



Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet ferroviaire et logistique
d'extension de la zone d'activités de Clesud
sur les communes de Grans (13) et de Miramas
(13)**

n° MRAe – 2020 n° 2607

2020APPACA27



Mission régionale d'autorité environnementale

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Avis du 9 juillet 2017 sur le
projet ferroviaire et logistique d'extension de la zone d'activités de Clesud sur les com-
munes de Grans (13) et de Miramas (13)

Page 1/20

Préambule

Suite à la décision du Conseil d'État n°400 559 en date du 6 décembre 2017, la mission régionale d'autorité environnementale de la région Provence Alpes Côte d'Azur, a adopté le présent avis.

La MRAe PACA, s'est réunie le 9 juillet 2020, à Marseille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet ferroviaire et logistique d'extension de la zone d'activités de Clesud sur les communes de Grans (13) et de Miramas (13).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Philippe Guillard, Jean-François Desbouis, Marc Challéat et Jacques Daligaux

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'environnement, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) a été saisie pour avis de la MRAe par le préfet des Bouches-du-Rhône, sur la base du dossier relatif à la construction du terminal de transport combiné rail-route, dans le cadre du projet ferroviaire et logistique d'extension de la zone d'activités de Clesud situé sur les communes de Grans (13) et de Miramas (13). Le maître d'ouvrage de l'opération relative à la construction du terminal de transport combiné rail-route est la société Terminal Ouest Provence.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- un dossier de demande d'autorisation.

La DREAL PACA¹ a accusé réception du dossier en date du 11/05/2020, date de départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de la MRAe. L'article R. 122-7 (II) du code de l'environnement précise que l'avis de l'autorité environnementale est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception du dossier. Toutefois, en application de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 et de ses textes subséquents, le point de départ de ce délai est reporté au 24 juin 2020.

Pour établir son avis, la DREAL PACA a consulté, conformément aux dispositions prévues par l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'Agence régionale de santé (ARS) et le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du code de l'environnement, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7-II, l'avis est également publié sur le SIDE (système d'information développement durable environnement) :

<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/PACA/autorite-environnementale-paca.aspx>

accessible via le site internet de l'autorité environnementale / DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-r1406.html>

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L. 122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.

L'article L. 122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au

¹ Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur

moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. La MRAe recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe² serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

² ae-avis@uee.scadepaca@developpement-durable.gouv.fr

Sommaire de l'avis

Préambule.....	2
Avis.....	7
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	7
1.1. Contexte, nature et périmètre du projet.....	7
1.2. Procédures.....	9
1.2.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....</i>	9
1.2.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées et information du public.....</i>	9
1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	10
1.4. Qualité de l'étude d'impact.....	10
1.5. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées. .	10
2. Analyse thématique des incidences, et prise en compte de l'environnement par le projet. ...	11
2.1. Ressource en eau.....	11
2.2. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	14
2.2.1. <i>Habitats naturels, espèces et continuités écologiques.....</i>	14
2.2.2. <i>Évaluation Natura 2000.....</i>	16
2.3. Déplacements.....	17
2.4. Qualité de l'air.....	17
2.5. Émissions de gaz à effet de serre.....	19
2.6. Bruit.....	19
2.7. Risques technologiques.....	21
2.8. Paysage.....	22

Synthèse de l'avis

Le projet ferroviaire et logistique d'extension de la zone d'activités de Clesud est constitué d'opérations réalisées en plusieurs phases, relevant de plusieurs maîtres d'ouvrage. Il fait l'objet d'une seule demande d'avis auprès de la MRAe sur la base d'une recommandation émise par la MRAe lors du cadrage préalable et prévoit :

- la création d'un terminal de transport combiné rail-route (dénommé « Terminal Ouest Provence ») par la société Terminal Ouest Provence ;
- l'extension du terminal rail-route existant dénommé « Clesud Terminal » par la société Clesud Terminal ;
- la création de deux entrepôts logistiques de 80 000 m² chacun par la société Grans Développement.

Le site du projet est un espace naturel diversifié, composé d'une prairie de fauche humide, de haies bocagères, de ripisylves, d'un verger protégé par de grandes haies brise-vent, de friches et autres tontures.

Compte tenu de la sensibilité du milieu et de l'importance du projet global, la MRAe recommande de compléter dans l'étude d'impact, la justification du choix de retenir le site limitrophe à Clesud pour la création du Terminal Ouest Provence et de deux entrepôts logistiques, au regard des incidences que les projets sont susceptibles d'avoir sur l'ensemble des thématiques environnementales pertinentes dans ce cas.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont la nappe d'eau souterraine de la Crau, la biodiversité, le bruit, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que l'identité paysagère.

La nappe de la Crau impactée par ces projets est particulièrement vulnérable aux infiltrations de pollutions de surface. Elle est alimentée à 70 % par l'infiltration des prairies irriguées de foin de Crau et dessert 270 000 habitants en eau potable. Compte tenu de sa sensibilité, la MRAe recommande d'analyser plus finement l'impact cumulé du projet avec les projets existants et futurs situés à proximité, mais aussi l'impact induit sur les eaux de ruissellement au niveau des liaisons ferrées, sur la disparition des prairies et sur la recharge de la nappe associée. A ce titre, la MRAe recommande d'étudier la mise en œuvre d'autres solutions de compensation que la solution visant à réinjecter de l'eau dans la nappe.

