

Compte-rendu de réunion

Objet : Groupe de travail « Agriculture / Préservation de la nappe de Crau »

Date de réunion : 23/06/2022 à 18h00

Lieu : Salle Gérard Philippe, Grans

Rédacteur du CR : DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Intervenants	Participants	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

1. RAPPEL DU CONTEXTE

Suite au débat public sur la liaison Fos-Salon (LFS) organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) entre septembre 2020 et janvier 2021, et à la décision ministérielle de poursuite du projet du 29 juin 2021, la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, maître d'ouvrage du projet, engage une nouvelle phase de travail de définition du projet routier.

Cette nouvelle phase comprend des études et une concertation continue avec le public et les différents acteurs du territoire et le public. Elle doit permettre de confirmer et d'ajuster le phasage prévisionnel du projet, de définir ses conditions de mise en œuvre et, *in fine*, de retenir une variante préférentielle.

La concertation continue se déroulera en 3 séquences avec pour objectifs de :

- **Recueillir les contributions** des participants pour élaborer un projet approprié ;
- **Partager les connaissances** des acteurs de terrain et des études techniques ;
- **Informers les parties prenantes** de l'avancement du processus et du projet.

La première séquence a démarré en mars 2022 avec les groupes de travail géographiques constitués essentiellement d'institutionnels, et se poursuit jusqu'à l'été 2022 avec les réunions de travail thématiques ouvertes au grand public.

Ces groupes de travail se réuniront à trois reprises courant 2022 dans le but de :

- **Séance n°1** (avril-juin 2022) : Partager les connaissances sur la situation territoriale, les enjeux et dynamiques d'évolution à prendre en compte pour le projet.
- **Séance n°2** (automne 2022) : Faire un point d'avancement de l'état initial, du diagnostic et partager les orientations de tracé et d'aménagement ;
- **Séance n°3** (hiver 2022) : Contribuer à l'évaluation partagée des variantes d'aménagement (en vue de la comparaison des variantes et du choix de la variante préférentielle).

Le 23 juin 2022, la DREAL a organisé à Grans un groupe de travail sur la thématique « Agriculture et préservation de la nappe de Crau ». Le présent compte-rendu propose une restitution synthétique des échanges et contributions de ce groupe.

NB : Le support de présentation est joint au présent document et disponible sur le site internet du projet : <https://www.liaison-fos-salon.com>.

2. DEROULÉ DU GROUPE DE TRAVAIL

Le groupe de travail s'est déroulé en 5 temps :

1. Accueil des participants et introduction par M. LEANDRI, Maire de Grans et M. PERONNET, adjoint au maire de Grans ;
2. Rappels généraux sur le processus d'élaboration du projet, le dispositif de concertation et les objectifs des groupes de travail thématiques ;
3. **Séquence « Agriculture »** : présentation des enjeux agricoles identifiés sur le territoire et partage de la méthodologie des études agricoles ;
4. **Séquence « Hydraulique »** : présentation des enjeux de préservation de la nappe de Crau, des enjeux hydrauliques et de la méthodologie des études hydrauliques ;
5. Suites et clôture de la réunion.

3. ATTENTES DU GROUPE DE TRAVAIL

En introduction de la présente réunion, les participants ont exprimé leurs attentes concernant ce groupe de travail.

Les participants ont principalement exprimé le souhait de :

- Disposer d'éléments concernant les impacts du projet sur l'environnement dans la plaine de Crau et la biodiversité ;
- Connaître l'état de la nappe phréatique ;
- Connaître les perspectives et actions envisagées pour limiter les effets du réchauffement climatique sur le secteur ;
- Connaître l'avancement et les prochaines étapes de la démarche de concertation initiée ;
- De la transparence et de la disponibilité des données par le maître d'ouvrage ;
- Connaître les suites de la rupture de l'oléoduc de 2009 (attente exprimée lors du questionnaire d'inscription, mais en lien indirect avec la thématique).

