas payer les transports en commun pour les intérimaires. Donc, ce sont des choses qui arrivent. Le covoiturage est impossible, car les intérimaires habitent loin les uns des autres. Donc, aujourd'hui, pour tout ce qui porte sur les transports en commun, mettre des trains à disposition de petites villes pour les zones industrielles, ce serait des trains qui tourneraient à vide. C'est une problématique. Certes, les flux vont augmenter parce que la zone industrielle est en train de s'agrandir sur Port-Saint-Louis. On voit encore des entrepôts qui sont encore en train de s'agrandir. On va encore avoir des choses qui vont s'agrandir, mais les voies de bus ou le covoiturage, excusez-moi de vous le dire, c'est du pipeau... Ce sont des choses qui ne vont jamais arriver parce que ce sont des bus, des trains et des covoiturages qui vont partir à vide, en fait. Tout simplement, c'est ça.

Excusez-moi de vous le dire, des bus qui vont partir de Fos pour trois personnes à 3 heures du matin... Je commence à 3 heures du matin. Cela veut dire qu'il y a un bus qui va venir me chercher à 3 heures du matin tout seul et tous mes collègues et tous mes camarades... Vous préférez prendre des bus qui vont tourner à vide toute la journée pour aller sur les zones industrielles. La moitié des entreprises logistiques, comme GÉODIS, LOCMAT, embauche des intérimaires. Vous allez me dire qu'ils vont prendre des bus pour les intérimaires qu'ils prennent un jour sur deux...

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Il me semble que ce que vous dites est intéressant. Et, en même temps, il y a une partie des déplacements qui pourraient peut-être bénéficier du fonctionnement de navettes. Tout le monde n'embauche pas à 3 heures du matin. En même temps, on sait sur ce territoire, que par rapport à l'activité qu'il y a, on ne peut pas mettre tout le monde dans des systèmes massifiés de bus, de navettes ou de covoiturage. Il y a une partie sans doute du trafic, parce que les gens embauchent à la même heure et au même endroit, qui peut être regroupé.

M. Nathan PARIS, Travailleur à Port-Saint-Louis

Qui embauche à la même heure et au même endroit? Est-ce que vous pouvez me donner des exemples, s'il vous plaît?

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Prenons une base aérienne à Istres. Il y a 5 000 personnes qui se retrouvent à la base aérienne. On peut supposer que certaines personnes puissent bénéficier de navettes, même si tout le monde a des horaires différents. Il y a peut-être des possibilités de massification. Après, effectivement, tout le

monde n'est pas intérimaire dans la logistique. Donc, il y a à la fois des cas qui pourront difficilement bénéficier d'offres de transports collectifs, et le cas que vous citez est un bon témoignage, et d'autres pour lequel — je ne porte pas la politique en la matière — je pense que l'on a bien compris qu'il était sans doute possible de mettre en place des systèmes de covoiturage ou de transports collectifs ou de navettes qui sont difficiles à mettre en œuvre. On l'a évoqué. Cela a existé, mais ça a disparu parce que l'offre ne répondait pas aux besoins. Mais, c'est quelque chose qui ne semble pas impossible, qui ne semble pas forcément facile, mais pas impossible. C'est pour ça, dans le plan de déplacement urbain, qu'il y a des hypothèses de report modal qui sont prises comme étant un gisement de gains, même si l'on sait que ce n'est pas 100 % des personnes prenant leur véhicule qui pourront se retrouver dans un transport collectif.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. En tout cas, ce qui est certain, c'est que les réunions prochaines pour tout ce qui est logistique seront animées.

M. Jean FAYOLLE, Résident de Fos-sur-Mer

Merci. Je voulais répondre à la demande de justification qui s'entend du contribuable lorsqu'on lui présente un projet qui se compte en centaine de millions d'euros. Pour ma part, je voudrais vous opposer les dix à quinze minutes de gains de temps de parcours que va procurer l'ensemble du projet. Donc, on va économiser un quart d'heure dans nos temps de parcours, mais de l'autre côté, on nous demande encore d'abandonner des années d'espérance de vie dans notre commune... Quand je vous dis trois fois plus de cancers, d'asthme et de diabète, je ne parle pas de problèmes esthétiques. Je parle d'enfants de quatre ans qui meurent du cancer avec des liens de causalité affectés à la pollution. Donc, je veux bien que l'on ait le souci du denier public, mais on peut même raisonner en ne faisant pas le projet.

Si chacune des communes des environs accepte de prendre quelques-uns des sites Seveso que nous avons sur la commune, effectivement, peut-être qu'à force, nous n'aurons plus besoin de routes. Et, nous ne souffrirons plus de ces problèmes uniques en France de pollution et d'impacts sur notre santé... Donc, entre dépenser 300 à 500 millions d'euros selon les variantes pour gagner dix ou quinze minutes de temps de route, ou ne pas mettre 200 ou 300 millions d'euros de plus pour ne pas impacter davantage la santé de la pollution de 17 000 habitants en ligne directe, et des dizaines de milliers d'autres aux alentours, je crois que la justification est toute trouvée.

Et, si l'on ne veut pas exprimer de solidarité nationale à travers le déboursement de ces frais, prenez quelques sites avec vous, et l'on n'aura plus besoin de routes effectivement vers Fos... Merci.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Les questions de santé et d'environnement seront abordées dans une prochaine réunion thématique.

M. Damien BONNET, Résident de Grans

Damien BONNET. Je suis ancien ingénieur et maintenant je me reconvertis en fait dans l'ingénierie, mais pour l'environnement et l'écosystème autour de l'étang de Berre et la commune de Saint-Chamas en particulier. En fait, j'avais deux ou trois guestions ou remarques à apporter au débat.

La première concerne les déchets plastiques. C'est vrai que l'on n'en a pas trop entendu parler. De la même manière que les retombées d'hydrocarbures autour des routes, on a également des retombées de plastiques ou de déchets qui viennent des voitures. On le remarque. C'est vrai, quand on voit qu'il y a des milliards d'euros qui sont mis sur la table pour construire une route, derrière on s'aperçoit que ce sont des bénévoles qui vont à la main, déchet par déchet, pendant le weekend, ramasser les déchets. À quel moment le maître d'ouvrage pourra-t-il prendre en charge la dépollution plastique au même titre que la remise en état des routes, et de la même manière que c'est fait aujourd'hui de plus en plus pour la récupération des eaux pluviales pour les ruissellements de l'hydrocarbure ? C'était ma première question.

Ensuite, une petite remarque. Effectivement, le jour où l'on aura un super bel axe routier — je ne l'espère pas personnellement — entre Fos et Salon, ça va forcément induire un appât pour les industriels à venir autour de cet axe routier pour s'installer parce que ce sera économiquement beaucoup plus rentable pour eux. Donc, on va augmenter le prix des terres autour de cet axe routier. Quand je vois aujourd'hui la Crau qui est à peu près préservée — de moins en moins — est-ce que l'on prend en compte le fait que dans quelques années il deviendra de plus en plus difficile de sauvegarder ces terres face à l'industrialisation et à la demande économique de cette région?

Finalement, je pense que la route va rendre de plus en plus difficile la protection de ces terres face à l'économie.

Ensuite, un troisième point que je voulais aborder. C'est la concurrence entre le fer et la route. Effectivement, malheureusement pour certains, on passe beaucoup de temps dans les bouchons. Effectivement cela pose un problème économique pour le port de Marseille et pour d'autres industriels qui voudraient communiquer plus rapidement vers les axes routiers principaux, vers Lyon, vers Arles, etc. Aujourd'hui, ça peut être aussi une chance pour l'industrie, pour le ferroviaire, parce que c'est peut-être aujourd'hui une chance pour le ferroviaire de devenir rentable face à la route. Cela fait des années que l'on parle de ferroutage et l'on a toujours du mal à mettre les transports sur les voies ferrées. Aujourd'hui, finalement, peut-être que ces bouchons vont devenir une chance pour être l'un des premiers endroits en France où le ferroutage pourrait devenir rentable. Évidemment, le jour où cette route sera créée, il n'y aura peut-être plus personne qui aura envie de mettre de l'argent dans la rénovation du système de gare de triage de Miramas et dans les voies ferrées, etc. Et, je pense, si jamais cette route se fait, qu'aucune industrie ne voudra appuyer ce projet. Donc, avant de parler de la route, je voudrais bien que l'on parle de la voie ferrée parce que je pense qu'il y a vraiment derrière une aubaine, une économie, qui peut se créer autour de la voie ferrée et un exemple pour l'Europe. Vraiment, c'est un point où l'on a cette chance d'être un peu coincés au niveau de la route. Profitonsen alors! Et, faisons du ferroviaire!

Un quatrième point. Excusez-moi, après je vous laisse la parole. Et peut-être que l'on pourra répondre à la première ou la troisième question. Concernant les flux routiers, j'ai suivi méticuleusement les débats. J'aimerais un peu avoir des chiffres concernant le report des flux routiers. En particulier, il y a l'axe Marseille...

Effectivement, j'ai vu des chiffres sur cet axe où il y aurait un peu plus de circulations, mais concrètement il y a quand même de gros axes qui vont être soulagés. Et, donc, les véhicules vont venir ici au lieu d'aller sur les autres axes. Il y aura donc forcément un impact. J'aimerais bien, au prochain débat, que ces chiffres soient quantifiés avec exactitude sachant que l'on a quand même aujourd'hui un téléphone. On sait statistiquement le nombre de véhicules emprunté par chaque axe. J'attends pour le prochain débat de voir des chiffres concrets, et je pense que l'on sait estimer exactement à 2030 à J+1 de l'ouverture de cette route le report des routes annexes. Je vous remercie.

Applaudissements

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Pour un certain nombre de questions, notamment les dernières, je pense que le maître d'ouvrage a bien entendu les questions, et ce sera l'objet de la discussion. Par contre, on peut peut-être avoir une réponse du maître d'ouvrage sur la première partie concernant la prise en compte par l'infrastructure des effets de pollution.