En termes de compensation de la biodiversité, la MRAe recommande d'augmenter le ratio de compensation en faveur du Rollier d'Europe et du Minioptère de Schreibers et de définir les mesures de compensation prévues, à savoir la mise en place et le financement d'un plan de gestion de parcelles compensatoires et la création de gîtes favorables aux chiroptères au sein des combles des bâtiments.

Concernant enfin le bruit et la qualité de l'air, la MRAe recommande de reprendre l'analyse des effets induits par le projet sur le bruit (avec et sans projet), à la mise en service et vingt après celle-ci, de reprendre le calcul des émissions de polluants à l'aide du logiciel COPERT V et d'étudier l'état actuel des polluants émis par le trafic routier.

Avis

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1. Contexte, nature et périmètre du projet

Trois sociétés envisagent la réalisation d'un projet de création et d'extension de terminal de transport combiné rail-route³ (TCRR) et de réalisation de plates-formes logistiques, en limite du Centre Logistique de l'Europe du Sud⁴ (Clesud), sur les communes de Grans et de Miramas, dans le département des Bouches-du-Rhône (cf. figure 1 ci-dessous, création du Terminal Ouest Provence, extension de Clesud Terminal et réalisation de plates-formes logistiques). En cohérence avec le cadrage préalable de la MRAe rendu le 5 septembre 2019, ces trois opérations ont été regroupées dans une étude d'impact unique portant sur les 3 projets, avec un dossier d'autorisation qui ne concerne qu'un seul des projets (autorisations échelonnées dans le temps – cf. L. 122-1-1-III).

Le site du projet est composé d'un espace naturel diversifié :

- une prairie de fauche humide arrosée par un système gravitaire, des haies bocagères plurispécifiques et des ripisylves calquées sur le tracé des canaux, notamment le canal de Craponne, sur une superficie de 33 ha environ ;
- un site de production d'arbres fruitiers protégés par de grandes haies brise-vent, sur une superficie de 22 ha environ ;
- des friches et autres tonsures, sur une superficie de 13 ha environ.



Figure 1: localisation du projet : extension du terminal rail-route Clesud existant (en jaune), création d'un terminal de transport combiné rail-route (en rouge), réalisation de deux entrepôts logistiques de 80 000 m² chacun (en orange).

³ Le transport combiné rail-route consiste en l'association de deux techniques de transport : la route sur les premiers et derniers kilomètres et le rail sur la longue distance .

⁴ Plate-forme logistique continentale de 280 ha, Clesud associe une zone d'entrepôts et un centre de vie de 220 ha et un chantier multi-technique pour le transport combiné rail-route de 60 ha (Clesud Terminal).

La société Terminal Ouest Provence prévoit la création d'un terminal de transport combiné rail-route (dénommé « Terminal Ouest Provence »), afin d'accroître le report modal des trafics de fret de la route vers le rail (objet du présent avis). Au démarrage de l'exploitation (2022), le trafic estimé serait de 36 500 UTI⁵ par an, avec un objectif de 53 000 UTI à cinq ans, ce qui correspond à 140 camions et trois trains par jour, à destination exclusive de Nancy, Bonneuil-sur-Marne et Lille. Le terminal sera exploité et entretenu par la société BTM, filiale d'Open Modal. Ce projet consiste en la construction d'un terminal intermodal et de voies de services de 5 450 ml. Il comprend l'aménagement d'une liaison ferroviaire sous caténaire, la création d'une cour de manutention destinée à accueillir des « *trains longs* » de 850 mètres linéaires, d'une voie d'accès routier, d'un bâtiment de bureaux de 250 m² et de parkings. La coupe de la cour de manutention (cf. figure 2 ci-dessous) se décompose comme suit :

- deux voies ferrées ballastées ;
- une voie ferrée en chaussée à écartement d'entraxe de 4,50 m ;
- deux zones d'évolution de grue mobile de 15 m de large chacune, sur lesquelles circulent également les poids lourds ;
- une zone de stockage des UTI de 12,60 m de large (quatre UTI sur deux niveaux).



Figure 2: Plan de masse de l'opération Terminal Ouest Provence. Source : étude d'impact.

La société Clesud Terminal envisage l'extension du terminal rail-route existant (dénommé « Clesud Terminal »), afin de prendre en charge le surplus du trafic⁶ existant et l'accueil de nouveaux clients. L'extension prévue, à savoir la création d'un nouveau terminal intermodal de deux voies de traitement supplémentaires, d'une nouvelle plateforme d'évolution-stockage et de voies de service de 1 700 ml, permettra à l'ensemble du terminal (existant et future extension) de traiter jusqu'à 100 000 UTI par an. La mise en service de l'extension de Clesud Terminal est prévue en janvier 2023.