4. RAPPELS INTRODUCTIFS

(Diapositives 8 à 16 du support de présentation)

La DREAL PACA rappelle :

- Les objectifs du présent atelier ;
- Le processus d'élaboration du projet et son calendrier ;
- Le dispositif, les objectifs et le séquençage de la concertation continue en cours ;
- Le contenu de la décision ministérielle du 29 juin 2021.

Remarques et demandes de précisions de la part des participants :

- **Une participante** interroge le maître d'ouvrage sur la définition d'une « voirie en section courante » :
 - **La DREAL PACA** indique que la qualification « en section courante » désigne un profil en travers type appliqué à une voie routière lorsqu'il n'y a ni rétablissement ni ouvrage spécifique (ex : bretelle de sortie/entrée, bassin de retenu, ouvrage de franchissement...).
- **Une participante** demande la largeur d'une 2x2 voies en section courante
 - En section courante, une 2x2 voies (incluant les bandes dérasées, les voies de circulation et le terre-plein central) est large d'environ 25 mètres.
- **Une participante** interroge le maître d'ouvrage sur l'intégration d'ouvrages de franchissement pour les animaux au sein du projet
 - La DREAL PACA et ses prestataires travaillent à définir les grands ensembles écologiques présents sur le secteur, leur fonctionnement et les corridors de déplacement en vue d'identifier les enjeux écologiques à prendre en compte dans l'élaboration du projet.
 - Une fois ces enjeux identifiés, la DREAL PACA déterminera les ouvrages nécessaires à réaliser. Ces derniers peuvent être de deux types :
 - Des ouvrages de franchissement visant à assurer la continuité des corridors écologiques ;
 - Des ouvrages empêchant la traversée de la route par certaines espèces et les diriger vers des lieux sécurisés (ex : grillage à batraciens...)

5. SÉQUENCE « AGRICULTURE »

(Diapositives 17 à 24 du support de présentation)

Une cartographie schématique des enjeux agricoles identifiés sur le secteur est présentée diapositive 19.

La Chambre d'agriculture des Bouches-Rhône présente la méthodologie des études agricoles réalisées dans le cadre des études d'opportunité de phase 2. Ces études se décomposent en deux grandes phases :

1. **Une phase diagnostic**, qui débutera début juillet 2022, au cours de laquelle la Chambre d'agriculture :
 - Mènera une série d'entretien auprès des agriculteurs situés dans le périmètre d'étude qui feront l'objet de fiche de synthèse ;
 - Rencontrera des acteurs locaux : Comité du foin de Crau, SymCrau...
 - Déterminera et cartographiera le réseau viaire régulièrement utilisé et les réseaux hydrauliques utilisés par les agriculteurs.
2. **Une phase d'étude d'impact des différentes variantes de tracé** incluant :

- Une évaluation quantitative de la sensibilité des exploitations vis-à-vis des tracés et des enjeux au regard des impacts liés ;
- Une comparaison des impacts des différentes variantes en phase travaux et en phase fonctionnement de la voie express ;
- Des propositions de mesures d'évitement sur le foncier, de réduction d'impacts sur les réseaux viaires et hydrauliques, de compensation et d'accompagnement.

Les interventions des participants sur les études agricoles :

