



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité*

**Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**Objet : Contournement autoroutier d'Arles – Concertation publique**

**Compte rendu de l'atelier thématique Agriculture et Hydraulique du 8 janvier 2021**

**OUVERTURE DE LA SÉANCE :**

- Stéphane Saint-Pierre, du cabinet Nicaya Conseil qui accompagne la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur pour la concertation publique réglementaire et anime les échanges, ouvre la séance et partage les règles de travail et d'échanges à distance à favoriser pour le bon déroulé de la réunion sous un format numérique.

**DEROULEMENT DE LA SEANCE :**

- Stéphane Saint-Pierre présente les séquences de cette réunion portant sur les thématiques Agriculture et Hydraulique :
  - Présentation des modalités de la concertation publique
  - Présentation du projet de contournement
  - Présentation de l'état initial pour les thématiques Agriculture et Hydraulique
  - Présentation des impacts prévisionnels du projet et de la méthode de travail utilisée pour les thématiques Agriculture et Hydraulique
  - Suites de la concertation
  - Un temps d'échanges prévu à chacun de ces temps afin d'échanger avec le public

**NOMBRE DE PARTICIPANTS : 45**

**HEURE DE DEBUT : 14H35**

**HEURE DE FIN : 18H30**

36, Boulevard des Dames - 13002 Marseille - Tél. : 04 88 22 61 00  
Adresse postale : 16, rue Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille cedex 3  
Horaires d'ouverture et modalités d'accueil sur : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr>

## **RELEVÉ DES ÉCHANGES :**

### **Axe 1 : Objet, objectifs et modalités de la concertation publique (5')**

*Voir support de présentation, partie 1, diapositives 6 à 10*

Lionel Patte, responsable de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage au sein de la DREAL, présente l'objet et le périmètre de la concertation publique réglementaire ainsi que les attentes du maître d'ouvrage. Il présente les documents mis à disposition pour l'information du public et précise les lieux des expositions publiques, les réunions et permanences ainsi que les modalités pour contribuer et donner son avis sur le projet.

#### **Échanges avec les participants**

Aucun participant n'a souhaité poser de questions sur le dispositif de concertation.

### **Axe 2 : Le projet de contournement autoroutier d'Arles (10)**

*Voir support de présentation, partie 2, diapositives 11 à 17*

Lionel Patte présente les grandes étapes du projet, son calendrier prévisionnel ainsi que les objectifs fondamentaux et caractéristiques du projet de contournement autoroutier d'Arles. Il présente la cohérence de la démarche d'études avec les politiques publiques et les caractéristiques du projet de contournement autoroutier d'Arles.

#### **Échanges avec les participants (4')**

- Monsieur Guichard, directeur de l'ASCO des Arrosants de la Crau, s'interroge sur le coût du projet de 800 millions d'euros et souhaite savoir s'il s'agit d'une enveloppe figée dédiée à ce projet ou si le coût peut évoluer.
  - La DREAL indique que le coût estimé diffère légèrement selon la variante de tracé neuf, les estimations par variante sont présentées dans le dossier support de la concertation. Ce chiffre est basé sur une évaluation assez précise avec des caractéristiques de projet relativement détaillées pour cette phase de l'étude. Le projet va cependant être approfondi dans la suite des études, le coût sera affiné mais il n'aura pas vocation à changer radicalement à chaque évolution des composantes du projet.
  - La DREAL indique que les remarques formulées lors de la concertation seront prises en compte en cherchant à optimiser le projet, aussi bien pour améliorer le projet et ses impacts mais également optimiser son coût.
  - La DREAL précise que des provisions pour aléas ainsi qu'une première évaluation du coût des mesures de compensation, dans l'attente de l'étude d'impact de la variante de tracé retenue, sont également prises en considération dans cette estimation afin qu'elle soit la plus robuste possible.

### **Axe 3 : Thématique Etat initial du territoire – Volet agriculture (19)**

*Voir support de présentation, partie 3, diapositives 18 à 23*

Julien Menotti responsables d'opérations à la DREAL présente la thématique de l'agriculture comprenant les grandes caractéristiques de l'état initial du territoire.