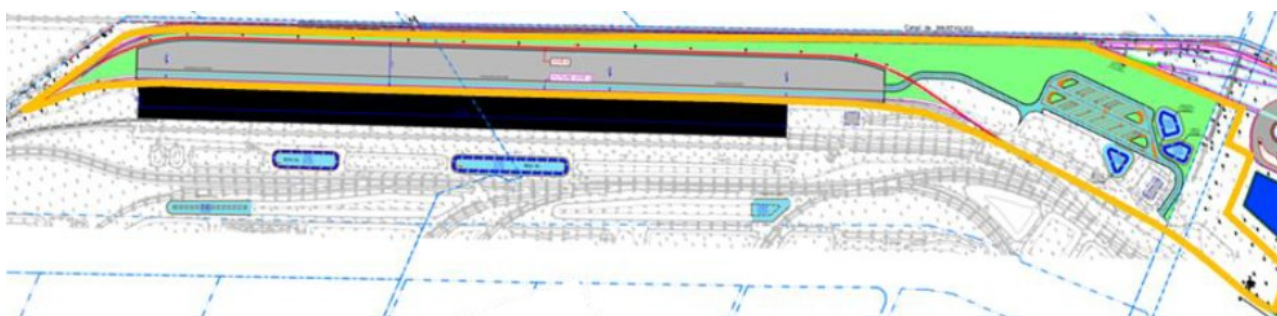


Figure 3: Plan de masse de l'opération Clesud Terminal. Source : étude d'impact.

⁵ Unités de transport intermodales (conteneurs, caisses mobiles, citernes et semi-remorques convenant au transport intermodal).

⁶ Le terminal de transport combiné de Clesud Terminal, exploité par Clesud Exploitation, fonctionne depuis 2006. Calibré à l'origine pour traiter 35 000 UTI/an, il opère désormais à hauteur de 45 à 50 000 UTI/an.

La société Grans Développement projette de son côté la création de deux entrepôts logistiques de 80 000 m² chacun, pour répondre aux demandes de prestataires logistiques et d'industriels souhaitant s'installer sur la zone (selon le dossier, les 25 entrepôts logistiques de la zone CLESUD sont aujourd'hui tous occupés).

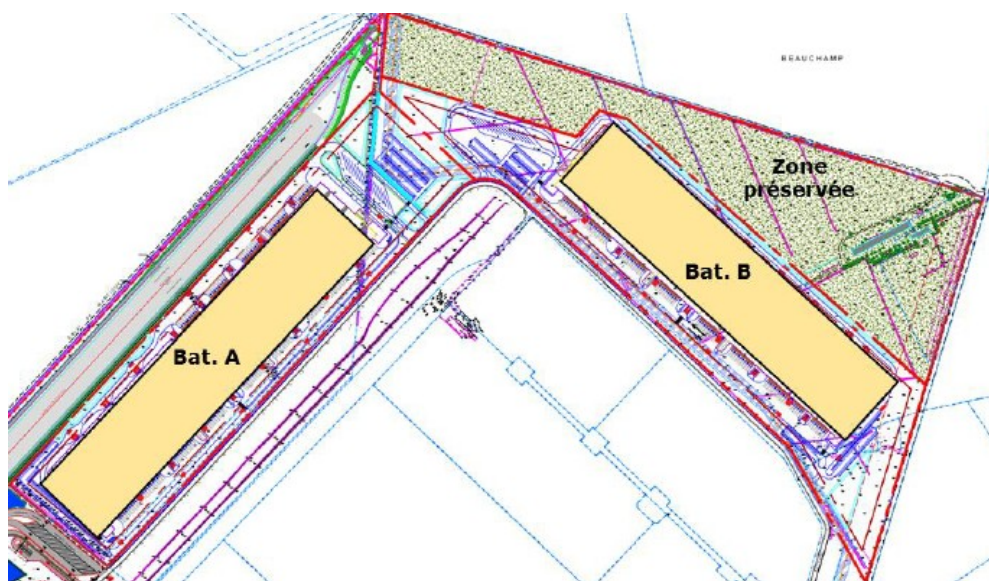


Figure 4: Plan de masse des plates-formes logistiques (Grans Développement). Source : étude d'impact.

Le dossier prévoit enfin la mise en œuvre d'un « by-pass » pour alléger la congestion sur l'axe nord de la RN 569 en provenance de l'A54 (solution transitoire pour 2022).

Le III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement précise que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences soient évaluées dans leur globalité ». Les incidences du projet doivent être « appréciées lors de la délivrance de la première autorisation ».

Les caractéristiques de cet aménagement routier ne sont pas décrites en détail dans la présente étude d'impact, ni prises en compte dans l'analyse des incidences environnementales. La MRAe considère donc que le dossier qui lui est présenté est incomplet.

La MRAe recommande d'intégrer au projet l'aménagement du « by-pass » et d'évaluer globalement les incidences de l'ensemble du projet conformément au III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions prévues par l'article R. 122-4 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie le 10 juillet 2019 par la direction départementale des territoires et de la mer des Bouches du Rhône, d'une demande de cadrage préalable des projets de chantier de transport combiné rail-route et logistiques situés sur le territoire des communes de Grans et de Miramas. La MRAe a rendu un avis le 5 septembre 2019 (cf. [avis n° MRAe – 2019-002420](#)).