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

J'ai noté la question relative à la problématique des déchets le long de la route. Je ne sais pas s'ils sont liés à la route, mais on peut supposer qu'ils sont liés à l'usage de la route. Effectivement, une route s'entretient normalement. Donc, le gestionnaire d'infrastructure doit l'entretenir. Après, pour l'entretenir, il faut aussi des systèmes notamment pour récupérer la pollution. Aujourd'hui, la route telle qu'elle est aujourd'hui réalisée — elle a été réalisée dans les années 1980 sur un projet des années 1970, à un moment donné où les normes en matière d'environnement et surtout de protection de l'eau n'étaient pas au niveau de celles d'aujourd'hui — n'a pas d'équipement élevé pour protéger l'environnement. C'est notamment le cas de la ressource en eau. S'il y a un projet, l'obligation du maître d'ouvrage consistera à mettre à niveau l'infrastructure par rapport à la protection de la ressource en eau. Je ne sais pas si ça répondra complètement à la problématique des déchets plastiques, mais globalement des déchets qui vont s'écouler avec l'eau vont arriver dans les bassins de retenue qui visent justement à regrouper la pollution chronique, des métaux, des plastiques. Donc, globalement, le fait de réaliser un projet oblige le maître d'ouvrage à mettre son infrastructure à niveau.

Mme Charlotte ALCAZAR, Directrice du SYMCRAU

Bonjour. Charlotte ALCAZAR. Je suis directrice du SYMCRAU, mais là j'ai une question en tant que citoyenne à verser au débat, qui vient d'être posé par les participants. On a quand même vécu à travers la crise de la Covid-19 un changement en matière de déplacements domicile – travail. En tout

cas, on voit déjà qu'il y a un certain nombre d'entreprises, parfois contraintes, qui ont changé leurs pratiques. Je voulais savoir s'il y aurait une réflexion sur la part des emplois qui sont « télétravaillables » sur le secteur et qui peuvent donc générer une diminution de flux sur le parcours. Il est certain, sur la logistique et les emplois directement de manutention industrielle que ce n'est probablement pas « télétravaillable » mais il est possible qu'il y ait un certain nombre de postes administratifs, commerciaux ou autres qui peuvent peut-être l'être. Est-ce que cette réflexion va être intégrée ?

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

La réflexion n'a pas été menée, notamment parce que les éléments fournis dans le dossier du maître d'ouvrage ont été réalisés antérieurement à la crise de la Covid-19, mais aussi — en ce qui nous concerne, parce qu'il est difficile d'y voir clair sur l'endroit où cette crise va nous emmener en matière de conséquences économiques, mais aussi en matière d'évolutions des pratiques. Des entreprises ont changé de pratiques pendant le confinement. Est-ce que les pratiques vont perdurer et changer? Sans doute. Mais, on ne sait pas encore l'ampleur. Donc, oui, dans la poursuite des études, il nous faudra prendre en compte les hypothèses nouvelles qui seront forcément pour certaines différentes de celles que l'on connaît aujourd'hui en matière de croissance économique, de report modal, de nombre de trajets pour un emploi, ce qui veut dire intégrer le télétravail.

Après, on a vu dans les échanges — on n'a pas fait d'étude sur le sujet — qu'il semblait que la structure des emplois sur le secteur était peut-être un peu moins que dans d'autres secteurs propices au télétravail du fait de la nature des emplois industriels, du fait des emplois de la logistique qui ne sont pas « télétravaillables ». Comme toujours, il y a une partie qui est « télétravaillable », une autre qui ne l'est pas. Donc, oui, il faudra intégrer ces éléments et voir la mesure dans laquelle ils modifient le niveau de demande. Après, on a fait un petit calcul. Un jour télétravaillé en plus pour tout le monde représente 20 %, mais 20 % sur cinq jours. Ça fait une part du trafic en moins. Donc, c'est un élément de la réponse. C'est l'évolution de la demande. C'est l'évolution du report modal. C'est l'évolution de l'offre. Tout ça peut concourir à effectivement mettre en œuvre ce que l'on a déjà évoqué finalement : l'attente de tout le monde de voir les politiques de report modal faire leur effet et éventuellement baisser le besoin de mobilité sur la route. Donc, oui, ce sont des choses que l'on va devoir intégrer quand on va reprendre les études pour évaluer les différentes solutions, quand on va poursuivre, sur la base des éléments les plus actuels de trafic. Après, on pourrait revenir sur le sujet, mais on a des données de trafics aujourd'hui de la manière dont la crise a effectivement déjà en septembre, peut-être en octobre, modifié les trafics. On voit qu'il y a deux gagnants :

- 1. Un qui est plutôt satisfaisant qui est le vélo;
- 2. L'autre qui l'est un peu moins, c'est encore la voiture solo qui n'a pas perdu de parts de marché, voire qui en a gagné, mais on peut supposer que ce n'est que temporaire, et que les choses vont évoluer dans le bon sens à l'avenir.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

On va prendre deux dernières questions avant de passer à la prochaine table ronde.

M. Alain DUFRESNE, Résident d'Istres

Bonjour, M. DUFRESNE Alain. J'habite sur la commune d'Istres. J'ai une question. Elle est plutôt attachée au ferroutage, mais surtout à la pollution. Quand j'ai vu la carte du tracé, la première chose que j'ai vue, c'est qu'on allait finir de ceinturer l'étang de Berre avec une portion routière qui va jusqu'au port. Ma seule inquiétude par rapport à ça, c'est de voir augmenter le trafic routier des conteneurs pour les porter jusqu'à Clésud, grosso modo. Encore une fois, on l'a dit tout de suite, c'était plus le ferroutage qu'il faudrait regarder de ce côté-là, mais j'ai compris qu'on le verrait plus tard.

Mais, durant la Covid-19, on a vu que l'on avait pendant le confinement une amélioration de la qualité de l'air. Donc, un peu moins de pollution. C'est donc bénéfique pour les habitants du coin. Tout à l'heure, quelqu'un l'avait rappelé. On n'est déjà pas mal sinistrés de ce côté-là. Donc, pourquoi ajouter des camions sur la route? Honnêtement, quand j'ai vu ça — je l'ai appris très récemment, ce tracé — la chose qui a fait tilt chez moi, c'est la petite phrase de Samia GHALI à un moment donné, sur les conteneurs de Marseille de les déporter un peu plus chez nous parce qu'ils en avaient un peu marre en bas à Marseille. Du coup, on va un peu les déporter là-bas. Je veux bien... Ce n'est pas le problème, mais par le train, et non par la route... C'était mon inquiétude. Je ne sais pas si vous l'avez

traité tout à l'heure. Je suis arrivé un peu à la bourre... L'impact pollution m'importe beaucoup sur cette question.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Je vous confirme qu'il y aura là aussi une réunion et une discussion sur les questions de pollution et de santé en plus de cette discussion sur le trafic et le report modal. Un petit élément de réponse, M. MARY.

M. Cédric MARY, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Très rapide parce que ça rejoint déjà un peu des questions pour lesquelles on a déjà apporté des réponses sur ce thème. Effectivement, la première chose que je tiens à préciser, c'est que l'on ne fait pas de nouvelle route. Sur certaines options, on a des tracés neufs que l'on mettra éventuellement ou pas en œuvre, mais on ne fait pas de nouvelle route. Actuellement, vous avez la RN569 qui part de l'A54 pour rejoindre le port. Donc, la route existe. Les capacités de développement du port, que l'on fasse le projet ou pas, sont là. D'ailleurs, le port n'a pas attendu effectivement que l'on fasse le projet Fos - Salon pour croître en matière de capacités. C'est une chose. Est-ce qu'il continuera à croître sur le même rythme ou pas en fonction de la route ou pas ? Je ne sais pas, mais en tout état de cause la route n'a pas généré l'augmentation de volumes traités au port, puisqu'on ne l'a pas faite pour l'instant. Pourtant, il s'est développé. C'est une première chose. La seconde chose, c'est qu'effectivement partout, contrairement à ce que l'on croit, où les logisticiens peuvent massifier et faire du transport par le train, ils le font, tout simplement parce que c'est un gain économique et un gain de productivité. Donc, partout où ils peuvent le faire, ils le font. Donc, effectivement, comme vous dites, à chaque fois qu'ils pourront faire du transport combiné à Clésud, à ce moment-là, effectivement, ils le feront. S'ils peuvent le faire à la Feuillane, ils le feront à la Feuillane. Et chaque fois que ça ne sera pas rentable ou productif, ils feront du transport par le fleuve ou par la route. Mais, ce n'est pas le fait de faire la route qui va changer fondamentalement des choses. Le modèle est avant tout économique.

Ensuite, au niveau de la pollution, effectivement, suivant les scénarios d'aménagements que l'on retient ou pas, parce qu'on a un scénario de référence où l'on ne fait pas le projet, on a effectivement les effets du trafic qui produisent un certain volume de pollution que l'on mesure en oxyde d'azote, en particules fines, etc. Donc, on a des niveaux des volumes de productions de polluants qui sont différents suivant les options et suivant le scénario que l'on retient. Le scénario de référence, c'est-à-dire si on laisse les trafics se dérouler tel qu'ils se déroulent actuellement sur la RN569 non aménagée, ne représente pas le scénario qui est le moins polluant.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur, je vous laisse une dernière question.

M. Jérôme LESCOT, Agriculteur à Istres

Bonjour. Je suis M. LESCOT. Je suis agriculteur sur la zone d'Istres. Mon exploitation se trouve entre Istres et Fos. Comment vais-je faire demain pour circuler sur une voie rapide ou une autoroute? C'est la première des choses. Seconde chose. Je pense, pour faire une voie rapide ou une autoroute, qu'il va falloir beaucoup de tout-venant. Où va être pris ce tout-venant? Dans des prairies de fonds de Crau? Dans des zones naturelles de la Crau sèche? Ne pourrait-on pas récupérer les Laitiers de Sollac? Vu le crassier, toutes les années, il s'agrandit, il s'agrandit sur une zone naturelle. Voilà.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour ces questions précises. Réponse précise et rapide de M. MARY.

