

13 juillet 2026

Contribution de la Tour du Valat à la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour le projet de création d'une ligne aérienne

à deux circuits 400 000 volts entre les postes électriques de Feuillane sur la commune de Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône) et de Jonquières sur la commune de Jonquières-Saint-Vincent

Dans le cadre de la concertation préalable, **la Tour du Valat émet un avis défavorable à la révision des documents d'urbanisme pour la réalisation de la ligne aérienne très haute tension entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent.**

Ces modifications auraient des impacts sur les sols, l'eau, l'agriculture et la biodiversité tout en étant en contradiction avec les engagements nationaux et internationaux. La transition énergétique et la décarbonation de l'industrie ne doivent pas se faire au détriment de la transition écologique, et doivent pleinement intégrer les notions de sobriété énergétique, foncière et hydrique, mais également l'approche « Une seule santé ». Notre analyse nous mène aux conclusions suivantes, détaillées plus bas :

- **Les aires protégées ne peuvent pas devenir la variable d'ajustement de la réindustrialisation.** En supprimant 7,5 km de continuités écologiques du PLU d'Arles et en fragmentant des espaces d'importance internationale, la MECDU remet en cause le patrimoine naturel qui fait la valeur du territoire.
- **L'analyse des effets cumulés est sans appel : la trajectoire industrielle présente des incidences globalement négatives sur l'environnement.** Artificialisation, biodiversité, eau, paysages : la décarbonation ne peut pas être crédible si elle se fait au prix de la dégradation des écosystèmes.
- **L'eau est le véritable facteur limitant de la réindustrialisation.** Tant que la faisabilité hydrique des projets n'est pas démontrée, les besoins énergétiques restent hypothétiques et la ligne THT risque d'anticiper des projets qui n'aboutiront pas.
- **Il n'y aura pas d'acceptabilité locale sans véritable co-construction.** La réouverture de l'examen des alternatives et la mise en œuvre des recommandations de la CNDP sont indispensables pour restaurer la confiance et garantir des décisions éclairées.

1.Un projet incompatible avec les documents d'urbanisme : reflet d'un projet incohérent avec les politiques existantes de conservation de la biodiversité et d'aménagement du territoire

A. Un Patrimoine naturel reconnu d'importance internationale

Le delta du Rhône est l'une des zones humides les plus vastes et diversifiées d'Europe et de Méditerranée. La puissance des processus écologiques à l'œuvre et l'action millénaire des hommes ont façonné une mosaïque de paysages qui abritent une biodiversité et une culture uniques. Située dans un couloir migratoire majeur, cette zone humide iconique accueille 400 espèces d'oiseaux et abrite 103 espèces menacées inscrites sur la liste rouge européenne de l'UICN. Au cœur du « triangle d'or de la biodiversité » qu'elle forme avec la Crau et les Alpilles, la Camargue, au sein de laquelle a été créée en 1927 la première réserve naturelle française, est reconnue internationalement pour sa valeur écologique.

Le delta du Rhône est aujourd'hui le site français qui concentre le plus d'outils de protection et de labels reconnaissant la qualité exceptionnelle de sa biodiversité, de ses paysages et de la relation unique que des générations d'habitants ont développé avec ce territoire mouvant :

- Deux sites Ramsar
- Une réserve de Biosphère UNESCO
- Divers sites Natura 2000 couvrant la quasi-intégralité du delta biogéographique
- Un Parc Naturel Régional
- Quatre réserves naturelles (deux nationales et deux régionales)
- Un grand site de France
- De nombreux sites du Conservatoire du littoral
- Des Espaces naturels sensibles des départements des Bouches-du-Rhône et du Gard...
- Des espaces classés en arrêtés Préfectoraux de Protection Biotope (APPB)
- Plusieurs "sites classés et inscrits"

L'adaptation des documents d'urbanisme dans l'objectif de réaliser la ligne aérienne très haute tension, impactera ces espaces et espèces protégés. Alors que scientifiques et gestionnaires alertent, dans le cadre des procédures de concertation, sur l'impact très probable d'une ligne aérienne sur l'avifaune, [une note de la DREAL Occitanie](#) est venue corroborer ces analyses, mettant en évidence des risques significatifs et non évitable pour la conservation de trois espèces faisant l'objet d'un plan national d'action (PNA) et un risque de disparition à moyen terme de la seule population française de Ganga cata. En cela, le porteur de projet serait dans l'incapacité de remplir ses obligations légales.