#### **Échanges avec les participants (11')**

- Monsieur Raviol, adjoint au maire d'Arles, indique que c'est une bonne chose que la DREAL pense à des mesures de compensation collectives sur le volet agricole, ce qui peut permettre d'améliorer des procédés globaux et est une solution à approfondir.

- La DREAL indique que dans la suite de la présentation les deux principes de compensations, individuelles et collectives, seront présentés. La DREAL propose d'anticiper les réflexions sur les compensations, sans attendre l'enquête publique.
- Madame Maris souhaite une précision sur les termes utilisés et demande si l'indemnisation fait partie du processus de compensation.
  - La DREAL indique qu'il existe l'échelon individuel et également le processus de compensation collective sur l'économie agricole générale. Les participations financières font partie des mesures de compensation possibles pour les effets collectifs. L'idée est de restituer au territoire les éventuelles pertes générales observées par la réalisation du projet. L'objectif est bien de compenser fonctionnellement les impacts résiduels.
  - La DREAL précise qu'il existe plusieurs moyens possibles comme par exemple le financement de projets de travaux particuliers ou la participation à des fonds de compensation dont l'objectif est de restaurer, accompagner ou créer des espaces propices à l'agriculture.
- Monsieur Guichard souhaite préciser qu'il est important de veiller au fait que le fuseau coupant les réseaux d'irrigation peut avoir des impacts sur des parcelles qui ne sont pas dans le fuseau. Il faut veiller à ce que le fuseau ait le moins d'impact possible sur les bâtis car les exploitants pourraient se retrouver sans accès à l'irrigation ou avec un accès à l'irrigation de mauvaise qualité ce qui aurait des répercussions sur le rendement de l'exploitation.
- Monsieur Guichard souhaite savoir si les impacts en dehors du fuseau ont été étudiés ou anticipés.
  - La DREAL indique que ces points, dont les aires d'étude et la méthodologie proposée, seront abordés lors de la suite de la présentation.
- Monsieur Raviol précise que ce qui est essentiel c'est de réfléchir à des manières de compenser qui soient utiles pour améliorer le fonctionnement du territoire.
  - La DREAL indique que c'est dans cet objectif que les compensations seront étudiées et mises en œuvre : elles ne seront pas nécessairement uniquement financières mais pourraient avoir aussi pour objectif de répondre à des difficultés concrètes de fonctionnement agricole sur le territoire.
- Monsieur Bertrand, de la Chambre d'agriculture 13, indique qu'il est important de ne pas oublier les productions de riz infantile qui font partie des productions à haute valeur ajoutée
  - La DREAL précise que le riz infantile a bien été pris en compte comme une des productions emblématiques dans l'état initial, même si l'accent n'a en effet pas été mis sur cette production en particulier lors de la présentation de synthèse proposée.

#### **Axe 4 :Thématique Etat initial du territoire – Volet hydraulique (40)**

*Voir support de présentation, partie 4, diapositives 24 à 48*

La DREAL poursuit la réunion avec la présentation du volet « Hydraulique » composé de l'état initial sur l'hydraulique fluviale, l'hydraulique agricole et la ressource en eau.

#### **Échanges avec les participants (20)**

- Monsieur Raviol, de par ses fonctions de président du SYMADREM, précise que la digue entre Arles et Tarascon, à côté du remblai de la SNCF, sera terminée d'ici fin janvier 2021 et qu'elle permettra de protéger les populations face à une inondation importante.
- Monsieur Raviol précise que pour la partie Raphèle du projet de contournement autoroutier, il existe aujourd'hui un problème d'écoulement des eaux sous la voie rapide. Si le projet de contournement autoroutier permettait d'améliorer ces problématiques d'écoulement, ce serait un très bon point pour les habitants du secteur.
- Monsieur Guichard indique que les données présentées en séance par la DREAL