Dans cet avis, la MRAe indiquait que « dans le cas des trois projets présentés, la continuité foncière mais surtout ferroviaire (voie ferrée desservant les deux terminaux) et routière (voies existantes desservant à la fois entrepôts et terminaux logistiques) ainsi que les interactions entre les projets de stockage logistique et de transport combiné conduisent a priori à considérer que les

trois projets présentés en forment un seul, qui doit être étudié dans son ensemble dans le même document. Ces interactions trop peu décrites dans les documents transmis, devront bien évidemment être précisées dans l'étude d'impact ». La MRAe relève que l'étude d'impact ne décrit pas, avec une carte à l'appui, la continuité ferroviaire et routière, ainsi que les interactions entre les projets de stockage logistique et de transport combiné.

La MRAe recommande, pour mieux appréhender le périmètre du projet, de décrire les continuités des axes ferroviaires et routiers qui relient les trois projets et la zone d'activités Clesud, ainsi que les interactions entre les projets de stockage logistique et de transport combiné.

1.2. Procédures

1.2.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet de création du Terminal Ouest Provence, d'extension de Clesud Terminal et de réalisation de plates-formes logistiques, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, relève des rubriques suivantes du tableau annexe du R. 122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017 :

- Terminal Ouest Provence :
 - **5. infrastructures ferroviaires**, a) construction de voies ferroviaires principales de plus de 500 mètres et de voies de services de plus de 1 000 m et b) construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux (soumis à examen au cas par cas).
- Plates-formes logistiques :
 - **1. installations classées pour la protection de l'environnement**, a) autres installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation (soumis à examen au cas par cas) ;
 - **39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement**, a) travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² (soumis à évaluation environnementale).

La création du Terminal Ouest Provence relevant d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage, conformément à l'article R. 122-3 du code de l'environnement, a transmis à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, une demande d'examen au cas par cas le 02/12/2018. Par arrêté préfectoral [n° AE-F9318P0395](#) du 08/01/2019, l'autorité environnementale a pris la décision motivée de soumettre les différents aménagements concernés à étude d'impact, considérant que le projet qu'ils forment « s'inscrit dans le périmètre d'un projet global ».

1.2.2. Procédures d'autorisation identifiées et information du public

Le projet relève de plusieurs procédures d'autorisation : autorisation environnementale, déclaration « loi sur l'eau », permis de construire, permis d'aménager.

Concernant la réglementation « espèces protégées », chaque opération fera l'objet d'une demande de dérogation indépendante. La société Terminal Ouest Provence a transmis une demande de dérogation « espèces protégées »⁷, dans le cadre de l'opération d'aménagement d'un terminal ferroviaire dédié au transport combiné rail-route (première demande d'autorisation).

Selon l'étude d'impact (p. 26 et 34), concernant le Terminal Ouest Provence et Clesud Terminal, « une étude de dangers spécifique en lien avec le transit de matières dangereuses sera réalisée conformément aux articles R.551-1 et suivants du code de l'environnement et sera remise à la

⁷ Dossier déposé en préfecture le 10 février 2020 et complété le 10 avril 2020.

préfecture six mois avant le début des travaux ». La MRAe considère que pour la complète information du public, ces études de dangers devraient être jointes au dossier d'étude d'impact mis à l'enquête publique.

La MRAe recommande, pour la complète information du public, de joindre au dossier d'enquête publique, une synthèse des études de dangers spécifiques au Terminal Ouest Provence et à Clesud Terminal.

1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux du projet d'ensemble, sont :

- la préservation de la nappe de la Crau, ressource stratégique et vulnérable pour l'alimentation en eau potable ;
- la préservation de la biodiversité, notamment des espèces protégées, des fonctionnalités écologiques et des sites natura 2000 à proximité de la zone logistique de Clesud ;
- la non dégradation de l'ambiance sonore, de la qualité de l'air
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre, permise par le transfert modal
- la préservation de l'identité paysagère de la Crau.

1.4. Qualité de l'étude d'impact

De manière générale, l'étude d'impact présente une structure claire et cohérente qui facilite la lecture et la compréhension des enjeux.

L'analyse des effets cumulés porte sur une liste de projets existants ou approuvés⁸, conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 5° e) du code de l'environnement. Cette analyse doit cependant aussi prendre en compte : le captage du puits des Canaux Jumeaux, l'extension et la régularisation des activités du centre de tri et de valorisation des déchets (dénommé Provence Valorisations), les trois parcs photovoltaïques aux lieux-dits « Parc d'Artillerie », « Mas Neuf » et « Le Tubé » à Istres.

,De même, l'analyse des effets cumulés résultant de l'évolution de la zone d'activités Clesud n'est pas abordée comme demandé dans l'avis⁹ rendu par la MRAe le 5 septembre 2019 (cadre préalable).

La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets cumulés, en tenant compte de tous les projets existants ou approuvés sur la commune d'Istres et de l'évolution de la zone d'activités de Clesud.