M. Cédric MARY, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Réponse rapide. Effectivement, sur une voie expresse ou sur une autoroute, vous ne circulerez pas en tant qu'agriculteur. C'est une évidence. Par contre, l'obligation que l'on a lorsque l'on fait une voie expresse ou une autoroute, c'est que l'on doit rétablir tous les points d'échanges, tous les cheminements et tous les accès.

M. Jérôme LESCOT, Agriculteur à Istres

On va devoir partir dans le fossé pour aller jusqu'à Fos ?

M. Cédric MARY, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Concrètement, j'aurais bien du mal à vous répondre...

M. Jérôme LESCOT, Agriculteur à Istres

Parce que le grand port nous a tout pris. Il a déjà pris une grande partie des exploitations. Il devait refaire beaucoup de choses, mais il n'a rien refait. Et, s'i l'on ne peut plus circuler demain, vous ne mangerez plus. Je continuerais à manger puisqu'on se débrouille toujours à la campagne. On l'a vu pendant la Covid-19, mais quand même il ne faut pas aller trop loin...

M. Cédric MARY, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Effectivement, vous n'emprunterez pas la voie expresse parce que vous n'en avez pas le droit. Tout dépend du moyen de transport que vous avez. Là, vous n'aurez pas le droit avec un véhicule lent de l'emprunter. Par contre, effectivement, on rétablira les cheminements partout où c'est nécessaire en matière d'accès et les points d'échanges partout où c'est nécessaire. C'est une obligation que l'on a. Je vous donne une réponse globale sans connaître exactement votre itinéraire. Peut-être que ça va le rallonger. Je ne sais pas. Et, excusez-moi, mais j'ai oublié votre seconde question. Ah oui, sur les matériaux d'apports, effectivement on a la particularité d'avoir un projet qui n'a pas énormément de matériaux d'apports comparés à un projet qui se situerait dans un secteur plutôt tourmenté au niveau topographique. Néanmoins, il y aura certainement besoin de matériaux d'apports. Les Laitiers de Haut Fourneau font partie des ressources sur lesquelles on peut envisager d'avoir des volumes mobilisables, à condition d'avoir effectivement une filière pour les tester, les analyser, vérifier leur capacité notamment mécanique parce qu'ils ne sont pas tous réutilisables tel quel, mais c'est vrai que l'on a identifié des volumes importants potentiellement mobilisables. Je dis bien « potentiellement » parce qu'encore faut-il s'assurer qu'ils peuvent garantir une fondation de chaussée pérenne dans le temps, mais c'est une piste.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci, M. MARY. Je propose que l'on s'arrête là pour cette première table ronde. Le temps file. On voit que les questions et interrogations sont nombreuses. Encore une fois, un certain nombre de ces thématiques seront reprises dans les prochaines réunions publiques. Par ailleurs, il y a deux systèmes qui existent et qui peuvent être utilisés. Sur des questions un peu précises de flux ou de trafic, n'hésitez pas à les poser sur le système questions/réponses qui est en ligne sur le site du débat. C'est une première remarque valable pour tout le monde. N'hésitez pas si vous n'avez pas pu poser votre question. Effectivement, le but du jeu est qu'une réponse vous soit donnée, et l'on veillera à ce que cette réponse vous soit donnée. C'est un premier point. Second point. Ce que me faisait remarquer Audrey RICHARD, c'est qu'il y a du monde qui suit cette réunion en streaming. Donc, n'hésitez pas derrière vos écrans à poser aussi vos questions. On a de quoi les afficher, les aborder et y répondre.

Je vous remercie, Messieurs, Mesdames, pour cette première table ronde. Je pense qu'il y a un certain nombre d'éléments que vous nous avez apportés qui vont résonner dans les prochaines réunions. Je demanderais peut-être à M. WOLFF de rester à la table puisqu'on va aborder un sujet durant cette seconde table ronde qui le concerne aussi. Effectivement, un certain nombre de vos interventions ont pointé aujourd'hui, mais comme dans les réunions précédentes, deux éléments importants, il nous semble, dans ce débat, que sont d'une part la nécessaire prise en compte du caractère systémique du fonctionnement des territoires, et d'autre part le fait que l'on soit dans des questionnements citoyens sur la question de la cohérence des politiques sur ce territoire. Je crois que le témoignage notamment du Conservatoire du littoral a été un exemple intéressant pour ça.

Je demande maintenant à Madame TRAMONTIN de nous rejoindre dans cette seconde table ronde. M. WOLFF, on ne le présente plus. Et, on devait avoir la présence du président de la Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône qui a été retenu et malheureusement qui ne sera pas là avec nous, ce soir. Donc, on pensait profiter de la présence de M. TRONC dans la salle, représentant des agriculteurs et producteurs de foin de Crau qui n'a pas du tout préparé quoi que ce soit. Mais il peut peut-être nous donner quelques mots sur son métier. Et, je crois qu'il représente, de la même manière que monsieur qui s'exprimait tout à l'heure, des praticiens de ce territoire particulier qu'est La Crau, puisque c'est la thématique de la seconde table ronde sur le fonctionnement de cet écosystème particulier qu'est la Crau. Au travers de la présence de cette fameuse nappe dont on parle beaucoup, mais que l'on ne voit pas forcément énormément, qui je pense pour le public est un objet un peu particulier, et pas très connu. Évidemment, M. WOLFF, en tant que représentant d'un certain nombre d'acteurs gestionnaires de ces territoires pourra prendre la parole. Et, encore une fois, M. TRONC, sur ce fameux foin de Crau, dont on parle aussi souvent, il serait peut-être intéressant d'en savoir un peu plus. Je laisse peut-être la parole à Mme TRAMONTIN pour une intervention de dix minutes.

Mme Céline TRAMONTIN, Adjointe au Maire d'Istres, Présidente du SYMCRAU

On va peut-être commencer par le petit film qui est beaucoup plus parlant en matière introductive.

Diffusion du film : Projection du film "L'eau en Crau, un enjeu de territoire" par le Cen-Paca

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour ce petit film effectivement qui résume bien et qui est une illustration forte de ce qu'est un système territorial dans toutes ses composantes.

Mme Céline TRAMONTIN, Adjointe au Maire d'Istres

Je voulais d'abord en préambule remercier le CEN PACA parce que c'est lui qui a réalisé ce film avec la portée pédagogique qu'il a. Régulièrement, quand je suis amenée à faire des présentations pour expliquer la nappe de La Crau, les missions du SYMCRAU et les enjeux de la nappe, je m'en sers de support. Je trouve qu'il a une portée pédagogique et compréhensible par tous sur quelque chose qui est relativement complexe sur la recharge de la nappe. Mais, je vous laisse la parole, Monsieur Wolf

M. Axel WOLFF, Responsable du pôle Bouches-du-Rhône du CEN PACA

Merci beaucoup et merci pour les compliments. Je voulais juste préciser que c'est un film qui a été réalisé pour la nouvelle, qui n'est plus nouvelle, scénographie de l'écomusée de Saint-Martin-de-Crau qui est géré par le CEN PACA. C'était en 2014. On travaille beaucoup ensemble. C'est un film qui a cofinancé par le SYMCRAU, par le comité du foin de Crau, par la Chambre d'agriculture, par l'Agence de l'eau, par la DREAL PACA. Tout le monde a mis... On a réalisé le story-board. Tout le monde a mis son grain de sel là-dedans pour que ce soit vraiment un film qui correspond au message de chacun. Simplement, protection de la nature et protection de l'agriculture se rencontrent quand même beaucoup ensemble.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Et toujours d'actualité malgré le 2014, on peut le laisser en l'état.

Mme Céline TRAMONTIN, Adjointe au Maire d'Istres

Oui, on peut le laisser en l'état malgré quelques incertitudes sur lesquelles il faudrait que l'on ajouter quelques volets sur le changement climatique, sur la disponibilité de la ressource en eau du bassin de la Durance, quelques nuages noirs qui planent au-dessus. Je vais essayer de vous donner quelques éclairages sur la nappe phréatique et le SYMCRAU. Bel exemple de coopération territoriale pour le coup.

Le SYMCRAU

Etablissement public locale au service de la gestion collective de la ressource en eau



COMPTE-RENDU Du Forum thématique - Environnement et ressources naturelles Istres — 12 octobre 2020

La vocation première du SYMCRAU est bien la mise en œuvre d'une politique de gestion durable de la ressource souterraine en Crau. Souterraine parce que toute la difficulté est d'expliquer un hydrosystème non visible par la population. Donc, le SYMCRAU a été créée en 2006 par la volonté politique des élus locaux de ce territoire de préserver une ressource identifiée comme stratégique dans le SDAGE. Stratégique parce que difficilement substituable. Le SYMCRAU a été créé sous la forme d'un établissement public qui regroupe bien sûr les élus des collectivités territoriales de ce territoire, mais pas que. La particularité, c'est que c'est un syndicat mixte ouvert élargi qui nous a permis de poser en son sein le comité syndical, la Chambre d'agriculture, le grand port maritime de Marseille et l'Union du canal commun Boisgelin — Craponne. L'objectif est vraiment la mise en œuvre d'une politique de gestion durable de la ressource, de cette nappe qui se situe sous vos pieds actuellement.