B. Une atteinte directe à la Trame verte et bleue, compromettant les continuités écologiques

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme proposée pour le PLU de la ville d'Arles compromet les engagements de la Trame Verte et Bleue et donc les continuités écologiques. Ce sont **7 510 mètres de haies et continuités rurales** (H1 et H2), **213 mètres de Grande continuité**

d'espaces ouverts à conserver (EV2c) et 185 mètres de ripisylves (EV4) qui sont retirés du règlement graphique et risquent d'impacter des espèces protégées et vulnérables telles que le Rollier d'Europe, le Faucon hobereau, le Grand Rhinolophe, le Murin à oreilles échancrées ou encore la Coronelle girondine.

Les continuités écologiques, pourtant reconnues comme un principe structurant des politiques d'aménagement, doivent être préservées dans toutes leurs composantes afin de maintenir les habitats, les corridors de déplacement des espèces et la fonctionnalité écologique des milieux. À ce titre, **les collectivités territoriales sont les acteurs clés de la mise en œuvre de la Trame verte et bleue**, notamment à travers leurs documents d'urbanisme qui **doivent** garantir la protection et la restauration de ces continuités.

- **Le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)** reconnaît l'importance des continuités écologiques pour l'attractivité du territoire et le bien-être des populations :

*« Le projet intègre une composante environnementale majeure qui doit permettre d'une part de préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers, les paysages emblématiques, le patrimoine, **d'assurer la préservation voire la remise en bon état des continuités écologiques liées à la biodiversité (la Trame Verte et Bleue) supports aussi d'attractivité, d'économie locale et du cadre de vie des habitants, et d'autre part de devenir un territoire pilote au niveau environnemental et en matière de transition énergétique** ». (Page 25)*

Cette vision se décline avec la Prescription 131 du SCOT du Pays d'Arles :

« P131 : Pour préserver et éviter la dégradation des continuités écologiques, il est nécessaire de limiter les éléments de fragmentation linéaire (infrastructures routières, ferrées, aériennes...). Tout nouveau projet d'infrastructures de transport devra être aménagé afin d'intégrer les besoins en déplacement des espèces et d'assurer la perméabilité écologique (avec selon les cas, des espaces relais et/ou de passage sous ces infrastructures). » (Page 70)

- **La ripisylve menacée : une zone de transition essentielle pour la biodiversité**

La destruction de 185 mètres de ripisylve peut sembler marginale. Pourtant, cet habitat est déjà extrêmement réduit, et l'accumulation des projets d'infrastructure contribue à son érosion progressive. Chaque nouvelle atteinte participe à la disparition de cette formation boisée de transition, située à l'interface entre les milieux aquatiques et terrestres, comme c'est également le cas avec le MECDU du contournement autoroutier d'Arles.

Cet espace est essentiel à la connectivité écologique. Des études démontrent que *“70% des espèces d'animaux vertébrés utilisent les corridors rivulaires à un moment donné de leur cycle de vie.”*¹ Sur notre territoire, cet habitat est un enjeu crucial pour les chiroptères, espèces bio-indicatrices et protégées. L'étude Ripisylves méditerranéennes et chauves-souris - enjeux et conservation² réalisée par le Groupe Chiroptères de Provence démontre que toutes les espèces locales de chiroptères fréquentent ce milieu. Les ripisylves endossent de multiples rôles fonctionnels : aussi bien en tant que gîte, zone de chasse, corridor écologique ou encore lieu de parade. Cette étude insiste sur la nécessité de prendre en compte la ripisylve dans

¹ Martin, F., Évette, A. & Bergès, L. (2020). Pour une meilleure prise en compte de la connectivité écologique dans l'aménagement et la gestion des berges de cours d'eau. Sciences Eaux & Territoires, -, 1h-4.