⁸ Il s'agit des projets de deux centrales photovoltaïques, de lotissement (20 lots et ensemble immobilier de 156 logements), d'exploitation d'un entrepôt logistique dans la zone d'activités Clesud par la SCI Financière ID Grans sur la commune de Grans, de zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Péronne, d'infiltration des eaux d'irrigation de la ZAC de la Péronne, de parc photovoltaïque et de défrichage préalable à la construction du parc photovoltaïque Orion 2 sur la commune de Miramas, de parc photovoltaïque des Aubargues sur la commune d'Istres.

⁹ Extrait de l'avis rendu par la MRAe le 5 septembre 2019 : « L'étude des « effets cumulés » de l'ensemble de ces réalisations entre elles, et avec les activités existantes, est dans tous les cas strictement indispensable à la complétude de l'étude d'impact qui sera présentée. Leur analyse dans trois documents distincts élaborés par trois responsables différents, travail périlleux et complexe en soi, ne permettrait en outre certainement pas de rendre compte clairement des interactions entre les opérations et de leurs incidences globales notamment en termes d'atteinte aux fonctionnalités écologiques du secteur, d'incidences liées au trafic routier et ferroviaire (bruit, qualité de l'air, émissions de GES) et à l'imperméabilisation (ruissellement, impact sur la nappe de la Crau) ».

1.5. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

Le choix de retenir le site limitrophe à Clesud pour la création :

- du Terminal Ouest Provence, repose sur la comparaison multicritères de différentes variantes d'aménagement : terminaux de Marseille-Canet, Mourepiane, Fos-Ventillon, Clesud Terminal. Les critères exposés sont l'accessibilité routière et ferroviaire, les conditions de manutention et les enjeux liés à l'environnement naturel ;
- de deux entrepôts logistiques, repose sur la comparaison multicritères de différentes variantes d'aménagement : Port-Saint-Louis-du-Rhône – zone Distriport, Saint-Martin-de-Crau – zones de Bois de Leuze et d'Écopole. Les critères exposés sont l'accessibilité routière et ferroviaire, le potentiel de développement et les enjeux liés à l'environnement naturel.

Le 7° de l'article R. 122-5 du code de l'environnement requiert « *une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine* ».

La MRAe considère que les critères environnementaux ne peuvent donc se réduire à l'analyse du milieu naturel mais doivent prendre en compte les incidences notables directes et indirectes que les projets sont susceptibles d'avoir sur l'ensemble des thématiques environnementales pertinentes pour ce projet

Cette recommandation d'analyse à la bonne échelle et de justification de l'extension de la zone d'activités de CLESUD avait d'ailleurs été formulée dans l'avis MRAe relatif au PLU de Grans

La MRAe recommande de compléter la justification du choix de retenir le site limitrophe à Clesud pour la création du Terminal Ouest Provence et de deux entrepôts logistiques, au regard des incidences que les projets sont susceptibles d'avoir sur l'ensemble des thématiques environnementales pertinentes dans ce cas.

2. Analyse thématique des incidences, et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1. Ressource en eau

Préservation de la qualité de l'eau

Sur le plan de la préservation de la qualité de l'eau, les caractéristiques intrinsèques de la nappe (sans couche imperméable protectrice l'isolant de la surface, faible profondeur et avec un fort pouvoir drainant), la rendent particulièrement vulnérable aux infiltrations de pollutions de surface. De plus, le projet est situé dans la zone de sauvegarde¹⁰ dite du « Super Ventillon » (cf. figure 3 ci-dessous).

L'étude d'impact ne présente pas la zone de sauvegarde (carte de la zone de sauvegarde et des périmètres de protection, carte piézométrique, etc.), ni les objectifs de sécurisation des captages collectifs d'eau potable de la Crau (captages de Sulauze, de l'Autodrome, de la Caspienne, de Ventillon, de Fanfarigoule, des Tapies).

¹⁰ La nappe de la Crau, identifiée ressource stratégique pour l'eau potable dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée, présente un classement de 20 % de son aire d'alimentation en « zone de sauvegarde pour l'eau potable ».

L'extension de CLESUD se situe dans la zone de sauvegarde dite du Super Ventillon



Figure 5: Superposition du projet et de la zone de sauvegarde exploitée du "Super Ventillon". Source : avis du SYM-CRAU en date du 29 juin 2020.

Les modalités de gestion des eaux de ruissellement au niveau des liaisons ferrées ne sont pas indiquées, ce qui ne permet pas d'évaluer l'incidence sur les eaux souterraines de l'ensemble du projet. L'absence de gestion des eaux de ruissellement peut être problématique (fuites et usures des trains, transport de matière dangereuse, entretiens chimiques fréquents de la végétation).

Les questions de l'utilisation de phytosanitaire ou de solutions alternatives non chimiques, de mise en place de systèmes de collecte d'éventuelles pollutions par des bacs de rétention voire de surveillance en continu pourraient utilement être étudiées pour l'entretien de la couverture végétale des bas-côtés et de la végétation des voies ferrées des terminaux.