- PACA ne mentionnent pas les réseaux tertiaires qui nécessiteraient un relevé de terrains très précis.
- Monsieur Guichard précise que c'est sur le réseau tertiaire qu'il y aura le plus d'enjeux. Lors des périodes de fortes intempéries, des eaux pluviales circulent dans les réseaux tertiaires ce qu'il faudrait considérer dans le dimensionnement futur des passages.
    - Lise Foucher, du bureau d'études EGIS, indique que le réseau tertiaire n'apparaît pas sur l'ensemble des cartographies mais est bien pris en compte dans l'état initial. L'objectif de la DREAL est bien de parvenir à rétablir la transparence hydraulique de la nouvelle route. Si tout ne sera pas nécessairement rétabli à l'identique exhaustivement, les mutualisations des réseaux de part et d'autre du projet seront possibles et à dimensionner en fonction. Concernant le volet inondabilité, les réseaux d'assainissement sont pris en compte et l'ensemble des ouvrages hydrauliques agricoles seront bien rétablis.
    - La DREAL précise que tout le réseau, y compris le tertiaire, fera l'objet de compléments d'inventaire encore plus détaillés, sur la base de la variante de tracé connue, en lien avec les acteurs locaux afin qu'il soit le plus complet possible.
    - Monsieur Guichard précise qu'il faudra réfléchir ensemble aux solutions alternatives pour un rétablissement complet à l'identique, et également consulter les agriculteurs pour la gestion de l'irrigation.
    - Nicolas Vignon, du bureau d'études Terres d'Agri, indique qu'il sera possible, avec la connaissance des acteurs locaux, d'optimiser et d'améliorer le fonctionnement du réseau d'irrigation.
    - La DREAL précise être disposée à écouter en vue même d'améliorer le fonctionnement du territoire. Tout ne sera pas possible mais tout est à regarder pour envisager les synergies possibles entre le projet et le territoire, au-delà des principes nécessairement appliqués de rétablissement des réseaux concernés par le projet.
  - Madame Alcazar, directrice du SYMCRAU, indique que le lien entre la recharge de la nappe et l'irrigation, bien identifié par la DREAL, est l'enjeu le plus important et devrait être considéré en priorité, avant même l'enjeu de qualité de l'eau, dans les études.
  - Elle précise que la vraie difficulté parmi toutes les phases de la mise en œuvre de la démarche ERC sur ce volet, est de parvenir à compenser le déficit de recharge de la nappe. Sur le volet qualité, il existe des processus classiques et qui sont faits dans tous les projets routiers et autoroutiers, on sait préserver les eaux souterraines des phénomènes de ruissellement. Toutefois, rétablir de l'irrigation gravitaire et de la recharge, cela semble être plus rare et spécifique et présente une certaine difficulté et une nécessité de travailler à une échelle relativement large.
  - Madame Alcazar précise que d'après les calculs du SYMCRAU, 12 à 20 hectares de Foin de Crau seront impactés sur ce secteur : pour les relocaliser il faut avoir une vision élargie au-delà du tracé même de l'autoroute. Elle demande que les solutions proposées en termes de compensation agricole permettent de recréer des parcelles favorables à cette activité plutôt que d'alimenter un fond global.
    - La DREAL indique que les alertes relevées sur le thème de la recharge de la nappe phréatique sont bien considérées comme des priorités, et ce dès la comparaison des variantes de tracé. Sur la compensation collective, l'idée n'est pas de financer sans avoir étudié la restauration réelle de prairies irriguées et susceptibles d'accueillir le Foin de Crau.
    - La DREAL propose au SYMCRAU de continuer à échanger avec elle et les bureaux d'études dans la poursuite de l'élaboration du projet pour anticiper ces éléments, avant même la déclaration d'utilité publique qui est normalement le préalable à la mise en œuvre effective des mesures de compensation.

## **Axe 5 :Thématique Impacts du projet – Volet hydraulique (26)**

*Voir support de présentation, partie 5, diapositives 49 à 58*

La DREAL poursuit la réunion avec la présentation des impacts prévisionnels du projet et des mesures de réductions envisagées pour le volet Hydraulique.