² L. Buono, L. Bruhat, A. Acca, J. Antoine, E. Cosson (2019) Ripisylves méditerranéennes et chauves-souris, enjeux et conservation. Groupe Chiroptères de Provence. Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse, EDF. 68 p Disponible ici : <https://gcprovence.wixsite.com/ripimed/guide>

l'aménagement du territoire. Dans la vallée du Rhône, ces milieux bien que fortement dégradés et fragmentés par les activités humaines constituent souvent les derniers espaces naturels encore fonctionnels. En Camargue, les milieux boisés ne représentent plus qu'une très faible proportion du territoire, moins de 3 %³. L'endiguement du fleuve et la déforestation ont en effet vu le jour dès le Moyen-âge et se sont amplifiés jusqu'au début du XXe siècle. Désormais les forêts sont essentiellement réduites à quelques fragments de ripisylves, des pinèdes en Camargue gardoise et à des boisements de Tamaris et de Genévrier de Phénicie sur le littoral. Ils sont pour la plupart de faibles superficies et morcelés. C'est le cas notamment pour les fragments de ripisylves du Grand et du Petit Rhône.

- **Destruction des continuités écologiques : un frein à l'adaptation des espèces au changement climatique**

De très nombreuses espèces sont menacées d'extinction face au changement climatique, à moins qu'elles ne développent des stratégies d'adaptation comme la migration vers un climat plus adéquat, et suivent le glissement vers le nord ou en altitude de leur aire de répartition⁴. Certaines études démontrent que la perte et la fragmentation des habitats entravent l'adaptation des espèces, et notamment des espèces spécialistes⁵. **Rompre les continuités écologiques, c'est réduire les possibilités de déplacement des espèces qui se trouveraient contraintes entre l'élévation du niveau marin et l'urbanisation, les empêchant de migrer avec le glissement de leur aire de répartition.** Ainsi, la modification des documents d'urbanisme n'affecterait pas seulement la biodiversité actuelle, mais **compromettrait durablement la capacité des espèces à faire face au changement climatique.**

Pour l'ensemble de ces raisons, **la Tour du Valat exprime une préoccupation majeure quant aux impacts potentiels de ce projet sur les espaces naturels d'une richesse écologique exceptionnelle et sur les espèces qui en dépendent.**

Les aires protégées ne peuvent être des variables d'ajustement des politiques de souveraineté énergétique ou d'aménagement du territoire.

C. Un projet incohérent avec les documents stratégiques territoriaux, nationaux et internationaux

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU - Préserver les paysages**

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) approuvé le 13 mars 2017 et inclus dans le PLU d'Arles, reconnaît le patrimoine naturel et agricole unique du territoire. Les

³ Roché, J.E. (2013). Les ripisylves, jungles méditerranéennes. In : Blondel J., Barruol G., & Vianet R. Encyclopédie de la Camargue. Buchet-Chastel

⁴ Hodgson, J. A., Thomas, C. D., Dytham, C., Travis, J. M., & Cornell, S. J. (2012). The speed of range shifts in fragmented landscapes.

⁵ Robillard, C. M., Coristine, L. E., Soares, R. N., & Kerr, J. T. (2015). Facilitating climate-change-induced range shifts across continental land-use barriers. Conservation Biology, 29(6), 1586-1595.

enjeux naturels sont considérés comme la “*trame du développement urbain*” et doivent “*forcer une réflexion sur une plus grande exigence dans l'aménagement du territoire communal.*” Ainsi, le PADD affirme que “*la préservation des paysages et des activités agricoles de Camargue et de Crau s'affiche comme l'un des objectifs majeurs du PLU.*” (P.9). La MECDU de la ville d'Arles vise à modifier “*le maintien de l'ouverture sur les grands paysages* » et le « *principe d'ouvertures visuelles à maintenir (végétation basse...)* » pour rendre compatible le projet avec l'OAP «Patrimoine - Chemin de Compostelle».

En rendant le PLU compatible avec le projet de ligne THT, la MECDU vide de sa substance l'un des objectifs majeurs du PADD : faire de la préservation des paysages et des activités agricoles de Camargue et de Crau un principe structurant de l'aménagement du territoire. Autoriser une infrastructure électrique de cette ampleur au cœur de ces espaces constitue une contradiction directe avec les orientations affichées par le document d'urbanisme de la commune et compromet l'attractivité du territoire.

- **Stratégies nationales et engagements internationaux**

La réalisation de la ligne aérienne très haute tension permise par la MECDU engendrerait des impacts incompatibles avec plusieurs cadres stratégiques structurants. La Stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) **fixe un objectif de zéro perte nette de biodiversité**, tandis que le **Plan national en faveur des milieux humides** (PNMH) vise explicitement la préservation et la restauration des fonctionnalités écologiques des zones humides.

