

## MENACES SUR LA PLAINE DE CRAU : FNE 13 S'EXPRIME

### LA CRAU, UN TERRITOIRE AU PATRIMOINE NATUREL ET AGRICOLE D'EXCEPTION

La plaine de Crau est un territoire formant un triangle d'environ 550 km<sup>2</sup> délimité à l'ouest par le delta du Rhône, au nord par les Alpilles, au sud-est par l'Etang de Berre et la mer Méditerranée.

La Crau sèche (sud et ouest) est la **dernière steppe d'Europe occidentale**, constituée des Coussouls de Crau, espace naturel protégé (réserve naturelle nationale) essentiellement voué au **pastoralisme**.

La Crau sèche est **protégée au titre de Natura 2000** pour sa **steppe unique en Europe** et son **avifaune exceptionnelle** : Outarde Canepetière, Œdicnème Criard, Faucon crécerellette, Alouette calandre, Rollier d'Europe, Aigle de Bonelli... Pour beaucoup de ces espèces, les effectifs nationaux sont essentiellement concentrés sur la Crau, pour d'autres elle constitue un site d'alimentation et d'hivernage important.

La Crau humide (nord et est) est située au-dessus de la « nappe phréatique » de Crau et accueille la culture du foin de Crau, foin AOC, ainsi que l'arboriculture fruitière et le maraîchage.

Cette ressource représente un **volume de 550 millions de mètres cubes** et est l'une des plus grandes de France. Elle fournit **l'eau potable pour 270 000 habitants sur 15 communes**. Elle est principalement approvisionnée par les eaux d'irrigation issue de la culture du foin de Crau.

**Le foin de Crau (AOC)** est le premier aliment pour animaux à obtenir un tel label de qualité, et encore le seul aujourd'hui. On compte 270 producteurs en Crau et 9000 hectares de foin AOC.

### LA CRAU, UN TERRITOIRE POURTANT DÉSIGNÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE

La directive territoriale d'aménagement des Bouches du Rhône de 2007, élaborée à l'initiative et sous la responsabilité de l'Etat, identifie la Crau, et notamment Saint Martin de Crau comme un **territoire d'exception à protéger** mais également comme un **territoire privilégié d'implantation des entreprises de transport et de logistique** du fait de ses grands espaces de faible densité.

La même DTA est pourtant claire : il y a 4 sites prioritaires de logistique que sont Le Canet, Mourepiane, Fos (Distriport) Miramas (Clésud). Ces 4 sites sont équipés rail/route.

A côté de ces sites prioritaires, d'autres sont liés à des dynamiques logistiques de filière (Châteaurenard, Orgon, Plan d'Orgon) et des dynamiques métropolitaines (Salon, Saint Martin de Crau).

Tant que les développements et les potentialités des sites prioritaires n'ont pas été évalués, il est incohérent de parler de secteur stratégique sur Saint Martin de Crau. Son développement est d'opportunité foncière.

Le projet de SCOT du Pays d'Arles fait le même constat que la DTA et donne la même orientation paradoxale de développement de l'activité logistique sur Saint Martin de Crau tout en protégeant et valorisant le patrimoine naturel.

Ainsi, la ville de Saint Martin de Crau a entamé depuis plusieurs années le développement des ZAC logistiques du Bois de Leuze et Ecopole. Ce sont **plus de 500 000 m2 de bâtiments qui vont être créés** dans les prochaines années, portant la surface totale du parc logistique à environ **1 million de m2**, doublant ainsi les emprises foncières. L'expansion prévoit **la création de 1500 emplois qui s'ajouteront aux 2 400 déjà présents sur le site du parc logistique.**

**Ces entrepôts logistiques se construisent et se construiront sur des surfaces naturelles et agricoles.**

La Crau est une zone stratégique de développement de l'activité logistique en raison de la surface disponible, de la proximité des axes routiers et ferroviaires, et surtout de l'implantation à proximité du port industriel de Fos sur Mer.

**En 2015 ce sont 1 200 000 conteneurs qui ont transité par Fos sur Mer, et 85% ont eu un pré/post acheminement routier.** En 2014, pas moins de 969 poids lourds par jour ouvré en moyenne ont desservis les zones logistiques de Saint Martin de Crau, Clésud, Distriport, La Feuillane et les zones urbaines (mission interministérielle). **A Saint Martin de Crau, la part des flux transitant par le port de Fos représente 10 à 60% des modalités de transport des entreprises de logistiques présentes sur le site.**

Ce trafic intense par camion engendre obligatoirement des **conséquences sanitaires** en termes de **pollution atmosphérique**, en plus des problèmes de consommation des espaces naturels et agricoles liés à l'extension des plateformes logistiques.