Pour vous présenter en cartographie la nappe, elle se situe sur un territoire d'environ 550 km2, dont les limites sont relativement triangulaires en allant d'Arles à Fos, à Salon jusqu'à Fos. Donc, une ressource qui fait en gros 500 millions de m3 et qui alimente 270 000 habitants du territoire en eau potable, mais pas que puisqu'il n'y a pas qu'un usage d'eau potable. Elle sert aussi aux filières agricoles qui sont structurées sur ce territoire avec 5 000 hectares d'arboricultures fruitières. Didier TRONC prendra la parole après et me reprendra s'il le faut. L'arboriculture fruitière qui produit 10 % des pêches françaises, tout de même, 13 500 hectares de prairies irriguées. On en a parlé depuis le début de la soirée, les prairies irriguées bénéficient de la seule AOP française sur une production destinée à l'alimentation animale, et je pense qu'il faut le souligner chaque fois que l'on en a l'occasion. Cette nappe alimente des activités économiques stratégiques de rang national, et là je ne vais pas repartir sur la ZIP de Fos avec le GPMM. Elle alimente aussi les bases militaires, dont celle d'Istres qui accueille 5 000 personnes par jour. Elle permet aussi d'alimenter les zones humides contribuant ainsi au maintien des milieux naturels. 90 millions de m3 sont prélevés tous les ans dans cette nappe pour assurer l'ensemble de ces usages de l'Homme. Mais, la grande originalité de cette nappe, c'est bien sûr son mode de recharge artificiel qui s'effectue à 70 % grâce à l'irrigation gravitaire des prairies de foin de Crau, avec une eau qui provient bien sûr du bassin de la Durance, depuis la réserve de Serre-Ponçon, qui comme nous le savons tous maintenant est le château d'eau de la Provence. La particularité de cette nappe réside véritablement dans ce transfert d'eau depuis le bassin de la Durance et la dépendance à cette culture du foin de Crau qui permet une recharge à 70 %. Les 30 % restant sont assurés par les eaux de pluie.

Prairie en cours d'irrigation

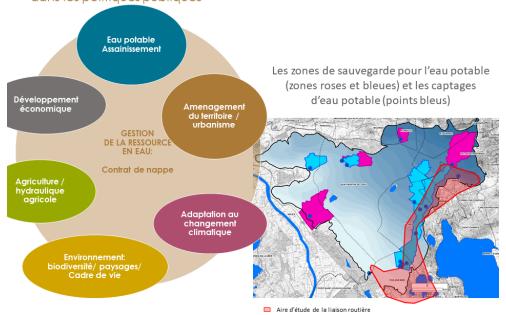
Légende

Limite nappe libre de la Crau
Le Rhône
Principaux canaux d'irigation
Principaux canaux d'assainise

ccupation du sol simplifiée

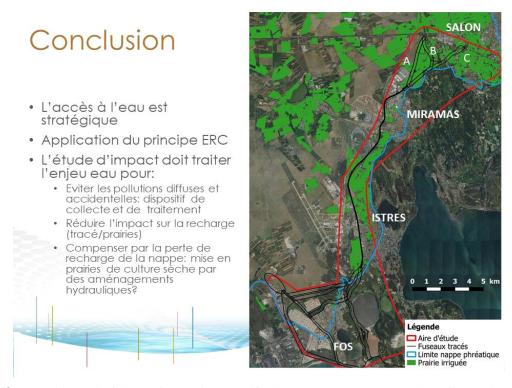
L'accès à l'eau un enjeu stratégique

Des outils déployés pour faciliter la prise en compte des enjeux de l'eau dans les politiques publiques



Le SYMCRAU depuis sa création s'est attaché à développer des outils de surveillance, bien sûr. C'est son rôle. Il gère 31 piézomètres qui assurent une surveillance de l'état quantitatif de la nappe en permettant d'acquérir des données scientifiques pour établir des projections sur les années à venir. Il a produit un socle d'études scientifiques avec quatre études emblématiques qui ont été menées pour acquérir toutes ces données. La première, c'est l'étude ressource stratégique qui vise à prendre en compte la préservation des zones de sauvegarde pour l'eau potable dans les documents d'aménagements. Cette étude a été une demande de l'État. Donc, on est vraiment sur une politique de l'État et je reprends les propos de M. FOUCHIER pour dire qu'il est vrai qu'il faudrait arrêter de réfléchir en silo mais plutôt avoir une vision territoriale de l'aménagement et de la sauvegarde des eaux de ce territoire. On a une autre étude qui s'appelle SIMBA puisque la nappe de la CRAU, vous l'avez vu, sur son relief vers Fos est soumise au risque d'intrusion saline. Donc, l'objectif de cette étude a été de comprendre les relations de la nappe et de la mer. Tant que la nappe a un niveau acceptable, elle arrive à repousser, si je peux le dire de façon très triviale, les assauts de la mer et de la salinisation, sauf que si le niveau de la nappe évolue de manière défavorable, on assistera indéniablement à une salinisation de la ressource, et à des problématiques d'apports en eau potable de certaines populations. Une autre étude que l'on a appelée SINERGI qui est une étude prospective sur les effets du changement climatique sur la ressource locale, dont on a vu dans les premiers résultats que l'on serait tous collégialement, et là je reprends les propos de M. WOLFF, que ce soit les agriculteurs, les industriels, tous les usagers de la nappe, amenés à faire des économies d'eau pour assurer tous les usages de la nappe. Et, une étude OSMOSE qui visait à définir les besoins en eau des zones humides qui sont alimentées par la nappe et qui sont relativement caractéristiques de notre territoire. Ce socle de connaissances nous permet notamment de définir les points de vulnérabilités de la nappe. Pour la réunion qui nous occupe ce soir et le projet sur lequel on a à débattre, les points de vulnérabilités que l'on a pu identifier sont les suivants : La nappe est peu profonde et donc particulièrement vulnérable aux infiltrations de pollution de surface, que ce soit les eaux de ruissellement ou les pollutions accidentelles. On a une nappe qui a un lien intrinsèque avec la culture du foin de Crau puisque 70 % de l'irrigation des prairies de foin de Crau rechargent la nappe. Donc, on est quand même sur un équilibre quantitatif fragile parce que dépendant des 13 500 hectares de foin de Crau. Et, tant que la filière est économiquement viable, c'est bien. Quid des mutations agricoles si ce n'était plus le cas? La nécessité bien sûr de protéger les captages d'eau potable. On aura tous compris, pour les populations du bassin, que c'est évidemment vital. Et, la nécessité d'anticiper les effets du changement climatique qui pourraient forcément porter atteinte à la ressource. Je vous l'ai expliqué tout à l'heure, 30 % seulement de la recharge est effectuée par les eaux de pluie et l'on a des interrogations sur la future disponibilité en eau sur le bassin de la Durance et des

prochains enjeux qui pourraient arriver face aux pénuries. Pour le projet sur lequel nous sommes attachés ce soir, j'ai toujours ce leitmotiv quand on me pose la question : le SYMCRAU n'est pas là pour sanctuariser le territoire, mais bien pour permettre son développement et les projets des différents Maires des seize collectivités territoriales qui sont sur le territoire de La Crau. Les projets doivent être compatibles avec la préservation de la ressource pour leur viabilité sur le long terme. On a là une ressource en eau stratégique, bien sûr qu'elle est difficilement substituable, mais si demain elle n'était plus là, on pourrait la substituer. On peut toujours tirer du tuyau. Je le disais tout à l'heure dans mes propos introductifs. On est au 21e siècle. On peut envisager que tout est possible, sauf que derrière il y aurait un désastre écologique, un désastre pour les populations, et des problèmes de financements qui seraient relativement incommensurables. Je ne vous fais pas l'état des financements des collectivités territoriales et des services annexes.



L'objectif est vraiment de laisser des projets se développer tout en assurant la préservation de cette ressource. Il faudra donc s'assurer impérativement de la gestion des pollutions — j'en ai parlé tout à l'heure — des eaux de ruissellement, des pollutions accidentelles, et la fameuse compensation des prairies irriguées et impactées pour assurer la recharge. Actuellement, on est vraiment sur des hectares de prairies qui nous permettent d'assurer la recharge. Il faudra quand même étudier chacune des propositions. Chaque proposition devra faire l'objet d'une étude d'impacts pour le meilleur choix et évaluer le meilleur choix de la séquence ERC. Mais, l'objectif est de consommer le moins possible de prairies irriguées. Je pense que Didier TRONC enchérira derrière moi, mais on sait que la compensation est onéreuse et complexe. On l'a tous vécu sur d'autres dossiers. Elle est onéreuse. Elle est sous-tendue au foncier disponible. On sait très bien que le foncier disponible sur nos territoires est très rare. Il n'y en a plus beaucoup, et il sera donc nécessaire peut-être d'envisager cette compensation sur d'autres communes que le tracé va parcourir, et surtout *in fine* prévoir l'extension de l'hydraulique agricole. Compenser, c'est bien, mais apporter l'eau pour y pratiquer la culture, c'est mieux, et c'est même indispensable.

Applaudissements

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci, Mme TRAMONTIN. On reviendra sur certaines des caractéristiques que vous pointez et sur les enjeux. Je le rappelle, mais la réunion de ce soir est aussi tournée vers l'avenir et sur une sorte de prospective que l'on peut imaginer sur ces territoires. M. TRONC, peut-être un mot quand même sur votre profession et ce que vous représentez avec tous les enjeux que l'on a abordés, à la fois de salinisation, de pollution, mais aussi de production.

M. Didier TRONC, Directeur technique du Comité du foin de Crau

Bonsoir à tout le monde. Je remplace le président de la Chambre d'agriculture, mais je ne parlerai pas en son nom. Je n'ai pas délégation pour parler au nom de la Chambre d'agriculture. Donc, je vais parler au nom du comité du foin de Crau.

Le comité du foin de Crau est un syndicat agricole qui regroupe près de 300 agriculteurs. Comme l'a dit Madame TRAMONTIN, la production de foin de Crau, c'est à peu près 13 500 hectares, dont un peu plus de 10 000 qui sont classés en AOP sur une dizaine de communes. Le comité du foin de Crau est un organisme de défense et de gestion de l'appellation. Nous gérons l'appellation. On est aussi opérateurs des mesures agroenvironnementales. Comme l'a dit Axel, on travaille beaucoup avec le CEN PACA parce qu'il y a des mesures agroenvironnementales qui sont aussi bien sur la Crau humides que sur la Crau sèche. Ensuite, on est en soutien au niveau des agriculteurs sur les dossiers de la politique agricole commune (PAC). Voilà un peu pour les missions.