La MRAe recommande de présenter la zone de sauvegarde dite du « Super Ventillon » et ses objectifs. La MRAe recommande également de présenter les modalités de gestion des eaux de ruissellement au niveau des liaisons ferrées.

Sur le plan quantitatif

D'un point de vue quantitatif, la nappe de la Crau est alimentée à 70 % par l'infiltration des prairies irriguées de foin de Crau. Elle alimente 270 000 habitants en eau potable. Le maintien des surfaces irriguées et du fonctionnement des canaux d'irrigation est donc indispensable (un hectare de prairie irriguée contribue à la recharge de la nappe pour environ 19 000 m³/an, soit l'équivalent de la consommation en eau potable de 250 habitants).

La réduction de l'emprise du projet de Grans Développement est à souligner. Elle permet de préserver 14 ha de prairie et de diminuer de façon significative les atteintes à la recharge de la nappe phréatique.

Cependant, le projet entraîne l'imperméabilisation de 18 ha de prairie de foin de Crau. Comme le souligne l'étude d'impact, cela représente 0,2 % des 13 500 ha de prairies irriguées. Il est rappelé néanmoins que la masse d'eau des cailloutis de la Crau est classée en équilibre précaire à préserver et que ces 18 ha représentent une perte de près de 340 000 m³ d'eau infiltrée dans la nappe par an dans le secteur le plus productif concentrant de nombreux captages pour

l'alimentation en eau potable. De plus, aucune autre ressource de substitution n'est possible sur ce territoire, d'où le classement de la nappe en « ressource stratégique » par le SDAGE.

Compte-tenu des effets du changement climatique susceptibles de porter atteinte à la ressource (raréfaction des volumes de la Durance, incertitude sur l'avenir de la culture du foin de Crau, , augmentation de l'évapotranspiration, augmentation des prélèvements dans la nappe...), il est nécessaire de maintenir au maximum les capacités de recharge de la nappe afin de limiter l'impact des pénuries à venir : tension sur les prélèvements, intrusions salines, concentrations des contaminants (diminution de l'effet dilution), atteinte des écosystèmes dépendants des eaux souterraines.

L'étude d'impact n'évalue pas l'impact cumulé du projet avec les projets existants et futurs situés à proximité, sur la disparition des prairies et de la recharge de la nappe associée. Or, ce sont près de 200 ha par an qui disparaissent soit près de 3,8 millions de m³ soustraits chaque année.

L'impact résiduel sur la ressource en eau qualifié de « faible » est sous-estimé, car les mesures d'évitement ou de réduction prévues n'auront aucune incidence sur la perte des 18 ha de prairie de foin de Crau.

Une étude est en cours pour trouver une solution afin de réinjecter de l'eau dans la nappe à titre compensatoire, selon le modèle de la ZAC de la Péronne. Il est rappelé que le projet de compensation par bassin d'infiltration a été inscrit au contrat de nappe, afin de mener une expérimentation destinée à statuer sur le bien-fondé de cette méthode à moyen et long termes. Le manque de recul sur son efficacité et la charge de son entretien (faucardage et curage des filioles et des bassins) sur le long terme, constituent des points de réserve sur la pérennité de cette solution. D'autres mesures de compensation pourraient être adaptées, comme la relocalisation des prairies irriguées dans un secteur hydrogéologiquement propice, la mise en place de mesures d'économie d'eau à concurrence idéalement du volume d'infiltration supprimé, ou encore le développement du réseau d'irrigation pour substituer des prélèvements en nappe par un canal¹¹.

A toutes fins utiles, il est rappelé que le SRADDET¹² PACA, en plus des objectifs relatifs à la logistique et à l'économie cités dans l'étude d'impact, fixe également l'objectif d'assurer la disponibilité en eau sur le long terme (règle LD1-OBJ10 A), notamment en déployant des opérations d'aménagement exemplaires. Il édicte également au travers de la règle LD2-OBJ49A « [d']éviter l'ouverture à l'urbanisation et le déclassement des surfaces agricoles équipées à l'irrigation », et prévoit la mise en place d'un principe de compensation pour toutes surfaces irrigables urbanisées visant à rétablir le potentiel de surface irrigable, la compensation devant se faire à valeur agronomique équivalente.

La MRAe recommande d'évaluer l'impact cumulé du projet avec les projets existants et futurs situés à proximité, sur la disparition des prairies et de la recharge de la nappe associée. La MRAe recommande également compte tenu de l'extrême sensibilité de cette nappe, de proposer d'autres solutions de compensation que la solution visant à réinjecter de l'eau dans la nappe.

¹¹ Ces mesures ne sont mentionnées qu'à titre indicatif.

¹² Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un document de planification qui, à l'échelle régionale, précise la stratégie, les objectifs et les règles fixées par la Région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire. Il intègre plusieurs schémas régionaux thématiques pré-existants : schéma régional de cohérence (SRCE), schéma régional de l'air, de l'énergie et du climat (SRCAE)... Il est régi principalement par les articles L. 4251-1 à L. 4251-11 et R. 4251-1 à R. 4251-17 du code général des collectivités territoriales.