Ce projet est par ailleurs difficilement conciliable avec le principe d’“utilisation rationnelle” (wise use) inscrit dans la **Convention de Ramsar**, et notamment son article 3.1 qui stipule que : “*Les Parties contractantes élaborent et appliquent leurs plans d'aménagement de façon à favoriser la conservation des zones humides inscrites sur la Liste et, autant que possible, l'utilisation rationnelle des zones humides de leur territoire.*” À ce titre, la France est engagée à garantir le maintien des fonctions écologiques des zones humides d'importance internationale présentes sur son territoire. Cet aspect est d'autant plus préoccupant que la ville d'Arles a été labellisée ville Ramsar en 2025.

2. La multiplication des projets d'infrastructures : la nécessité d'une planification écologique globale dans une logique de sobriété

A. L'analyse des effets cumulés confirme les préoccupations environnementales (AEC)

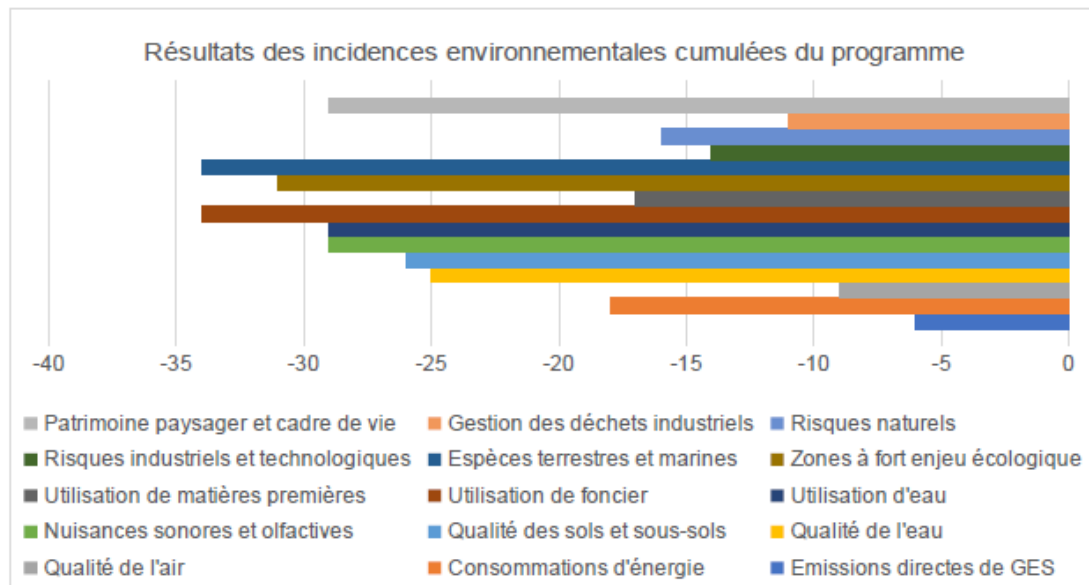
Le rapport d'une analyse des effets cumulés du programme de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire de Fos et du pourtour de l'Etang de Berre est sans équivoque : « **[Le] profil environnemental présent[e] des incidences globalement négatives du programme** » (P.45)

« Parmi les composantes les plus affectées dans l'ensemble des zones, on note :

- L'utilisation du foncier et des [espaces naturels, agricoles et forestiers] (ENAF)
- Les espèces terrestres et marines

- Les zones écologiques sensibles
- L'utilisation en eau
- Les nuisances (sonores, olfactives...)
- Le patrimoine paysager et le cadre de vie

Cette analyse met en évidence la nécessité d'actions ciblées suivant la Séquence Eviter – Réduire – Compenser pour améliorer les performances environnementales. » (P. 51)



(Page 55 du rapport)

Même si les projets analysés présentent globalement des finalités positives sur la réduction indirecte des GES et de la qualité de l'air, les projets d'infrastructures routières sont les **plus émetteurs** en incidences directes de GES, bien au-delà des projets industriels eux-mêmes. **La décarbonation industrielle risque donc d'être partiellement annulée par l'augmentation du trafic routier et logistique induit.**

Les conclusions de l'analyse des effets cumulés confirment nos préoccupations. La décarbonation de l'industrie ne doit pas se faire au détriment des enjeux écologiques et doit pleinement intégrer la sobriété énergétique, foncière et hydrique.