## Échanges avec les participants (8')

- Monsieur Raviol souhaite préciser que dans l'implantation des ouvrages de transparence hydraulique, il est opportun de regarder à faciliter le passage des engins agricoles pour favoriser le quotidien des agriculteurs.
- Il précise que le fonctionnement de la station d'Albaron est un enjeu important pour le territoire et qu'il sera possible pour la DREAL de travailler avec le SYMADREM.
  - La DREAL précise qu'il est bien prévu de maintenir les circulations des agriculteurs d'un côté à l'autre de la nouvelle autoroute, et d'optimiser leurs trajets.
  - La DREAL indique prendre bonne note de l'invitation du SYMADREM à travailler de concert sur les possibles opportunités concernant les dysfonctionnements actuels, dès la variante retenue.
- Monsieur Raviol souhaite préciser que les variantes préférentielles proposées par le maître d'ouvrage sur chaque secteur sont celles qui impactent le moins l'agriculture.
- Monsieur Guichard souhaite préciser qu'il est nécessaire, pour un bon fonctionnement du réseau d'irrigation, de réfléchir à des solutions de compensation pour les agriculteurs sur le territoire qui ont besoin de cheminer le long des fossés pour atteindre les martelières et récupérer l'eau nécessaire à leur activité.
  - Nicolas Vignon, du bureau d'études Terres d'Agri, précise que cette question est au cœur des préoccupations de l'équipe projet de la DREAL.
  - Durant l'étude d'impact à venir, l'objectif sera d'améliorer ce réseau en partenariat avec les acteurs locaux pour optimiser ce système gravitaire. Une analyse fine, exploitation après exploitation, sera menée une fois la variante retenue. Cette question fera également l'objet des entretiens avec les exploitations agricoles concernés dans les mois à venir.

## Axe 6 : Thématique Impacts du projet – Volet Agriculture et Comparaison des variantes de tracé (1h47)

*Voir support de présentation, partie 5, diapositives 59 à 84*

La DREAL poursuit la réunion avec la présentation des impacts prévisionnels généraux du projet et des mesures de réductions envisagées pour le volet Agriculture, ainsi que la présentation des résultats de la comparaison des variantes de tracé sur ce volet agricole.

## Échanges avec les participants (1h20')

- Monsieur Bertrand, de la Chambre d'Agriculture 13 souhaite préciser que sur la fixation des indemnités individuelles, la Chambre d'Agriculture dispose d'un protocole très précis. Pour les propriétaires, c'est essentiellement la valeur vénale mais également tous les aménagements sur la parcelle. Tout cela devra être chiffré et évalué dans l'indemnité. D'autre part, pour les délaissés agricoles classiques, le propriétaire devra être indemnisé pour la valeur vénale et également le capital végétal. La Chambre d'Agriculture sera présente pour guider et accompagner les agriculteurs.
- Il précise que la Chambre d'Agriculture travaille sur l'accompagnement de l'extension de la zone logistique « Clésud ». Dans ce dossier, les compensations agricoles collectives se sont orientées vers des travaux hydrauliques, c'est-à-dire le financement d'un canal maître sur l'ASA de Grans ainsi que la réfection du canal de la Haute Crau.
- Il souhaite savoir si les bassins de rétention sont comptés dans les calculs de consommation d'espaces agricoles
- Monsieur Bertrand précise que les évolutions de tracé proposées par la DREAL à l'issue des ateliers de travail 2019-2020 notamment sur la Draille Marseille avec une consommation moindre d'espaces agricoles, est une bonne nouvelle.

Toutefois, la Chambre d'Agriculture conserve sa position, ne souhaite pas voir le projet se réaliser et préférerait voir aboutir l'option sous-fluviale.