2.2. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.2.1. Habitats naturels, espèces et continuités écologiques

Le site, d'une superficie de 68 ha environ, est entouré par deux grands types d'occupation des sols : des pelouses et pâturages naturels ou à usage agricole (zone de la Crau) au nord et à l'ouest, des territoires artificialisés représentés par la zone de Clesud à l'est et au sud et les zones d'activités et de lotissements de Miramas un peu plus loin au sud.

La zone d'étude s'insère dans un secteur marqué par une grande richesse écologique, soulignée par la présence de nombreux périmètres d'inventaires, de protection réglementaire et de gestion concertée. Elle est située :

- pour partie à l'intérieur de la ZNIEFF¹³ de type II « Crau » (sur 31,1 ha) ;
- en limite de la réserve naturelle régionale « Poitevine – Regarde – Venir », de la ZNIEFF de type I « Crau Sèche » et de sites Natura 2000¹⁴ : la zone spéciale de conservation (ZSC) « Crau centrale – Crau sèche » et de la zone de protection spéciale (ZPS) « Crau » ;
- à proximité (moins de dix kilomètres) du parc naturel régional des « Alpilles », de la réserve naturelle nationale des « Coussouls de Crau », des espaces classés par arrêté préfectoral de protection de biotope du « Domaine de Calissane » et de « La Sambre », de deux ZNIEFF de type I et onze ZNIEFF de type II, de deux ZSC (« Marais et zones humides liés à l'étang de Berre », « Les Alpilles ») et deux ZPS (« Garrigues de Lançon et Chaînes Alentour », « Les Alpilles »).

Les principaux enjeux concernent les espèces de flore (Tête-de-Méduse, Euphorbe hirsute), d'avifaune (Outarde canepetière, Rollier d'Europe, Œdicnème criard, Chardonneret élégant, Hirondelle rustique, Pic épeichette, Milan noir), de mammifères (Hérisson d'Europe, Écureuil roux), de chiroptères (Pipistrelle de Nathusius, Petit murin, Minioptère de Schreibers, Murin à oreilles échanquées, Grand rhinolophe, Murin de Capaccini, Grand murin, Noctule de Leisler), de reptiles (Lézard ocellé, Couleuvre de Montpellier, Couleuvre à échelons, Seps strié) et d'insectes (Sympétrum à corps déprimé, Criquet tricolore, Criquet marginé).

La zone d'étude est située dans un secteur jouant un rôle important dans la Trame verte¹⁵ régionale et locale, en tant que point d'échange entre réservoirs de biodiversité et zone tampon entre les actuelles installations de Clesud et la Crau sèche. Le canal des Martigues, à l'ouest, constitue un corridor écologique et une zone de reproduction du Sympétrum à corps déprimé. L'allée de vieux platanes enfin est favorable aux chiroptères et aux oiseaux pour leur gîte et nidification.

Les impacts résiduels du projet sont quantifiés et qualifiés, alors que les impacts bruts ne sont évalués que de façon qualitative. Il est nécessaire de compléter le dossier par l'évaluation quantitative des impacts bruts sur les habitats (surfaces d'habitats naturels détruites ou

¹³ L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) est un programme d'inventaire naturaliste et scientifique lancé en 1982 par le ministère chargé de l'environnement et confirmé par la loi du 12 juillet 1983 dite Loi Bouchardeau. La désignation d'une ZNIEFF repose surtout sur la présence d'espèces ou d'associations d'espèces à fort intérêt patrimonial. La présence d'au moins une population d'une espèce déterminante permet de définir une ZNIEFF.

¹⁴ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹⁵ La Trame verte et bleue est un réseau d'espaces et de continuités écologiques terrestres et aquatiques contribuant à la préservation de la biodiversité. Elle est portée en particulier au niveau régional par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), élaboré par la Région en association avec le Comité régional de la biodiversité.

dégradées) et les espèces (nombre d'individus, œufs, larves... détruits, surfaces d'habitats d'espèces, de corridors et nombre de gîtes détruits ou dégradés...), pour s'assurer de la pertinence de la hiérarchisation des impacts bruts et apprécier les effets des mesures d'évitement et de réduction.

La MRAe recommande de quantifier les impacts bruts du projet sur les habitats naturels et les espèces.

Le dossier présente, dans le chapitre de la comparaison des partis et variantes d'aménagement du projet, les mesures d'évitement « amont » qui ont été mises en œuvre pour redéfinir les caractéristiques du projet en termes d'ampleur :

- variante d'aménagement sur la zone nord : l'implantation prévue de trois bâtiments logistiques sur un terrain d'assiette de 33 ha a été réduite à deux bâtiments, pour préserver 14 ha de zone à enjeux environnementaux ;
- variante d'aménagement sur la zone centrale : l'accès au Terminal Ouest Provence a été déplacé, les dimensions des parkings et des bassins de rétention ont été réduites, pour limiter les impacts du projet sur l'importante population de Couleuvre de Montpellier et sur les zones de gîtes du Lézard ocellé.