B. La ressource en eau : une condition de faisabilité trop peu prise en compte

La ressource en eau constitue un facteur de faisabilité décisif pour de nombreux projets industriels envisagés dans la zone Fos-Berre. Pourtant, elle est abordée de manière **insuffisante et dispersée**. Dans un contexte de **raréfaction structurelle** de la ressource, cette lacune soulève de sérieuses inquiétudes.

Tandis qu'en Méditerranée, **le changement climatique progresse 20 % plus vite que la moyenne mondiale** (*Plan Bleu*), le *SDAGE Rhône-Méditerranée* alerte déjà sur une situation critique : sur **40 %** du territoire, les prélèvements en eau dépassent les capacités naturelles de renouvellement. La ressource en eau risque d'être fragilisée à long terme pour tous les usages : industriels, agricoles, domestiques et écologiques.

Dans ce contexte, les projets envisagés impliquent **des prélèvements supplémentaires importants**. Les besoins en eau des projets pourraient augmenter de **50 à 100% d'ici 2030**, atteignant jusqu'à **46 millions de m³ par an** (*AE*, p. 27). La synthèse des effets cumulés identifie 10 projets ayant des incidences négatives sur la ressource en eau "brute", avec un prélèvement additionnel estimé à **18,6 millions de m³/an en 2035**. La production d'hydrogène par électrolyse est particulièrement consommatrice : 1 kg d'hydrogène nécessite 9 litres d'eau, dont seulement 4 litres sont restitués au milieu. Or, **les sources de ces prélèvements restent floues, ce qui empêche toute évaluation rigoureuse de leur soutenabilité**. Le changement climatique menace la disponibilité de la ressource aussi bien pour la nappe de la Crau que pour le canal d'Arles à Bouc.

La **qualité de l'eau**, tout comme sa disponibilité, demeure une problématique négligée. La synthèse des effets cumulés reconnaît que cet enjeu est **peu traité par les porteurs de projets** et extrêmement **incertain**, faute d'études (*Synthèse*, p.20). Cela concerne tant les rejets que les risques de pollution des nappes et des milieux aquatiques, dans un territoire déjà vulnérable.

Aucune étude approfondie de faisabilité hydrique n'a été versée au débat public. L'étude commandée par le GPMM n'est pas encore disponible, et son calendrier n'est pas aligné avec celui du débat. Ce manque de transparence est d'autant plus préoccupant que l'eau est une ressource limitée, dont la rareté est désormais bien documentée. Comme le souligne l'AE, les besoins en eau cumulés de l'ensemble des projets *"seront à confronter aux ressources disponibles, y compris à terme et compte tenu des projections liées aux effets du changement climatique, pour dresser un bilan entre ressources et besoins."* (*AE*, p. 27)

Le stress hydrique n'est pas seulement un enjeu environnemental : il conditionne directement la réalisation des projets industriels. **En l'absence de démonstration de leur faisabilité hydrique, les besoins énergétiques projetés pourraient être largement surestimés, faisant craindre que les infrastructures électriques précèdent des projets qui n'aboutissent pas.** L'abandon de la « gigafactory » de panneaux photovoltaïques à Fos en est une illustration concrète.

C. Une artificialisation des sols renforçant la vulnérabilité climatique du territoire

La modification des documents d'urbanisme pour permettre la réalisation de la ligne aérienne THT engendrerait une artificialisation significative du territoire, à contre-courant des politiques de zéro artificialisation nette.

Pour l'ensemble du programme, les chiffres sont éloquentes : 26 projets sur 28 analysés artificialiseraient des espaces agricoles ou naturels, pour un total estimé à **990 hectares d'ici 2035**, soit l'équivalent de 1 850 terrains de football. Et *"ce sont en particulier les projets d'infrastructures routières ou portuaires qui seront à l'origine des incidences les plus importantes sur cette composante."* (*Synthèse*, p.19).

Ce total n'inclut pas les impacts indirects liés à l'urbanisation induite par l'accueil de nouveaux arrivants (création de logements, d'infrastructures de services publics, etc.) ; cette pression foncière étant particulièrement soulignée par l'*Autorité environnementale (AE)*.

La stratégie industrielle pour la zone de Fos-Berre, rendue possible avec la réalisation de la ligne aérienne THT, est particulièrement consommatrice d'espace et ne s'ancre pas dans une logique de sobriété foncière. Pourtant, la destruction d'espaces naturels et agricoles affaiblit la résilience des territoires, et augmente la vulnérabilité des populations face aux événements extrêmes.