- **Un participant** interroge la Chambre d'agriculture sur le périmètre d'étude et les modalités des rencontres organisées auprès des agriculteurs :
 - Pour établir son diagnostic, la Chambre d'agriculture prévoit de rencontrer individuellement une trentaine d'agriculteurs situés dans un fuseau de 500 mètres de part et d'autre des variantes de tracé.
- **M. PERONNET**, adjoint au maire de Grans, demande l'horizon auquel la comparaison des impacts des différentes variantes sera disponible
 - **La Chambre d'agriculture** indique que les résultats de son étude seront disponibles vers octobre 2022.
- **M. PERONNET** pense intéressant d'inclure dans l'étude agricole en cours un recensement par commune des friches agricoles qui pourraient accueillir des mesures compensatoires et des terres cultivables susceptibles d'accueillir de nouvelles exploitations.
- **Le Président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement** souhaiterait que les études en cours mettent en évidence le pourcentage d'artificialisation des sols généré par le projet dans un rayon de 10-20 km autour du tracé.
 - **La Chambre d'agriculture** explique que la détermination du pourcentage d'artificialisation des sols sur le secteur n'est pas de l'objet de son étude. Il est possible de suivre l'évolution du taux d'artificialisation des sols en consultant les documents d'urbanisme en vigueur sur le secteur.
 - **Le bureau d'études Egis** indique que la question de l'artificialisation des sols sera étudiée lors de l'étude d'impact à venir.
- **Un participant** interroge la Chambre d'agriculture sur le positionnement de l'institution vis-à-vis du projet de liaison Fos-Salon.
 - **La Chambre d'agriculture** confirme l'opposition de ses élus au projet de liaison Fos-Salon, exprimée lors du débat public de 2020-2021.

Les interventions des participants concernant les impacts du projet sur les espaces agricoles :

- **Un participant** demande si les tracés proposés par le maître d'ouvrage impacteront des zones agricoles existantes
 - **La DREAL PACA** explique que certaines exploitations agricoles sont très proches de la route actuelle. Le projet, par l'élargissement de

l'emprise routière qu'il prévoit, impactera donc potentiellement certaines exploitations.

- **La Chambre d'agriculture** indique que l'étude en cours permettra de comparer l'impact des différentes variantes sur les zones agricoles environnantes.
- **Un participant** interroge le maître d'ouvrage sur la manière dont les impacts agricoles seront compensés auprès des agriculteurs
 - **La DREAL PACA** rappelle que dans le cadre de la démarche « Éviter, Réduire, Compenser » son objectif est bien dans un premier temps de chercher à éviter et réduire les impacts du projet sur les exploitations agricoles et plus largement sur l'environnement. Dans les cas où il n'est pas possible d'éviter ces impacts, des compensations seront mises en place auprès des agriculteurs impactés.
 - **La Chambre d'agriculture** précise qu'une compensation agricole collective est prévue par la réglementation à l'échelle de l'ensemble du projet.
- **Un participant** regrette que les porteurs du projet de liaison Fos-Salon donnent la priorité à l'économie et non aux espaces naturels et terres agricoles. Il regrette que le projet routier ne soit pas remis en question malgré son impact sur des sites à haut intérêt faunistique et floristique.
 - **La DREAL PACA** étudie différentes variantes de tracé dans le but de déterminer la solution la moins impactante répondant aux objectifs poursuivis par le projet. Elle rappelle que ce projet s'inscrit dans une démarche « Éviter Réduire Compenser » (cf. réponse à la question précédente).
 - Dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique, la **DREAL PACA** réalisera une étude d'impact. Celle-ci sera soumise à l'avis du public lors de l'enquête publique. Il reviendra in fine au préfet, sur la base du rapport du commissaire enquêteur, de décider ou non d'autoriser la mise en œuvre du projet.
- **Le Conservatoire d'espaces naturels** rappelle qu'impacter des terrains agricoles revient irrémédiablement à impacter des milieux naturels. En effet, la surface de terrain disponible pour la mise en œuvre de mesures compensatoires n'étant plus suffisante à l'échelle des Bouches-du-Rhône, la compensation des impacts sur les milieux agricoles nécessite souvent la mobilisation d'espaces naturels.
- **Un participant** regrette que les espaces agricoles tels que les vergers de pêcheurs soient détruits au profit de l'aménagement d'infrastructures telles que le terminal de clé sud
 - **M. PERONNET**, adjoint au Maire de Grans, rappelle que le terminal rail-route de Clé sud est un ouvrage d'intérêt national visant à répondre, essentiellement par le rail, aux besoins de desserte logistique d'un vaste territoire (national et pour partie européen) dont l'aire marseillaise.