## FNE 13 ENGAGÉE AUX CÔTÉS DE SES ASSOCIATIONS LOCALES POUR LA PRÉSERVATION DE LA CRAU

FNE 13 et ses associations Agir pour la Crau et NACICCA sont aujourd'hui engagées dans différents contentieux contre les autorisations d'exploiter des entrepôts logistiques qui se construisent sur la ZAC de Saint Martin de Crau.

Les objectifs :

- lutter contre la disparition des terres naturelles et agricoles.
- Enrayer les perturbations de la faune d'exception présente en plaine de Crau du fait de l'atteinte à son habitat et des impacts cumulés des différents projets sur le site.

Plusieurs raisons poussent à ce constat :

- études d'impact insuffisantes sur les espèces et habitats spécifiques de la zone
- incidences significatives des projets sur les espèces présentes non reconnue
- non prise en compte des effets cumulés de tous les projets d'entrepôts
- insuffisance ou absence d'évaluation d'incidence Natura 2000

La Cour d'appel d'Aix en Provence a d'ailleurs reconnu l'incidence significative de cette zone logistique de Saint Martin de Crau sur la zone Natura 2000 afférente et l'avifaune. Elle a annulé sur ce motif le PLU de la commune en octobre 2015, considérant illégal le classement en zone à urbaniser du secteur logistique.

***L'extension n'est pas prête de s'arrêter, pour preuve l'annonce par la municipalité de Salon de Provence du lancement d'une étude de faisabilité pour développer l'activité logistique au nord de la D113, de la station service TOTAL à l'hippodrome sur 60 hectares.***

***C'est pourquoi il faut continuer à faire la démonstration de l'illégalité des implantations sur cette zone, notamment en l'absence de mesure des effets cumulés. Toute nouvelle implantation se heurtera aux mêmes problèmes que les précédentes avec effets aggravants.***

## LA POSITION DE FNE 13

- **La finalisation prochaine du SCoT du Pays d'Arles doit être l'opportunité d'inscrire clairement la nécessité impérieuse de protection et préservation des terres naturelles et agricoles** au patrimoine naturel unique de la plaine de Crau dans ce document d'urbanisme directeur. FNE 13 défendra avec force cette demande dans le cadre de la participation du public.
- FNE 13 doit agir le plus en amont possible et se doit **d'être force de propositions et d'apporter son expérience sur les questions de transports**. Il s'agit ainsi de **réfléchir à des sites d'implantation logistique potentiels moins impactant** vis à vis de la biodiversité et de la pollution de l'air, comme par exemple les zones déjà impactées de types friches industrielles.
- **FNE 13 demande au Préfet, au Conseil Départemental et à la Métropole, l'élaboration d'un schéma de cohérence logistique**, afin d'alimenter la réflexion sur les documents d'urbanisme (SCoT et PLU), et la réflexion sur le schéma de cohérence régionale d'aménagement. L'objectif est d'apporter de la cohérence à une échelle intercommunale pour optimiser le foncier, et du

fonctionnement systémique pour favoriser l'intermodalité. Cette démarche se substituerait à la logique actuelle d'une seule volonté d'un maire de développer du foncier économique sans efficience.

- **FNE 13 milite pour une véritable politique de réduction des impacts écologiques des zones logistiques déjà construites**, notamment en termes de pollution atmosphérique générée par le trafic routier attaché à l'activité logistique. La valorisation du transport ferroviaire doit être une priorité d'action, ainsi que la promotion de toutes les possibilités de réduction de l'impact du transport sur la zone.
- **FNE 13 demande la mise en place de panneaux photovoltaïques sur l'ensemble de ces entrepôts logistiques**. Les entrepôts déjà construits offrent un potentiel d'exploitation de l'énergie solaire aujourd'hui inexploité : des milliers de mètres carrés de toitures d'entrepôts exposés au soleil au cœur de la région la plus ensoleillée de France. Cette situation est inacceptable. Il est inacceptable de voir aujourd'hui des terres agricoles et naturelles englouties sous des parcs photovoltaïques alors que les surfaces artificialisées et les toitures d'entrepôts constituent un gisement inutilisé.