Les analyses disponibles convergent : la trajectoire actuelle fait peser un risque de décalage majeur entre les ambitions industrielles affichées et les capacités réelles du territoire. La ligne THT ne peut être considérée isolément, elle engage une trajectoire industrielle dont les impacts cumulés restent insuffisamment maîtrisés. **La décarbonation ne pourra être crédible que si elle s'inscrit dans une véritable logique de sobriété énergétique, foncière et hydrique, respectueuse des équilibres écologiques et de l'approche « Une seule santé ».**

3. Co-construire avec les acteurs locaux des alternatives sobres et compatibles avec les enjeux biodiversité

A. Une accélération du projet au détriment du débat démocratique

Au-delà des impacts écologiques, c'est aussi une autre fracture qui se dessine : celle du dialogue démocratique. Des efforts de concertation ont bien été faits, en vain : de nombreuses positions et propositions, claires et argumentées, de la part d'élus, citoyens, gestionnaires d'espace naturels, agriculteurs, scientifiques et autres acteurs du territoire, sont balayées par les représentants de l'état et RTE face à un intérêt présenté comme supérieur.

En particulier, lors du débat organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP) en 2025 sur les projets de réindustrialisation et de décarbonation de Fos-Berre, une opposition forte à la ligne THT aérienne a été exprimée au regard des impacts probables sur la biodiversité, les paysages et l'économie du territoire. Une contre-proposition enfouie et sous-marine, jugée crédible par une expertise indépendante mandatée par l'Etat, a été élaborée et est soutenue par les élus de l'ensemble des communes concernées situées entre Jonquières et Saint Martin de Crau, ainsi qu'un très grand nombre d'acteurs de ces territoires, parmi lesquels de nombreux agriculteurs, regroupés au sein du collectif THT 13/30.

Pourtant à l'issue du débat, l'Etat a maintenu sa position initiale en retenant le besoin de fournir une puissance supplémentaire de 4 GW à horizon 2030, qui selon lui ne peut se faire dans ces délais que via une ligne aérienne. **Le ministère de l'Energie a lancé le 13 mai 2026 l'instruction de la déclaration d'utilité publique (DUP) de cette ligne aérienne, faisant fi des multiples voix du territoire et des recommandations de la CNDP demandant à l'Etat et à RTE d'approfondir l'examen des solutions alternatives.** Le 26 mai, le Président de la République, à l'occasion de son discours sur le lancement de « l'équipe de France de l'électrification », a déclaré que cette ligne THT était nécessaire pour donner de la visibilité aux industriels de Fos-sur-Mer.

B. Les recommandations de la CNDP et de l'IGEDD doivent être mises en œuvre

Cette situation révèle une limite majeure du processus actuel : les outils de concertation existent, mais ils ne permettent pas aux propositions issues du territoire d'influencer réellement les décisions. Lorsque les alternatives sont écartées avant même d'avoir été pleinement examinées, la participation du public se transforme en une simple formalité, donnant l'illusion du choix plutôt qu'une véritable co-construction. Pourtant, la recommandation 8 sur la poursuite de l'information et la participation du public de la CNDP propose de « Développer des **espaces de co-construction des décisions** sur les projets et sur les enjeux ».

La saisine de l'IGEDD en juin 2026 pour une mission de facilitation du dialogue entre les acteurs économiques, sociaux et environnementaux illustre d'ailleurs la fragilité actuelle de la concertation. Elle témoigne des tensions persistantes et du sentiment exprimé par plusieurs acteurs locaux de ne pas être suffisamment entendus dans les choix qui façonnent l'avenir du territoire. Les conclusions de cette mission devront constituer un point d'appui pour restaurer un dialogue de confiance et construire une trajectoire réellement partagée.

Ces recommandations devront s'additionner avec celles de la CNDP formulées à l'issue du débat public, qui répondent directement aux préoccupations soulevées par les acteurs du territoire. Leur mise en œuvre ne doit pas être considérée comme une simple étape procédurale supplémentaire, mais comme une condition indispensable pour garantir un débat éclairé. Parmi ces recommandations, certaines ont particulièrement retenu notre attention (Page 178) :

PARTIE 4 - QUELS BESOINS EN ÉLECTRICITÉ ET QUELLES SOLUTIONS?