6. SÉQUENCE « HYDRAULIQUE »

6.1. Les enjeux liés à la préservation de la nappe de Crau - Symcrau

(Diapositives 28 à 45 du support de présentation)

Le Symcrau, syndicat mixte de gestion de la nappe phréatique de la Crau :

- Diffuse une vidéo sur les zones de sauvegarde de la nappe de Crau accessible au lien suivant : <https://www.youtube.com/watch?v=uFZBz-i8dFQ>
- Rappelle le contexte et quelques chiffres clés concernant la nappe de Crau (diapositives 32 à 36) ;
- Présente les enjeux concernant les eaux souterraines en lien avec le projet de liaison Fos-Salon : enjeux de qualité de l'eau et enjeux quantitatifs (diapositives 37 à 44).

Mme TRAMONTIN, Présidente du Symcrau rappelle que le Symcrau est un établissement public créé il y a plus de 15 ans, à l'initiative des élus du territoire (allant du delta du Rhône, au nord par les Alpilles, au sud-est par l'étang de Berre et la mer Méditerranée), pour préserver la ressource en eau stratégique qu'est la nappe de Crau.

Elle insiste sur la nécessité de préserver cette ressource naturelle qui alimente le territoire en eau potable, alimente les milieux naturels, et s'avère indispensable aux activités industrielles et agricoles présentes sur le territoire.

6.2. La méthodologie des études hydrauliques

Le bureau d'études EGIS poursuit en présentant la méthodologie des études d'hydraulique routière pour les études d'opportunité phase 2.

L'objectif de ces études est dans un premier temps de dresser un état des lieux de l'existant en identifiant et analysant, en s'appuyant sur des visites de terrain :

- La climatologie et pluviométrie locale, notamment les intensités de pluies à prendre en compte
- Les masses d'eaux souterraines
- Les masses d'eaux superficielles
- Les réseaux d'eaux (eaux pluviales, eaux usées, irrigation et assainissement routier)
- Les milieux aquatiques et inféodés
- Les risques d'inondation
- Les ouvrages hydrauliques existants

Dans un second temps, EGIS réalisera une comparaison des variantes d'un point de vue de l'hydraulique routière. Cette comparaison se fera sur la base :

- Des exutoires possibles/ interdits des écoulements du projet après traitement, rejets superficiels ou infiltration en dimensionnant le nombre et le type d'ouvrages à mettre en place pour le traitement des eaux ;
- Des incidences du projet sur la ressource en eau : étude de l'impact des

différentes variantes sur les réseaux longitudinaux

- D'une analyse des ouvrages de traversée sous chaussée : nombre de canaux interceptés et typologie d'ouvrages de rétablissement hydraulique concernée
- Du coût de l'assainissement routier

Au-delà de cette analyse spécifique de l'hydraulique routière, les variantes feront l'objet d'une analyse multicritère au sein de laquelle l'hydraulique routière sera prise en compte.

Interventions des participants sur la séquence « hydraulique » :

- **Un participant** questionne la « bonne qualité » de l'eau sur le secteur compte tenu de la quantité de chlore et de tartre présents dans l'eau du robinet et suggère un raccordement au réseau d'eau de Marseille-Châteauneuf les Martigues.
 - **La DREAL PACA** explique que la question de la qualité de l'eau potable est du ressort du service public de distribution d'eau ou de son délégataire sur le secteur.
 - **Le Symcrau** rappelle que la nappe de Crau est une ressource stratégique pour le territoire qu'il convient de maintenir plutôt que d'envisager un raccordement coûteux énergétiquement et financièrement au réseau d'eau.
- **L'association MCTB Golfe de Fos Environnement** s'interroge sur la compatibilité du projet avec la préservation de la qualité de l'eau de la nappe de la Crau. Elle demande au maître d'ouvrage de réaliser des études visant à comparer la qualité initiale de la nappe de Crau à celle en phase travaux puis lors de la mise en service, selon les différentes variantes.
 - **La DREAL PACA** explique que dans le cadre des études hydrauliques, il est prévu d'établir un scénario de référence consistant à étudier les impacts de l'infrastructure routière actuelle (sans le projet) à un horizon donné. Ce scénario de référence servira de base pour la comparaison des scénarios avec les différentes variantes.
 - **La DREAL PACA** rappelle que le maître d'ouvrage est soumis aux prescriptions spécifiques de la loi sur l'eau qui concernent l'horizon de mise en service du projet, mais également la phase travaux.
 - **Le Symcrau** précise que le projet prévoit la mise en place de systèmes de collecte et traitement de toutes les eaux de ruissellement, ce qui n'est pas le cas actuellement. Le projet permettra de préserver la bonne qualité de la nappe de Crau.
- **L'association MCTB Golfe de Fos Environnement** s'interroge sur le périmètre concerné par la mise en place de système de récupération et traitement des eaux de ruissellement.
 - **La DREAL PACA** explique que ces systèmes seront mis en place sur le périmètre du projet uniquement.