Sur ce projet qui nous concerne, je suis aussi agriculteur sur la commune d'Istres, et j'ai la particularité d'avoir une exploitation entre la RD569 et la RD1569. J'ai même des terres qui sont de l'autre côté. Je suis donc directement concerné par ce projet. Je ne vais pas revenir sur les enjeux des prairies parce que j'interviens en dernier, et beaucoup de choses ont été dites sur l'alimentation des nappes phréatiques, l'importance des prairies au niveau de l'environnement qui sont aussi classées comme habitat d'intérêt communautaire. D'ailleurs, le comité du foin de Crau a par le passé mis en place le document d'objectifs Natura 2000 sur La Crau. Pendant une dizaine d'années, on était opérateurs. Ensuite, on nous a retiré cette mission pour des raisons statutaires parce qu'on est une association loi 1901, et pour être opérateur Natura 2000, il faut être un établissement public. C'est une loi du développement des territoires ruraux de 1996, il me semble. On n'est plus opérateurs depuis 2010. C'est la mairie de Saint-Martin-de-Crau qui a pris la suite, mais on a quand même beaucoup travaillé sur l'aspect environnemental. On participe aussi beaucoup dans toutes les structures hydrauliques, dont le SYMCRAU, mais aussi l'Organisme de gestion de la nappe phréatique pour les prélèvements agricoles qui est géré par la Chambre d'agriculture.

Sur le projet dont on est en train de débattre ce soir, disons que les enjeux agricoles et les enjeux du foin de Crau se trouvent surtout sur la partie nord, c'est-à-dire de Miramas jusqu'à l'autoroute, avec deux variantes qui seraient vraiment catastrophiques pour les prairies de foin de Crau, mais surtout pour les exploitations de foin de Crau. De toute façon, quel que soit le projet, les prairies seront impactées, mais il y a un tracé qui diviserait carrément les exploitations agricoles, ce que l'on a du mal à envisager. Lorsque vous avez un ouvrage de ce type-là qui coupe les exploitations, en dehors des surfaces qui vont disparaître sous le projet, vous avez des parcelles qui vont être abandonnées. On a tout un réseau d'irrigation, de filioles. À partir du moment où vous avez des ruisseaux qui sont coupés, qui ne sont pas rétablis, et lorsque vous avez de petites parcelles qui se retrouvent d'un autre côté d'un ouvrage, souvent elles sont à l'abandon. Pour la majeure partie du tracé, l'emprise et les prairies ont été détruites il y a maintenant 40 ans. L'emprise pour un doublement de cette voie n'aura pas d'impact direct sur les prairies. Par contre, comme ça a été évoqué tout à l'heure, quid des matériaux pour construire cette route? Il faut aussi savoir qu'en bordure de cette route, vous avez trois voire quatre canaux relativement importants: le canal qui dessert Istres en eau d'irrigation; le canal de Boisgelin; le canal de Fos; et le canal de Martigues qui sert aussi bien pour l'irrigation agricole que pour l'alimentation en eau potable des communes de Martigues, Saint-Mitre-les-Remparts et Port-de-Bouc. Il y a donc quand même des enjeux hydrauliques assez forts le long de cette route.

Je suis désolé, je n'ai rien préparé. Je ne devais pas intervenir ce soir. Je préférerais peut-être répondre aux questions de la salle.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci d'avoir joué ce jeu non prévu. Peut-être une ou deux questions. On a l'impression que l'on est là face à des pratiques assez anciennes, ancestrales, sur la manière dont fonctionne à la fois l'écosystème, mais aussi les pratiques agricoles dans ces milieux. Est-ce que vous pouvez témoigner ou pas de l'évolution de votre métier? Est-ce que vous avez depuis un certain nombre d'années vu des contraintes supplémentaires ou une raréfaction de la ressource comme l'évoquait Mme TRAMONTIN? Vous parliez aussi de ces coupures avec un système, ce système de filioles notamment lié à l'irrigation gravitaire. Est-ce que vous êtes témoin d'une sorte de mise sous contrainte de votre pratique au quotidien?

M. Didier TRONC, Directeur technique du Comité du foin de Crau

Aujourd'hui, on parle de 13 500 hectares. Il faut savoir, ces quinze dernières années, que ces surfaces ont progressé, c'est-à-dire qu'en 1995 on avait 12 500 hectares. On est passé de 12 500 à 13 500 hectares en une quinzaine d'années, non pas parce que la production de foin de Crau est rentable. Il y a maintenant dix ou quinze ans, on a eu un peu un bouleversement au niveau de la mécanisation, c'est-à-dire que c'est un métier extrêmement difficile jusqu'à il y a vingt ans où l'on manipulait des bottes à la main. On avait des difficultés à trouver des ouvriers qui voulaient travailler comme ça. C'est un travail extrêmement pénible. Il s'est petit à petit mécanisé et cette mécanisation a fait que les agriculteurs ont dû investir dans du matériel qui coûte relativement cher. Bien sûr, on a gagné en main-d'œuvre, mais avec des investissements assez lourds. De ce fait, pour amortir ce type de matériels, les exploitations ont eu tendance à s'agrandir. Par contre, l'avantage c'est que l'on a attiré de nouveau des jeunes pour s'installer, reprendre des exploitations. Je pense que si l'on était resté avec nos crochets, il n'y aurait aujourd'hui plus beaucoup d'exploitations en foin de Crau. Donc, de ce fait, on a gagné quelques surfaces, et ces surfaces, comme l'a dit Axel au début de son intervention, elles ont été gagnées sur des espaces naturels, et notamment sur du Coussoul pour la plupart du temps. Après, on avait un facteur limitant qui était l'eau, l'irrigation.

Il faut savoir aujourd'hui que l'on parle beaucoup de mesures compensatoires pour les prairies de foin de Crau. Aujourd'hui, si l'on détruit des surfaces de prairies par une plateforme multimodale, par une autoroute, je pense que l'on aura les plus grosses difficultés pour les recréer ailleurs. Pourquoi ? Aujourd'hui, entre l'urbanisation, les plateformes — on parle de Clésud, mais après vous en avez à Saint-Martin-de-Crau, etc., qui ont pris énormément de surfaces — et les espaces naturels qui sont aujourd'hui protégés — Axel vous l'a dit : réserve naturelle ; Natura 2000 ; ZPS — on ne peut plus s'agrandir sur ces surfaces. Forcément, les prairies qui seront détruites le seront à tout jamais... On ne pourra plus recréer de prairies sur la Crau. Après, on vient en concurrence aussi avec l'arboriculture qui est une culture beaucoup plus rentable. Elle bénéficie de notre système d'irrigation indirectement parce que ces gens-là n'arrosent pas comme nous avec canaux, mais ils arrosent avec des forages dans la nappe phréatique. Ils prélèvent de l'eau qu'ils ne restituent pas parce que le principe d'irrigation goutte à goutte est d'apporter à la plante juste ce dont elle a besoin.

Aujourd'hui, on est dans un équilibré qui est extrêmement fragile entre les prairies, l'arboriculture et la protection de l'environnement, mais aussi l'élevage. Qui dit prairie, dit derrière élevage. La Crau représente près de 140 000 moutons qui pâturent les prairies, les Coussouls et ensuite qui transhument dans les alpages. C'est tout cet écosystème qui risque d'être bouleversé à l'avenir pour différentes raisons que ce soit l'urbanisation, destruction par des ouvrages comme ça, et après, comme l'a évoqué Céline, c'est ce qui se trame au niveau de la préservation de nos droits d'eau et du changement climatique.

Pour le moment, on s'est mécanisé. On n'a pas évolué. On est sur des pratiques traditionnelles en dehors de la mécanisation, mais c'est vrai que l'avenir est quand même relativement incertain parce qu'économiquement, c'est quand même une production relativement fragile, qui est aidée par la PAC depuis peu, c'est-à-dire depuis 2015, alors que la PAC existe depuis 1992. De 1992 à 2015, les prairies étaient exclues du système. Elles ne bénéficiaient pas de subventions. On était concurrencé de manière déloyale puisque tous les produits qui entrent dans l'alimentation animale étaient financés par la PAC sauf le foin séché soleil. On est entré dans le système, mais ce n'est pas pour autant que l'on est sauvé.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Système qui est d'ailleurs en débat actuellement dans le cadre d'un débat public... Merci en tout cas pour ces précisions. Peut-être pour finir cette table ronde, et cette soirée a beaucoup tourné autour des questions de compensations, M. WOLFF, peut-être un petit mot rapide sur le statut actuel d'une partie de ces réserves qui existe déjà grâce finalement à un système préalable de compensation. Donc, on est déjà sur des territoires apparemment existant grâce à ça.

M. Axel WOLFF, Responsable du pôle Bouches-du-Rhône du CEN PACA

Oui, pour une partie de ces réserves et de terrains qui doivent être inclus dans la réserve naturelle dans le cadre de son extension. Il se trouve que sur une des variantes qui doit être la première variante, je crois, au niveau de Grans, il y a des Coussouls qui sont classés en réserve naturelle régionale depuis 2009, comme je le disais tout à l'heure. Elles ont été protégées dans le cadre de mesures compensatoires de projets antérieurs : le premier, c'était les pipelines GRTgaz et SAGESS il

n'y a pas longtemps; et le second, il n'y a pas beaucoup moins longtemps, c'était POLYRÉSEAU Esso.

J'en profite pour dire que ces compensations n'en sont pas réellement. Ce ne sont pas de vraies compensations puisqu'encore une fois, on détruit et en compensation on aide à préserver. Ces compensations ont abouti à la rétrocession au CEN PACA de deux fois 70 hectares de Coussouls, donc 140 hectares de Coussouls qui ont depuis été protégés par le statut de réserve naturelle régionale. Cela pose une question qui n'est pas neutre dans le cadre de l'hypothèse de la variante 1, puisque l'on pourrait arriver à détruire des terrains qui ont été valorisés comme compensation écologique de terrains qui ont généré des destructions antérieures. On pourrait dérouler comme ça pendant longtemps. Je pense donc effectivement que c'est un débat qui ne va pas être simple, me semble-t-il...