	DEMANDES DE PRÉCISIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
4.1	Préciser les scénarios d'évolution des besoins dans le temps à partir de différents scénarios de consommations intégrant les calendriers des projets et de la transition des industries existantes.	État, GPMM et PIICTO
4.2	Compléter la tierce expertise pour examiner les solutions alternatives de raccordement électrique identifiées dans le débat, avec tous les critères de comparaison demandés (faisabilité technique, coûts détaillés, délais, impacts socio-économiques et environnementaux) et, en particulier, évaluer la solution de ligne enterrée en courant continu sur le tracé proposé longeant le Rhône puis le canal d'Arles à Bouc.	État et RTE
4.3	Actualiser les scénarios de disponibilités de puissance électrique en intégrant les outils de réglage proposés par M. Petit sur l'axe Réaltor-Feuillane, et le maintien en activité à court et moyen termes des centrales thermiques à cycle combiné gaz (CCG).	État et RTE

PARTIE 6 - QUELS IMPACTS CUMULÉS SUR LES RESSOURCES ET SUR LES MILIEUX?

	DEMANDES DE PRÉCISIONS GÉNÉRALES	ADRESSÉES À
6.1	Actualiser l'inventaire des friches industrielles sur le secteur de Fos-Berre, et à l'échelon régional, et clarifier la stratégie de développement de projets sur ces espaces.	État
6.2	Développer l'analyse des effets cumulés sur : • la biodiversité et clarifier la cohérence des décisions avec les politiques de préservation (dont chartes et règles en vigueur) ; • les continuités écologiques avec une attention au rôle des friches et zones interstitielles entre les industries existantes ; • la consommation de foncier liée aux espaces naturels et aux espaces agricoles et plus spécifiquement sur l'impact des projets autoroutiers évoqués ; • l'eau et notamment une mise en perspective des scénarios sur les ressources en eau disponibles.	État
6.3	Clarifier les besoins en eau de leur projet (eau brute, eau potable, eau de mer), les mesures d'économie et de réutilisation des eaux envisagées ainsi que les rejets d'eau usées.	Porteurs de projet
6.4	Préciser l'intégration des enjeux de gestion de l'eau évoqués dans le débat et notamment dans l'élaboration des SAGE en cours et dans le SDAGE à l'échelle du bassin du Rhône.	État Porteurs des SAGE Agence de l'eau

6.5	Préciser les sites SNCRR et notamment établir la liste de l'ensemble des sites dégradés qui pourraient potentiellement accueillir des mesures de compensation, pour les différents types de milieux concernés.	État et opérateurs SNCRR
6.6	Définir des seuils d'impacts cumulés afin de prioriser les projets au regard de leurs impacts ou les sélectionner en inscrivant ces seuils dans les documents d'urbanisme qui conditionnent les autorisations environnementales.	État
6.7	Intégrer comme critères de priorisation des projets : • des indicateurs d'impact sur la biodiversité ; • la quantité des espaces naturels et agricoles artificialisés et développer un critère valorisant l'implantation de projets sur des sols déjà artificialisés ; • la sobriété hydrique et la réutilisation de l'eau.	État et partenaires

RECOMMANDATIONS SUR LA POURSUITE DE L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

	RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES	ADRESSÉES À
1	Porter la constitution d'un programme d'ensemble de décarbonation et de réindustrialisation, doté d'une vision stratégique unifiée, d'un schéma directeur, et qui serait soumis à une évaluation environnementale d'ensemble.	État et partenaires
2	Engager une concertation continue à l'échelle globale du programme de décarbonation et de réindustrialisation.	État
3	Créer une structure de gouvernance ouverte à un large public pour porter le programme.	État et partenaires
4	Poursuivre l'information et le débat sur l'ensemble des projets et leurs évolutions avec des outils en ligne d'information continue, dont reconduire la carte interactive du débat et des rencontres régulières de type forum des projets.	État et partenaires
5	Poursuivre l'information et le débat sur les effets cumulés avec un outil d'information continue et de mutualisation et des rencontres thématiques dédiées.	État et partenaires
6	Renforcer la visibilité des projets auprès du public, par des efforts notables de communication grand public, via l'ensemble des médias et par des temps d'échanges spécifiques.	Porteurs de projet
7	Préciser les modalités de la concertation continue dès la publication des enseignements de la concertation.	Porteurs de projet
8	Développer des espaces de co-construction des décisions sur les projets et sur les enjeux.	Tous les acteurs
9	Veiller à poursuivre une information auprès d'un large public et à mettre en œuvre une variété de modalités pour l'impliquer dans l'élaboration des décisions.	Tous les acteurs
10	Poursuivre la coordination entre les instances pérennes de concertation, les concertations préalables ou continues sur les projets et la concertation continue sur le programme de décarbonation et de réindustrialisation, en particulier via des réunions communes.	État et porteurs de concertation