7. INTERVENTIONS DIVERSES SUR LE PROJET

Interventions transversales sur les enjeux hydrauliques et agricoles :

- **Une participante** demande s'il est possible d'envisager un tronçon à trois voies (au lieu de 2x2 voies) sur les sites à forts enjeux hydrauliques et/ou agricoles pour réduire les impacts du projet sur son environnement
 - **La DREAL PACA** explique que l'infrastructure doit être dimensionnée pour répondre au besoin de déplacement à l'horizon de la mise en service du projet. Les études de trafic en cours permettront donc de confirmer ou non la nécessité d'une 2x2 voies.

Interventions des participants sur les bénéfices du projet et l'importance de concilier les divers enjeux :

- **M. VIDAL**, adjoint au maire de Grans, rappelle que le projet de liaison Fos-Salon vise à répondre à d'importants problèmes de congestion routière et de pollution liés à un non-développement de l'infrastructure routière depuis 40 ans en parallèle d'un fort accroissement de l'activité sur le secteur (port 2XL, base aérienne, 19 M€ investis dans la gare de triage de Miramas)
- **Mme TRAMONTIN**, Présidente du Symcrau, indique que ce retard de développement de l'infrastructure routière s'avère finalement être une opportunité de développement durable du territoire (meilleure connaissance de la biodiversité et des enjeux hydrauliques, ingénierie plus performante qu'il y a 50 ans). Elle insiste sur l'importance pour cela de prendre en considération et concilier les différents enjeux existants (économiques, agricoles, écologiques, hydrauliques...).
- Le **Conservatoire des espaces naturels** reconnaît le changement de contexte depuis les 50 dernières années et en accord avec les propos précédents rappelle la nécessité de prendre en compte l'ensemble des enjeux dans les nouvelles études menées.
- **Le Président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement** rappelle que ce projet routier permettra d'éloigner le trafic routier des zones habitées et donc potentiellement de répondre aux enjeux de santé publique identifiés sur le secteur de Fos.

Interventions en faveur d'une des variantes de tracé

- **M. le maire de Grans, et le MCTB Golfe de Fos Environnement, le Comité du Foin de Crau et la Ville de Salon-de-Provence** rappellent leur positionnement en faveur de la variante A a priori moins impactante pour les espaces agricoles et la ressource en eau.
- **Le collectif Cistude**, rappelle son opposition au projet, argumentant que des études ont prouvé que le développement d'infrastructures routières induit une augmentation de trafic non-souhaitable dans un contexte où il apparaît indispensable de réduire l'impact des sociétés humaines sur l'environnement.
- **Le Président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement** partage que selon lui, deux des variantes de tracé du contournement (aménagement sur place de la voie existante et aménagement des voies portuaires) ne sont pas des contournements puisqu'elles proposent une traversée de la ville de Fos-sur-Mer. Seul le « barreau des étangs » pourrait

selon lui correspondre à un contournement.