- La DREAL indique que l'aménageur, le concessionnaire après la déclaration d'enquête publique, s'intégrera parfaitement dans le processus proposé par la Chambre d'Agriculture en termes de protocole d'indemnités individuelles, et prend bonne note des mesures de compensations proposées pour l'extension de la zone Clésud.
  - La DREAL précise que les études de dimensionnement des bassins de rétention ne sont pas encore menées à ce stade de choix du tracé. On peut estimer les effets surfaciques à quelques hectares, entre 5 et 10 hectares. Une marge est prise dans l'estimation de la largeur d'emprise de chaque tracé neuf, afin de couvrir les incertitudes sur le dimensionnement ultérieur des aménagements techniques connexes, comme les bassins de rétention.
  - Lise Foucher, du bureau d'études EGIS, confirme que les bassins de rétention ne sont pas encore dimensionnés. L'objectif sera de limiter leur emprise et de les positionner au niveau des délaissés agricoles à chaque fois que cela sera possible. Ces bassins pourront être multi-fonctions afin de jouer plusieurs rôles : confinement de pollution accidentelle, pollution chronique...
  - La DREAL invite tous les participants à exprimer leur avis et contributions sur le formulaire du site [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com), en complément des positions exprimées en séance, afin que toutes les prises de position sur les tracés soient consignées dans le bilan de la concertation (qui intégrera l'ensemble des modes d'expression).
  - Sur la question des options alternatives au projet porté par l'État, la DREAL rappelle que les rapports d'actualisation des études sur les options alternatives sont mis à disposition du public en toute transparence sur le site internet [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com)
- Monsieur Jalbert, de la Tour du Valat, souhaite préciser que la France s'est engagée à limiter la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers et l'artificialisation des sols. Les Bouches-du-Rhône font partie des départements les plus artificialisés de France. Arles et Saint-Martin-de-Crau ont un flux d'artificialisation soutenu. Il semblerait que le projet doit être exemplaire en matière d'artificialisation nette, or, dans les dossiers présentés par la DREAL, la variante Sud-Vigueirat n'apparaît pas être la meilleure en termes d'emprises et d'artificialisation des sols.
  - Monsieur Jalbert considère que ce contournement Sud-Vigueirat ne répond pas aux enjeux en consommant des espaces agricoles.
  - Monsieur Jalbert souhaite savoir s'il existe des outils fonciers ou réglementaires pour réguler les aménagements des espaces naturels et agricoles qui seront présents entre le boulevard urbain requalifié et l'autoroute.
    - La DREAL indique que l'artificialisation des sols est un enjeu qui est pris en compte et qui continuera de s'inscrire dans la démarche ERC. La DREAL ambitionne de compenser en renaturant. L'État et la DREAL dans toutes ses composantes seront en veille sur les opérations de désartificialisation et de renaturation qu'il sera possible de conduire. Quand la démarche de zéro artificialisation sera mise en place, cela engendra des projets locaux importants. L'État ou la DREAL pourront s'inscrire dans des projets locaux pour avoir une approche globale sur le territoire.
    - La DREAL précise que l'effet du projet sur l'urbanisation sera étudié finement dans l'étude d'impact. Les conséquences possibles en matière d'aménagement par les collectivités seront étudiées. Le territoire arlésien demeure néanmoins déjà très contraint en matière d'aménagement, à travers le Plan Local d'Urbanisme et le plan de prévention du risque inondation.
  - Madame Crombe souhaite indiquer qu'il serait nécessaire de rendre disponible les éléments d'interprétation complémentaires présentés en séance sur les résultats de la comparaison des variantes de tracé afin d'éclairer le public plus précisément sur la variante préférentielle proposée par le Maître d'Ouvrage.
  - Madame Crombe souhaite préciser que la variante sous-fluviale n'est pas anodine, beaucoup de conséquences n'ont pas été développées. Dans les interventions précédentes Soutenir cet autre projet remettrait en cause la réalisation très pro-

chaîne du contournement, possible avec le projet présenté maintenant par la DREAL. Soutenir l'option sous-fluviale c'est reporter cette réalisation à vingt, trente ou quarante ans. Continuer à supporter 70.000 veh/jour dans la ville d'Arles ne sera pas possible pendant des dizaines d'années. Ce contournement est attendu pour pouvoir réaliser un nouveau projet urbain pour la ville. Si le projet Sud-Vigueirat n'est pas idéal, il est immédiatement réalisable et semble le moins mauvais.