Concernant les impacts cumulés des projets, le [rapport d'une analyse des effets cumulés du programme](#) de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire de Fos et du pourtour de l'Etang de Berre offre également des recommandations clés à mettre en œuvre :

1.1 Mettre en place une gouvernance dédiée au suivi des effets cumulés

Objectif : Organiser un suivi collectif et partagé dans le temps de l'actualisation de l'AEC

Proposition : Créer un **comité de suivi territorial** ou une **instance d'observation environnementale** dédiée à l'analyse cumulative. Cette instance aurait la charge de :

- Suivre l'évolution des projets et de leurs incidences
- Mettre à jour régulièrement l'analyse cumulative à partir de nouvelles données collectées à l'échelle des projets et du territoire
- Animer la réflexion entre acteurs (État, collectivités, industriels, experts, société civile) sur l'actualisation et la prise en compte des résultats de l'AEC dans le déploiement des projets et du programme

La concrétisation des recommandations de divers organismes est essentielle. Aussi, **La réouverture des discussions sur les alternatives sur la ligne aérienne THT est une condition sine qua non pour renouer un dialogue avec l'ensemble des parties prenantes.** Il ne s'agit pas de ralentir la transition industrielle, mais de garantir que celle-ci repose sur des choix robustes, transparents et compatibles avec les enjeux environnementaux et territoriaux. **C'est une condition indispensable pour restaurer la confiance et éviter que les choix structurants du territoire ne soient perçus comme déjà arbitrés.**

CONCLUSION

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme traduit une trajectoire d'aménagement incompatible avec les engagements de la France en matière de biodiversité et de sobriété. En permettant la réalisation de la ligne aérienne à 400 000 volts, elle fragilise les continuités écologiques, les paysages et un patrimoine naturel d'importance internationale, alors même que ces espaces constituent un atout majeur pour la résilience du territoire.

Les conclusions de l'analyse des effets cumulés confirment que la stratégie de décarbonation et de réindustrialisation, dans sa forme actuelle, engendre des incidences globalement négatives sur les milieux naturels, les ressources en eau, le foncier, les paysages et le cadre de vie. **La transition énergétique ne peut pas être crédible si elle se construit au détriment de la transition écologique.**

À ces impacts s'ajoute une incertitude majeure : la faisabilité même des projets industriels. Dans un contexte de raréfaction de la ressource en eau, où les besoins pourraient atteindre jusqu'à 46 millions de m³ par an, aucune démonstration robuste de la soutenabilité hydrique n'a été apportée. Les besoins énergétiques associés demeurent donc eux aussi incertains, faisant peser **le risque de réaliser des infrastructures électriques avant même que les projets qu'elles sont censées alimenter ne soient réellement réalisables.**

Enfin, cette procédure illustre **les limites d'une concertation dont les conclusions peinent à influencer sur les décisions.** Restaurer la confiance suppose désormais de mettre effectivement en œuvre les recommandations de la CNDPP, de l'IGEDD et des analyses environnementales disponibles, en réexaminant les alternatives et en inscrivant les décisions dans une véritable démarche de co-construction.

Cette exigence est d'autant plus forte que le Comité national de la biodiversité, dans son avis du 25 juin 2026 sur la mise en œuvre de la Stratégie nationale biodiversité 2030, alerte sur la dégradation continue de la biodiversité en France et sur le risque que notre pays ne soit pas en mesure de respecter ses engagements européens et internationaux d'ici 2030. Dans ce contexte, **les aires protégées et les zones humides ne peuvent devenir les variables d'ajustement de la réindustrialisation. La décarbonation ne sera durable que si elle s'inscrit dans une véritable logique de sobriété énergétique, foncière et hydrique, respectueuse de la biodiversité, des territoires et de l'approche « Une seule santé ».**

Pour l'ensemble de ces raisons, la Tour du Valat émet un avis défavorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.