- **Le Président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement** regrette que la variante n°1 ait été écartée par l'État suite au débat public au titre d'une possible future extension de la réserve naturelle du Coussoul alors que cette dernière présentait un coût 25% inférieur à celui des deux autres variantes et des impacts sur le milieu physique similaire aux deux autres variantes.
 - La DREAL PACA précise que l'État a écarté cette variante au titre de la démarche « **Éviter, Réduire et Compenser** » qui a débuté lors des études d'opportunité de phase 1 (2015) et en cohérence avec la politique portée avec le schéma national pour les aires protégées visant à étendre les surfaces nationales d'aires protégées.

Interventions concernant le développement du trafic fluvial-rail

- **L'association MCTB Golfe de Fos Environnement** s'interroge sur les raisons pour lesquelles l'État n'investit pas dans le trafic fluvial et rail qui permettrait de réduire le nombre de poids-lourds sur le secteur.
 - **La DREAL PACA** indique que c'est dans la perspective de développer le ferroviaire sur le secteur que l'État investit 19 millions d'euros dans l'aménagement de la gare de triage de Miramas et soutient également les chantiers de transports combinés de CléSud.

8. LES SUITES DU PROJET

Suite à la 1^{ère} séance de travail du groupe thématique « Agriculture / préservation de la nappe de Crau », les échéances proposées sont les suivantes :

- 12 juillet : Réunion publique de bilan de la 1^{ère} séquence de la concertation
- Septembre 2022 :
 - Séances n°2 des groupes de travail thématique ;
- Avancement des études d'opportunité de phase 2.

10. ANNEXE – LISTE DES PRÉSENTS

MAÎTRE D'OUVRAGE – DREAL PACA

Nom	Prénom	Organisme
MARY	Cédric	DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

PRESTATAIRES DREAL

Nom	Prénom	Organisme
BARRES	Anaëlle	Nicaya Conseil
BOUVET	Camille	Nicaya Conseil
PERICHON	Blandine	Nicaya Conseil
MONTANO	Marie-Christine	Bureau d'études Egis
RUDOLFF	Anaïs	Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône

GARANTS

Nom	Prénom	Organisme
FOURNIAU	Jean-Michel	CNDP
RICHARD-FERROUDJI	Audrey	CNDP

PARTICIPANTS

Nom	Prénom	Organisme
ARAGNEAU	Alain	Mairie d'Istres
ARANDA	Stéphane	EPAD Ouest Provence
BERNARDINI	Anne-Lise	Métropole AMP
BERNEX	Jean-Luc	Métropole AMP
BESSA	Alison	Métropole AMP
BONFILLON	Marylène	Mairie de Salon-de-Provence
CARBONELL	Frédéric	Marie de Grans
CASADO	Éric	Mairie d'Istres
CLARET	René	Habitant
DAL COL	Gilbert	MCTB Golfe de Fos Environnement
DELAVOÛET	Arlette	Habitante
DELLA ROSSA	Pauline	Symcrau
DUSFOUR	Ghislaine	CEN PACA
FABRE	Marie-Claude	Collectif Cistude
GARCIN	Colette	Habitante
GIRE	Marie-Josèphe	Habitante
GOMEZ	Alexandra	Habitante
HAYOT	Céline	Région sud
HIGLI	Daniel	Mairie de Miramas
LAURENS	Jean-Christophe	Mairie de Grans
LEANDRI	Philippe	Mairie de Grans
LESCOT	Jérôme	Habitant
LLAS	Cynthia	Symcrau
MALARTRE	Yves	Habitant
MARTIN	Thierry	Habitant

MEUNIER	Romuald	MCTB Golfe de Fos Environnement
PERONNET	Michel	Mairie de Grans
ROUBENNE	Jérémy	Sous-préfecture d'Istres
TRAMONTIN	Céline	Symcrau – Mairie d'Istres
TRONC	Didier	Comité du foin de Crau
VERBEKE	Alexis	Symcrau
VIDAL	Yves	Mairie de Grans