- La DREAL indique que pour la présentation des éléments de comparaison au public, des compromis ont dû être faits pour proposer des éléments synthétiques dans les dossiers supports de la concertation.
  - C'est la raison pour laquelle la DREAL a choisi de mener une concertation publique très complète, afin de pouvoir éclairer le public sur le fond et sur toutes les thématiques y compris en matière de comparaison des variantes.
  - Les supports de présentation de chaque réunion ou atelier sont disponibles sur le site internet [www.contournementarles.com](http://www.contournementarles.com) afin d'avoir accès aux éléments de comparaison des variantes pour chaque thématique.
- Madame Maris souhaite avoir des précisions sur les principes de compensation collective qui semblent être basés uniquement sur la dimension économique de l'agriculture sans s'intéresser à l'apport de l'agriculture pour l'évolution du territoire, pour sa résilience. C'est une conception réductrice de l'agriculture qui est pourtant le centre de la société sur le territoire de la Camargue. Elle s'interroge sur le fait de penser cette compensation collective projet par projet et non pas autour d'une vision globale.
  - Madame Maris souhaite avoir des précisions sur l'enveloppe budgétaire accordée à la compensation sur les 800 millions d'euros prévus pour le projet.
    - La DREAL précise que dossier technique intégrant les mesures de compensation collective ne sera pas délégué aux collectivités mais indique que la DREAL va travailler de concert avec les collectivités qui ont également des enjeux pour limiter l'artificialisation des sols et les acteurs locaux du monde agricole qui le souhaiteront. A l'heure actuelle, les réflexions n'ont pas été menées sur la compensation collective, cela passe dans un premier temps par l'évaluation des effets résiduels après réduction. Des pistes de compensation avaient été identifiées en anticipation en 2012-2013, la dimension surfacique était déjà prise en compte. L'objectif de la DREAL de maintenir le fonctionnement de la filière agricole.
    - Nicolas Vignon, du bureau d'études Terre d'Agri, précise que le nouveau décret en termes d'étude préalable agricole stipule l'évaluation des compensations sous l'aspect économique et non surfacique car la compensation environnementale se fait déjà de façon surfacique. Si la compensation agricole, ne devrait se faire que de manière surfacique, il faudrait retirer de l'artificialisation sur des surfaces très grandes. Le Foin de Crau constitue une exception et c'est la raison pour laquelle des dispositions surfaciques locales peuvent être proposées pour remettre des surfaces en Foin de Crau. On peut faire de la compensation surfacique. L'étude d'impact va permettre de rencontrer tous les acteurs économiques, les exploitants agricoles, les représentants du monde agricole afin de trouver des solutions pour pérenniser les filières, en lien avec le décret national qui demande à ce qu'on compense la valeur économique.
  - Monsieur Guichard souhaite préciser que le territoire Arlésien est un écosystème particulier, et qu'il est important que chacun considère les enjeux et les interactions sur le territoire. Il y aurait un vrai danger pour le territoire à ne voir que les enjeux agricoles car cela pourrait avoir un impact économique comme par exemple la valeur financière de tous les canaux qui est estimée à plusieurs milliards. Le Foin de Crau est également classé et il serait nécessaire d'évaluer le coût relatif à cette ressource pour pouvoir la compenser. Il n'est pas possible de se limiter au fuseau en termes d'impact sur l'agriculture.
    - Nicolas Vignon, du bureau d'études Terres d'Agri, confirme que le territoire d'étude de l'effet agricole collectif ne se limite pas au fuseau VSV, il peut couvrir des dizaines de communes car on s'intéresse ici aux filières agricoles. Les mesures de compensation collective seront proposées par anticipation dès 2022, la particularité du Foin de Crau a déjà été anticipée. Dans les échanges antérieurs entre la DREAL et les acteurs agricoles Les