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour ces précisions. Effectivement, on n'a pas forcément cette lecture de la profondeur historique des mesures, quand on regarde une carte, mais ça permet de mieux comprendre le fonctionnement. J'aurais évidemment plein de questions et précisions, mais je vais peut-être d'abord laisser la parole à la salle.

Mme Éléonore GIRE, Résidente de Grans

Bonjour. Éléonore GIRE, habitante de Grans. M. MARY disait, dans tous les cas, que l'on allait réhabiliter des routes, mais dans le cadre de la variante B, à Grans, ça passe sur des propriétés. C'est juste pour dire qu'il y a des variantes qui ne passent pas déjà sur des routes... On oublie un peu Grans parfois...

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

M. MARY, peut-être.

M. Cédric MARY, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

J'ai dit que globalement on aménageait effectivement une route existante. Cela ne veut pas dire, pour certains tracés neufs, que l'on ne créait pas un barreau nouveau. Mais, globalement, on aménage une route, un itinéraire existant. On n'est pas dans le cadre où l'on ferait une déviation complète d'une voie pour la requalifier en autre chose. Là, on aménage. Effectivement, sur la variante B ou C au nord ou sur les variantes 1,2 et 3 au sud, l'on crée un axe nouveau. Tout à fait.

M. Jean FAYOLLE, Résident de Fos-sur-Mer

Je voulais vous demander s'il avait été calculé la potentialité de perte de terres cultivables sur chacune des variantes, et le cas échéant si vous pouvez nous donner une idée un peu comme le coût, fourchette haute, fourchette basse. Et, également, j'ai cru noter de votre intervention qu'il y aurait un tracé plus préjudiciable qu'un autre. Vous n'avez pas indiqué l'endroit. J'imagine qu'il se situe sur la partie nord. Si vous pouvez nous préciser ce tracé, s'il vous plaît. Merci.

M. Didier TRONC, Comité du foin de Crau

Pour l'agriculture, les tracés les plus préjudiciables sont les tracés nord, donc les variantes A, B et C et la pire, c'est ce que madame vient d'évoquer, c'est-à-dire la B qui coupe carrément la zone agricole. C'est celui qui ferait le plus de dégâts. Après que ce soit la variante A avec laquelle l'on va se retrouver en opposition avec les environnementalistes, d'autant que la réserve naturelle est aussi bien des deux côtés de la route

Donc, si l'on prend la variante A, il y a deux possibilités. Soit, on passe à l'est de la route et ce n'est que des prés de foin de Crau, mais on coupe quand même une partie de la réserve. Si l'on passe à gauche, il y a un peu de prairies, mais c'est surtout sur du Coussoul. On traverse aussi la variante. Après, il y a variante C, je crois, qui longe à peu près l'actuelle route qui va à Salon. Comme la route est déjà au bord de la voie ferrée, on ne peut passer que sur les prairies de foin de Crau. C'est pareil, ça impacterait aussi énormément d'exploitations. Pour nous, la moins mauvaise, c'est la A. Mais, après, est-ce que l'on passe à l'est ou à l'ouest ? Sur la partie sud, on évite les exploitations de foin de Crau, mais il y aura quand même des impacts sur des zones qui sont encore agricoles, mais qui ne sont pas irriguées.

M. Jean FAYOLLE, Résident de Fos-sur-Mer

Est-ce qu'il y a des simulations ?

M. Didier TRONC, Comité du foin de Crau

Je n'ai pas de simulation parce qu'on n'a pas de tracés relativement précis. On n'a pas encore fait de simulations. Je pense, si l'on parle de la variante A, que ce sera peut-être cinq, six hectares. Après, les autres, ce serait beaucoup plus.

M. Jean FAYOLLE, Résident de Fos-sur-Mer

5 hectares sur 13 500, c'est important peut-être d'avoir une idée, un ordre de grandeur.

M. Didier TRONC, Directeur technique du Comité du foin de Crau

Oui, mais ce n'est pas comme ça qu'il faut le regarder. Quand on impacte, on impacte des exploitations. Après, c'est la viabilité de chaque exploitation. C'est sûr que 5 hectares sur 13 500, ce n'est pas grand-chose, même 10 hectares sur 13 500 hectares, mais ces 10 hectares sur le secteur vont toucher peut-être deux exploitations et peut remettre en cause la viabilité économique de ces exploitations.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Je voudrais juste laisser la parole au maître d'ouvrage pour préciser un certain nombre de points, et vous redire que votre question typiquement, sur le site internet, vous pouvez la poser avec des réponses précises en chiffres.

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

En fait, ça dépend de deux paramètres. Ça dépend du paramètre du choix de tracé. Il y a des tracés qui sont plus ou moins impactant, notamment s'ils viennent complètement en site propre ou élargi à la route existante, en matière d'emprise, mais aussi de coupures ou désorganisation du parcellaire. Ce sont des choses qui ont été évoquées. L'autre aspect derrière, c'est le type de routes. On a évoqué qu'il y avait deux grands types de projets. Il y avait le projet autoroutier ou une voie expresse qui peut être potentiellement moins large. Effectivement, c'est aussi un paramètre que l'on a indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage comme étant des options plus ou moins impactantes selon la partie d'aménagement qui peut être retenue. L'autoroute à deux fois deux voies et ce que l'on connaît d'une autoroute a forcément plus d'emprise qu'une voie expresse. Après, ça dépendra du nombre de voies qu'il faudra entre Clésud et l'autoroute. Il y a aussi ces éléments-là qu'il faut prendre en compte. C'est le niveau d'aménagement qui est recherché, qui est utile, nécessaire et qui aura de fait plus ou moins d'impacts sur les surfaces, le parcellaire, l'organisation, les canaux, etc.

En termes de surfaces, on peut toujours regarder. Oui, on pourra regarder dans les éléments. Au niveau des études d'opportunités, on ne caractérise pas forcément une solution par un aménagement extrêmement précis parce qu'effectivement à ce stade des études, les marges de manœuvre que l'on évoquait à droite ou à gauche, qui est pourtant une question très particulière, ne sont pas stabilisées. Après, ça peut renvoyer à beaucoup de cas on peut donner des ordres de grandeur. Mais, on s'est plutôt attaché à faire, c'est surtout donner des comparaisons entre les options. Là, ça a du sens. On peut donner des ordres de grandeur, mais il faudra prendre ça comme des ordres de grandeur. Sinon, ça revient à faire les études par anticipation de solutions qui ne sont pas encore définies, ce qui est un peu compliqué.

Mme Charlotte ALCAZAR, Directrice du SYMCRAU

On a essayé d'estimer ce que ça pouvait représenter en prenant l'hypothèse qui serait que l'on ait une autoroute deux fois deux voies. Donc, plutôt l'hypothèse qui consomme le plus d'emprises. Là, on arriverait en fonction des tracés sur un ordre de grandeur — et là, je vous rejoins complètement, ce n'est vraiment qu'un ordre de grandeur très indicatif qui sera nécessairement à affiner — de 20 à 30 hectares selon les tracés, sachant que dans ces 20 à 30 hectares, il s'agit de l'emprise routière. Ça ne prend pas en compte d'éventuels délaissés agricoles qui ne pourraient plus être exploités pour des questions d'accès ou d'absence d'eau, et ça ne prend pas en compte non plus des infrastructures logistiques annexes liées à l'autoroute, comme des échangeurs. On a pris la largeur moyenne d'une autoroute deux fois deux voies. On l'a fait passer sur les trois options, et ça nous donne 20 à 30 hectares.

Je voulais aussi réagir sur votre observation. Là, on parle de 20 à 30 hectares. C'est sûr que si l'on ramène aux 13 500 des prairies, vous pouvez me dire que ce n'est pas énorme, mais aujourd'hui aux abords des villes, sur la Crau, vous avez — c'est ce qui a été dit depuis le début — des prairies ou des zones naturelles protégées. Sur les zones naturelles protégées, et heureusement qu'elles sont protégées, on n'urbanise pas. Donc, il reste les prairies. Ce qu'il faut savoir, quand les villes

s'étendent ou quand des aménagements sont créés sur la Crau aujourd'hui, ils se font forcément sur des prairies. Ce serait donc réducteur de ne voir l'impact des projets que par projet. Il y a une notion d'impacts cumulés qui n'est vraiment pas anodine.

Je voulais aussi ajouter que, sur l'emprise de la zone d'étude, vous êtes sur un des deux sillons géologiques de la Crau, qui est l'un des deux secteurs les plus productifs de la nappe de la Crau. Il alimente la totalité des villes de ce secteur en eau potable, et même des villes aux alentours, c'est-à-dire que Saint-Chamas n'est pas sur la Crau, mais pourtant alimentée par ce sillon. C'est aussi le cas de Martigues, Saint-Mitre-les-Remparts et Port-de-Bouc qui sont alimentés les deux tiers de l'année un tiers de l'année par un pompage situé sur l'autodrome BMW. C'est donc un secteur qui va alimenter une partie de Salon, Grans, Miramas, Istres, Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis Saint-Chamas, toute l'année, et une partie de l'année Martigues, Saint-Mitre-les-Remparts et Port-de-Bouc. En matière de populations, c'est à peu près la moitié de la desserte en eau qui est faite à partir de la nappe de la Crau, donc en gros 150 000 habitants. Ce n'est donc pas une paille dans un secteur que l'on ne saurait pas substituer parce qu'on n'a pas vraiment de ressources aussi abondantes aux alentours.