- mesures seront discutées avec l'ensemble des acteurs locaux. Il est par exemple possible de créer une zone agricole protégée. Le champ des possibles est très large pour les mesures compensatoires.
- Nicolas Vignon, précise que le dossier avec les mesures compensatoires proposées sera présenté pour avis à la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers. C'est une procédure transparente qui a lieu à la fin du processus.
  - La DREAL PACA rappelle que si la question des compensations est importante, il convient toujours de viser l'objectif d'éviter et réduire au maximum les impacts, le projet en étant toujours à sa phase d'évitement. Tous les acteurs locaux représentant une entité pourront participer à la concertation continue durant l'étude d'impact pour avancer sur ces thématiques.
- Monsieur Guichard précise que le paysage a aussi une valeur et prend de plus en plus d'importance dans les réflexions et s'interroge sur la façon dont on peut compenser le paysage. C'est la raison pour laquelle il faut éviter les impacts et les réduire au maximum.
    - La DREAL indique que des simulations photographiques d'insertion paysagère sont présentées durant la concertation. Lors de l'enquête publique, une maquette 3D sera présentée afin que le public dispose d'éléments éclairants en matière d'insertion paysagère du projet. Le travail sur l'insertion paysagère sera un thème important de réflexion en vue de l'enquête publique.
  - Madame Maris indique avoir pris bonne note des informations présentées par le responsable des études agricoles sur le processus d'indemnisation collective mais déplore une vision restreinte à la dimension économique liée aux filières. Elle pense que l'agriculture doit être pensée comme un bien commun et qu'il faut se poser la question à l'échelle du territoire, de la société, quand les gains et les pertes liés à l'artificialisation des sols.
  - Monsieur Bertrand de la Chambre d'Agriculture 13 indique que la Commission Nationale de Préservation des Espaces naturels, Agricoles et Forestiers comprend l'État, la DDTM, la Préfecture, des représentants agricoles et d'associations environnementales. La méthode de calcul de compensation collective, co-construite avec tous les acteurs, a été validée par cette Commission. Avec ce budget, l'aménageur fait une proposition de compensation collective et la Commission valide pour mettre en œuvre cette compensation. Ce sont là des questions concrètes pour le territoire agricole.
  - Il indique que dans les Bouches-du-Rhône, il existe le fond compensatoire du Foin de Crau mais qu'il est difficile de mettre en œuvre une compensation surfacique car les terres propices restantes sont très peu nombreuses. Il existe toutefois aujourd'hui sur le territoire des opportunités avec une centaine d'hectares où le Foin de Crau peut être redéployé.
  - Monsieur Bertrand souhaite préciser que 1 % du montant de l'ouvrage est consacré au paysage sous la forme d'un appel à projets, qui peut, grâce à ce fond, permettre d'améliorer le paysage dans l'environnement immédiat de l'autoroute.
    - La DREAL remercie la chambre d'Agriculture pour ces précisions. Elle indique que les mesures d'insertion paysagère du projet lui-même sont bien considérées dans le coût du projet. Il existe en effet également en plus une enveloppe financière « 1 % paysage », qui pourra être mise à profit pour des actions de valorisation du territoire, et pas uniquement liées au projet lui-même, pour le patrimoine ou le paysage. Cela est fait actuellement dans le cadre de la déviation de Miramas par exemple.
  - Madame Alcazar indique que le maintien de l'hydraulique agricole contribue au fonctionnement de l'agriculture locale mais aussi à la recharge de la nappe. L'aménagement hydraulique peut être un type de compensation collective.
  - Madame Alcazar souhaite préciser que pallier un problème de modèle économique par des pansements temporaires liés à de la compensation de projet peut être dangereux sur le long terme.



La DREAL présente le dispositif détaillé des réunions publiques et permanences et invite les participants à s'inscrire aux prochaines réunions. La prochaine réunion est l'atelier géographique Saint-Martin-de-Crau / Raphèle du mercredi 13 janvier 2021 à 17h30.

### **Échanges avec les participants**

Aucun participant n'a souhaité poser de questions sur le dispositif de concertation.

### **Axe 8 : Fin de la réunion et suites**

Stéphane Saint-Pierre indique que le tchat est ouvert aux contributions afin de laisser un mot d'appréciation sur la réunion.

Mots d'appréciations écrits dans le tchat et partagés durant l'atelier :

- Madame Alcazar : Merci pour ces échanges
- Virginie Maris : Merci pour toutes ces informations
- Carole Fort-Guintoli : Merci pour la qualité des débats
- Christelle Castell : Merci pour cette réunion et la richesse des informations et des échanges
- Jean-Marc Bertrand : Merci de nous envoyer la présentation d'aujourd'hui fort intéressante
- Gaetan Guichard : Merci pour ces échanges riches
- Jean Jalbert : Echanges très utiles merci