On a vraiment de très gros enjeux, et il faut aussi savoir que l'aspect qualité a un lien aussi avec l'aspect quantitatif, c'est-à-dire qu'aujourd'hui — et d'ailleurs en tant qu'habitant de Fos, vous le disiez — la Crau est un territoire qui a été très fortement marqué par une histoire industrielle ces 100 dernières années. Et, étonnamment, ça ne ressent pas vraiment dans la qualité de l'eau de la nappe, c'est-à-dire qu'on a une bonne qualité d'eau dans la nappe, alors qu'on a une nappe qui est très peu profonde, qui n'est pas du tout protégée, avec un sol extrêmement drainant, et un passif industriel et militaire très marqué. Pourquoi — on pourrait se poser cette question? Je vais vous la donner. Clairement, on fait passer des flux d'eaux monstrueux par l'intermédiaire de l'irrigation gravitaire. À titre d'exemple, sur une prairie on met deux à trois fois la quantité d'eau qui arrive par la pluie dans des zones tropicales. C'est absolument énorme. Cela dilue les pollutions qui sont présentes dans le sol. Du coup, on ne les ressent pas alors qu'elles sont en réalité dans l'eau de la nappe. Si vous mettez la quantité de sirop que l'on met dans un verre dans une bassine, votre eau n'a plus le goût du sirop. C'est un peu le même principe que l'on fait dans la nappe de la Crau avec la pollution. On ne fait pas exprès. Il y a d'autres endroits en France où l'on fait exprès de faire ça. On augmente les flux d'eau pour diluer la pollution. Il faut bien avoir en tête cette notion d'effets cumulés de l'ensemble des projets d'aménagements ou d'urbanismes qui concourent à supprimer de la prairie. Et ce lien, on ne peut pas avoir une vision en silo, comme ça a été dit, y compris sur les questions des enjeux de l'eau entre la quantité d'un côté et la qualité de l'autre côté.

M. Didier TRONC, Directeur technique du Comité du foin de Crau

Je voudrais ajouter une chose sur laquelle on n'a pas parlé. On parlait beaucoup d'eau, mais les prairies sont aussi un formidable outil à recycler le carbone, et notamment les prairies de foin de Crau sur lesquelles on fait trois coupes de foin et une quatrième, c'est-à-dire quatre par an. Plus on fait de coupes, plus la prairie recycle du carbone. Je ne peux pas donner les chiffres parce qu'il n'y a pas eu d'étude scientifique sur les prairies, mais c'est plusieurs tonnes de carbone par hectare qui sont recyclées tous les ans.

M. Jean FAYOLLE, Résident de Fos-sur-Mer

Quand vous mettez en opposition les 30 à 50 hectares plus les délaissés et la distribution d'eau à 150 000 personnes, la question que je veux aussi poser au micro, c'est est-ce qu'il y a une menace pour la qualité de l'eau à travers le projet de liaison routière Fos — Salon?

Mme Charlotte ALCAZAR, Directrice du SYMCRAU

Je ne sais pas si l'on peut répondre de cette manière-là. Comme je vous le disais, sur le volet quantitatif, c'est-à-dire la recharge de la nappe, le sujet n'est pas de savoir si l'on va supprimer 20 ou 30 hectares dans le cadre de ce projet. Ça a été dit par le Conservatoire du littoral d'ailleurs. Le sujet porte sur le fait de savoir la trajectoire globale que l'on prend pour ce territoire sur les 30, 40, 50 prochaines années. Donc, si j'ajoute la ZAC de tel endroit, les deux ZAC de tel autre, le contournement autoroutier d'Arles, la liaison Fos – Salon, etc., il y a une notion d'effets cumulés. J'ai de grandes difficultés à vous répondre sur ce projet uniquement. Deuxièmement, sur le volet qualité de l'eau, j'ai envie de dire que c'est presque le volet le plus facile à gérer du point de vue de l'ingénierie. Aujourd'hui, et c'est ce qui a été dit par la présidente du SYMCRAU, on sait où sont les points de vulnérabilité de la nappe liés au captage d'eau potable, et l'on a une ingénierie et un savoirfaire. Aujourd'hui, en France, en Europe et dans le monde, on sait gérer la pollution diffuse ou des

pollutions accidentelles émise par une infrastructure routière si on y consacre les moyens. Du point de vue de la qualité de l'eau, des nuisances et des pollutions qui pourraient être liées à cette infrastructure, je pense qu'on peut les gérer d'autant qu'effectivement la route actuelle, qui accueille un flux très important, ne fait pas l'objet d'une gestion des eaux de ruissellement ou de la pollution accidentelle. Ce point-là est notable.

M. Jean FAYOLLE, Résident de Fos-sur-Mer

Donc la route actuelle est plus polluante que le nouveau projet ? C'est ce que vous disiez sur l'aspect qualité de l'eau.

Mme Charlotte ALCAZAR, Directrice du SYMCRAU

Sur l'aspect risques de pollutions émises par l'infrastructure vers la nappe, je pense que ce sont des enjeux qui sont gérables. L'autre sujet, c'est clairement la disparition des prairies qui sont le vecteur de recharge de la nappe. Il y aura un impact et la question de la compensation est une vraie question dans la mesure où l'on n'a quasiment plus de fonciers en Crau. Où relocalise-t-on de la prairie? D'autant, du point de vue de la recharge de la nappe, qu'il ne s'agit pas de relocaliser de la prairie n'importe où. Même si l'on n'avait pas de contraintes foncières, si l'on relocalise de la prairie là où n'a pas besoin d'eau, c'est peut-être intéressant du point de vue agricole, mais ce n'est pas intéressant du point de vue de la ressource en eau, et encore moins intéressant du point de vue de la préservation de la biodiversité et des milieux.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Pour compléter, vous avez identifié des secteurs où cette relocalisation des prairies serait faisable ou alors est-ce que le foncier est tellement préempté par des zonages divers et variés qu'il n'y a quasiment plus de possibilités?

Mme Charlotte ALCAZAR, Directrice du SYMCRAU

Il y avait une étude assez sommaire qui avait été faite en 2012 sur cette question, et en fait on avait montré que l'on avait quelques petits potentiels fonciers agricoles qui étaient aujourd'hui en culture sèche, et qui pourraient peut-être être mis à l'irrigation, mais la difficulté, c'est le réseau hydraulique. Vous ne pouvez pas transférer des volumes d'eau comme vous le souhaiteriez entre les canaux de la branche d'Istres et les canaux de la branche d'Arles. Il y a quand même un principe de réalité dans le transfert de l'eau qui va permettre la mise à l'irrigation. Les canaux sont calibrés pour des volumes qui transitent dedans aujourd'hui, et l'on ne peut pas jongler comme ça entre les différents canaux, entre les différentes branches. Donc, il faut croiser le potentiel foncier et la faisabilité hydraulique. Et à partir de là, ça devient extrêmement compliqué, d'autant qu'il ne s'agit pas refaire de la prairie qui soit irriguée par la nappe.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour ces précisions. M. WOLFF.

M. Axel WOLFF, Responsable du pôle Bouches-du-Rhône du CEN PACA

Si je peux juste reboucler sur ce que je disais tout à l'heure, en fait on n'a plusieurs types d'impacts, et donc on envisage plusieurs types de compensations. Impacts sur les milieux naturels, on va vouloir compenser des milieux naturels. Impacts sur les exploitations, on va vouloir faire de la compensation agricole. Impacts sur la recharge de la nappe, on va vouloir faire une compensation hydraulique, et le territoire est extrêmement restreint, en particulier si l'on parle des exploitations et de l'eau. C'est ce que tu dis, Charlotte. On ne va pas aller faire de la recharge de la nappe à l'autre bout d'Arles pour les impacts ici. Et, sur un territoire aussi restreint que celui-ci, on ne peut pas faire toutes ces compensations les unes cumulées aux autres. Ce n'est juste pas possible...

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Est-ce qu'il y a une question dans la salle ou demande de précision?

M. René CLARVET, Citoyen

Merci beaucoup. René CLARVET, Miramas et Saint-Chamas. Après ces deux tables rondes, il ressort que les dangers que ce projet de liaison Salon – Fos fait peser sur l'environnement, sur nos vies, sont immenses, sont énormes. Il me semble que la sagesse voudrait que l'on y réfléchisse encore longuement avant de le mettre en route.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Je connais éventuellement certaines des réponses. Monsieur.

M. Bernard BOUTERIN, Résident d'Istres

À la lumière de ce que vous avez dit, je trouve qu'il faut à tout prix conserver le plus de parcelles en prairies pour alimenter la nappe. Je suis d'ailleurs étonné qu'il y ait trois projets, dont deux qui sont très consommateurs en destruction de prairies. Ça paraît assez aberrant, en sachant cela, que l'on prévoie un projet qui va détruire plus que celui qui est à côté qui va en détruire moins. Je trouve qu'il n'y a pas assez de contraintes au niveau de ces projets. Vous avez parlé d'effets cumulés, mais c'est vrai que sur chaque commune, lorsqu'il y a un lotissement à faire, on va taper dans les prairies. Sur la commune ici, il y avait un projet de 15 hectares de prairie qui devaient être sacrifiés pour construire des maisons. Ça a été retoqué parce que la préfecture a dit que ça ne pouvait pas être compensé. Donc, ces 15 hectares à Entressen, c'est peut-être autant à Istres. C'est 20 ou 30 à Saint-Martin-de-Crau, et l'effet cumulé évidemment ne va pas être de 13 500 hectares, mais petit à petit ça diminue. Donc, je trouve qu'il n'y a pas assez de contraintes. Il faudrait justement un peu sanctifier ces prairies et dire que c'est quelque chose d'unique qui doit être conservé au niveau de la recharge de la nappe phréatique.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. M. TRONC.

M. Didier TRONC, Directeur technique du Comité du foin de Crau

Pour les mesures compensatoires, quand le village des marques de Miramas s'est fait sur les prairies de foin de Crau, le maire, quand il était dans la phase d'étude, m'avait convoqué, et il voulait à tout prix compenser sur sa commune. On a sorti une belle carte de sa commune. On n'a pas trouvé de quoi compenser. C'est à peu près 30 hectares qui ont disparu. On n'a pas trouvé la place pour créer ne serait-ce que 10 hectares. Donc, il a compensé d'une autre manière, mais il n'a pas pu compenser hectare pour hectare sur sa commune.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Pour information, la compensation différente?

M. Didier TRONC, Directeur technique du Comité du foin de Crau

Charlotte peut peut-être un peu plus vous l'expliquer parce que c'est elle qui a participé aux travaux.

Mme Charlotte ALCAZAR, Directrice du SYMCRAU

Effectivement, ça fait plus d'une dizaine d'années que je travaille sur la Crau et que j'entends souvent, dans le cadre des projets de développement urbain que finalement du point de vue de recharge de la nappe, on n'est peut-être pas obligé de compenser par des prairies. On peut peut-être compenser par une recharge artificielle active. Il y a d'autres endroits en France où, quand on n'a pas assez d'eau dans la nappe, on en remet à travers des ouvrages d'injection. C'est un peu la même chose qu'un puits, mais au lieu de tirer de l'eau de la nappe pour l'utiliser, on va mettre de l'eau dans la nappe par un moyen d'injection. Évidemment, c'est un moyen d'injection qui est actif en énergie. Il coûte de l'énergie donc il a un impact carbone et un impact financier. Sur le cas du village des margues à Miramas, il y avait effectivement, comme le disait Didier, une vraie volonté politique de compenser et une vraie difficulté à trouver du foncier pour le faire. Finalement, ce qui a été retenu, c'est une solution d'ingénierie pour injecter de l'eau dans la nappe, à travers des bassins d'infiltration, c'est-à-dire que l'idée a été d'essayer de tester de l'infiltration passive en énergie. On n'est pas sur des puits d'injection, on est sur un bassin d'infiltration où l'eau s'infiltre sans énergie, mais à la différence de prairies, on pourrait imaginer le système d'irrigation des prairies comme étant une recharge artificielle passive en énergie et extensive, si je comparais un peu ça à l'agriculture. Là, dans le cadre des bassins à Miramas, on est aussi sur une recharge artificielle passive, mais cette fois intensive, c'est-àdire que l'on va infiltrer de l'eau en permanence avec des canaux qui apportent l'eau et un bassin qui va infiltrer l'eau.

Évidemment, cette solution pose quand même la question de la vocation de l'eau au départ. On utilise une eau qui a une vocation agricole pour remplir les bassins pour qu'elle s'infiltre dans le sol, donc ça pose quand même une question de légitimité de cette eau qui finalement n'a plus aucune fonction agricole. Ça pose aussi la question du bien-fondé par rapport aux différents objectifs de compensation. Objectif de compensation agricole, on ne répond pas à l'objectif. Objectif

environnemental pour les biodiversités et milieux, on ne répond pas vraiment non plus. Et puis, pour la question de l'objectif de compensation sur l'eau, la question de la durabilité et des moyens financiers associés à l'entretien. Le risque, c'est l'enlimonage qui nécessite des curages réguliers donc un entretien. A défaut, on a de l'eau qui stagne. Qui dit eau stagnante, dit des moustiques. C'est quand même un outil qui n'est vraiment pas évident à gérer, qui coûte quand même de l'argent, et nécessairement qui pose la question de la durabilité de l'ouvrage. On n'a pas le recul nécessaire aujourd'hui pour dire que ça fonctionne ou que ça ne fonctionne pas, et combien ça coute précisément, parce que c'est une infrastructure récente. Ce sont toutefois des ouvrages sur lesquels on a des doutes au regard de la bibliographie.

Autre point, le BRGM, donc le Bureau de recherche géologique et minière, qui est un établissement public de l'État, spécialisé sur les ressources minérales et en eau souterraine, vient de restituer les conclusions d'une étude justement sur la recharge artificielle à la demande du ministère de l'Environnement et des Agences de l'eau, qui a montré que la recharge artificielle active, donc par injection d'eau dans des puits, pouvait fonctionner, mais dans des cas quand même assez particuliers où il faut avoir une eau peu calcaire. Manque de bol, ce n'est pas notre cas! Il faut avoir une géologie particulièrement drainante. C'est notre cas ici. Il faut répondre à des caractéristiques extrêmement précises qui réduisent fortement l'efficience ou en tout cas l'éligibilité des territoires qui peuvent faire ca.

A titre d'exemple, on a un exemple pas très loin d'ici. Ce n'est pas sur la Crau mais sur le val de Durance. Dans le cadre de l'aménagement hydraulique Durance – Verdon, du système qui aujourd'hui produit l'électricité du quart sud-est de la France et qui alimente en eau notamment notre territoire, l'aménagement des centrales hydroélectriques avait nécessité un certain nombre d'infrastructures dans le cours d'eau qui allait abaisser le niveau des nappes dans lequel certaines villes, notamment Cavaillon, Cheval-Blanc, etc., pompaient. EDF s'est vue imposer des mesures de compensations, il y a 70 ans de cela, qui étaient de créer des systèmes d'injections depuis la rivière vers la nappe d'accompagnement, donc la nappe alluviale liée à la rivière pour compenser ces effondrements piézométriques qui étaient liés à des ouvrages liés à la chaîne hydroélectrique. Aujourd'hui, ça fait 25 ans qu'EDF a abandonné ces systèmes d'injections parce que colmatés en permanence du fait d'une eau très calcaire. Il faut donc avoir en tête, sur la compensation, que c'est une question extrêmement complexe liée au manque de foncier disponible et à des facteurs limitants et intrinsèques de la nappe

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Et de la pérennité dans le cadre dans lequel vous parlez.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour ces précisions. Monsieur, je vous laisse la parole peut-être — je vois l'heure qui tourne — pour une dernière intervention.

M. Louis LESCOT, Citoyen

Charlotte, on parlait de ces bassins, et si une voiture ou un camion tombe dans ces bassins, où vont les hydrocarbures?

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

La question est précise.

Mme Charlotte ALCAZAR, Directrice du SYMCRAU

Sur le dispositif de Miramas, si une pollution quelconque arrive au bassin, pas de souci parce qu'on a d'abord un dispositif de traitement préalable à l'infiltration. Si effectivement il y a un accident directement dans le bassin, clairement on n'a pas vraiment de dispositifs, mais j'ai envie de dire que c'est un peu la même chose, si l'on a un accident dans un canal aujourd'hui ou sur une prairie, Le risque zéro n'existe pas. Mais, en tout cas, sur la partie pollution accidentelle par ruissellement, cette question a été prise en compte.

M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour cette réponse. Je pense que l'on s'est dit pas mal de choses. Il est assez tard et la discussion se poursuivra quoi qu'il en soit dans les réunions suivantes. Jean-Michel va vous les rappeler à l'instant. Je vais juste dire un petit mot par rapport à ce qu'il s'est échangé ce soir. La première chose, c'est je crois M. WOLFF qui l'évoquait, la question de l'opposition des usages. Je trouve que c'est un élément important et repris d'ailleurs par M. TRONC. Ne pas opposer les usagers

entre agriculture et « environnementalistes ». C'est aussi l'un des défis de ce projet et un des buts de cette mise en discussion du projet, donc du débat public. Le deuxième point, évidemment, c'est cette question qui a tourné ce soir autour de la compensation ou de la non-compensation. On voit, sur ce type de territoires, et M. FOUCHIER l'a rappelé dans cet historique long du territoire, que ça devient compliqué. Donc, il y a une vraie question qui se pose à ce niveau-là.

Pour finir, on le redit à chaque réunion avec un public différent, ce besoin de prise en compte de ce fameux système territorial. Certains auteurs, je pense à Alberto MAGNAGHI notamment, parlent de bien commun territorial, et je crois que c'est une notion que l'on peut retenir dans ce type de discussions.

Enfin, je voulais juste vous faire part de deux éléments d'information complémentaire qu'est à la fois un très beau documentaire — puisqu'on est dans une réunion thématique environnement, qui date maintenant un peu — qui a été réalisé par David BOUTIN, qui est originaire de Martigues, je crois, et son documentaire s'appelle : *Une seconde nature*. Il met bien en évidence ces caractères très particuliers de ces territoires à la fois naturels et industriels ou urbanisés de l'autre. Il est disponible en ligne sans problème. Enfin, un dernier webdocumentaire, plus récent puisqu'il vient de sortir, qui a été notamment réalisé avec l'aide d'un certain nombre de chercheurs d'un laboratoire à Aix qui s'appelle TELEMME, dirigé par Xavier DAUMALIN et c'est un webdocumentaire auquel on peut avoir accès sur internet à l'adresse : 200fos.fr, je crois. On le mettra effectivement sur le site du débat, et qui est assez éclairant sur cette longue histoire du territoire et notamment des choix qui ont pu être pris. Je laisse la parole à Jean-Michel pour une conclusion rapide.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la Commission particulière du débat public

Effectivement, nous allons mettre tous ces documents sur le site. Il y a plusieurs questions qui ont été posées et qui peuvent être directement posées dans le système questions/réponses, qui laisse le temps au maître d'ouvrage d'aller regarder dans les études pour vous donner une réponse précise à ces questions. N'hésitez pas à le faire. Il y avait un certain nombre de personnes qui ont suivi la réunion sur internet, avec apparemment quelques soucis parce qu'il y a eu quelques coupures, mais j'espère qu'elles ont pu suivre l'essentiel de la réunion.

La prochaine réunion aura lieu mercredi. Elle sera dédiée au transport de marchandises. Nous allons reprendre plusieurs des questions qui ont été posées sur le ferroutage, sur ce qui peut être fait, et sur les investissements nécessaires ou les transformations de l'exploitation sur le port qui peuvent être réalisés pour améliorer le ferroutage et reporter plus de trafics sur le fer ou le fluvial. Pour les questions des déplacements de personnes, ça sera le 5 novembre à Miramas. Mercredi, c'est à Port-Saint-Louis. Je vous invite à venir à ces réunions, si vous pouvez vous déplacer ou à aller regarder en streaming, même après coup, puisque l'intérêt du streaming, c'est qu'on les enregistre. Cela demande un peu de travail après, mais elles seront mises en ligne et vous pourrez les écouter. Ce soir, j'ai appris énormément sur les questions d'eau, et sur la Crau. Je pense que cela fera un document intéressant sur lequel se reporter.

Je veux terminer en remerciant de nouveau l'ensemble du public pour les questions, et les intervenants pour l'effort pédagogique et didactique qu'ils ont fait. J'ai appris énormément de choses. Merci. Bonne soirée.

Applaudissements