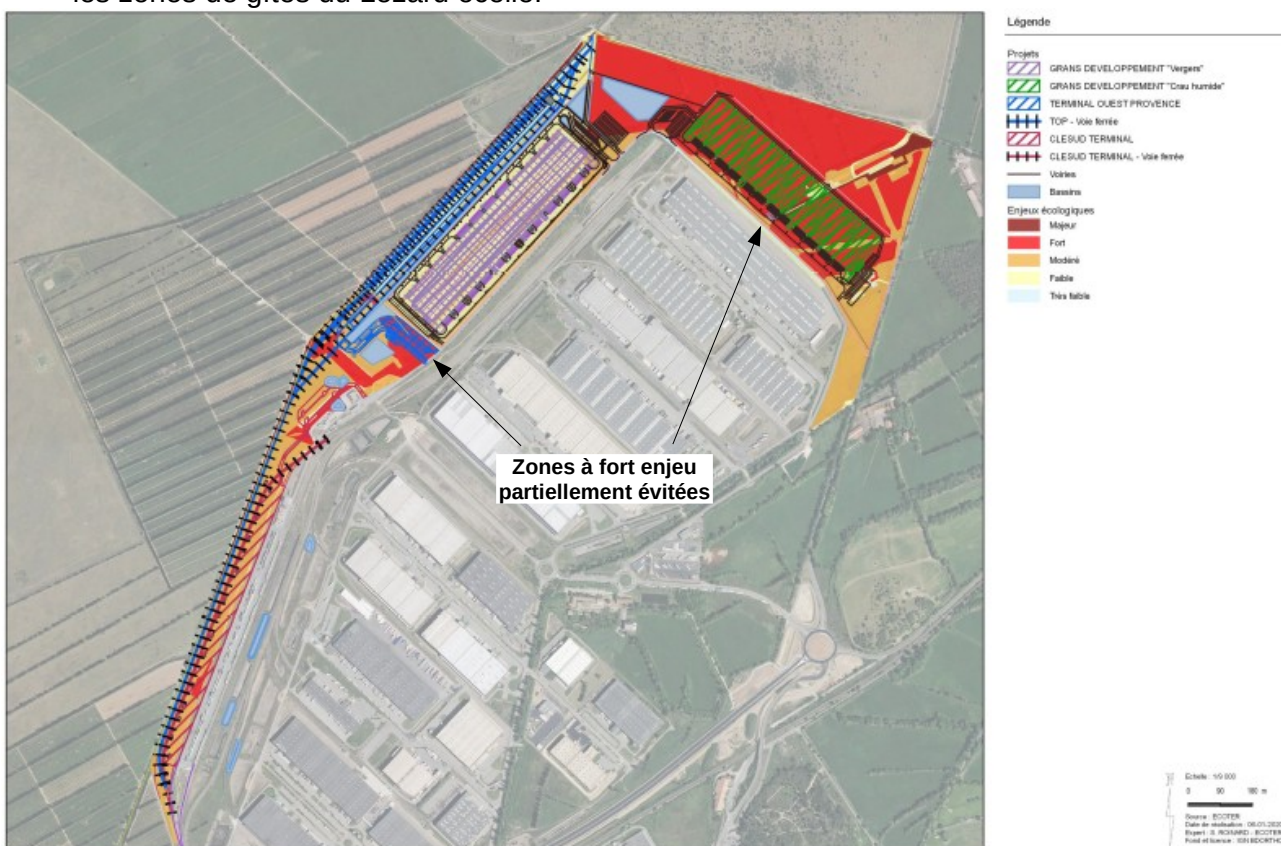


Figure 6: Superposition du projet et des enjeux écologiques. Source : volet naturel de l'étude d'impact globale

Si cette réflexion est à souligner, la MRAe considère que ces mesures ne peuvent pas être qualifiées de mesures d'évitement mais de réduction, car les zones à fort enjeu n'ont été que partiellement évitées (cf. figure 4 ci-dessus). Il serait opportun par ailleurs de présenter les raisons ayant conduit le maître d'ouvrage à ne pas éviter complètement ces zones à fort enjeu écologique.

La MRAe recommande de requalifier les mesures d'évitement proposées sur la zone nord et la zone centrale en mesures de réduction, et de présenter les raisons ayant conduit le maître d'ouvrage à ne pas éviter complètement ces zones à fort enjeu écologique.

Selon le dossier, « *malgré l'application d'un panel de mesures d'atténuation, des impacts résiduels significatifs persistent sur la faune et la flore et sur les enjeux relevant des fonctionnalités écologiques et de la nature ordinaire. Ainsi, la mise en place de mesures de compensation s'avère être nécessaire* ». Le maître d'ouvrage présente les mesures de compensation relatives au projet de Terminal Ouest Provence. Il décrit les mesures MC03 (achat d'unités compensatoires « Cossure ») et MC04 (renforcement des fonctionnalités écologiques¹⁶).

La mesure MC03 concerne la restauration de 6,5 ha de milieux ouverts thermophiles par gestion agro-pastorale favorable à la création de zones de tonsures annuelles pour compenser la perte d'habitats d'espèces telles que la Tête-de-Méduse, l'Asphodèle d'AYard, l'Édicnème criard, le Cochevis huppé, le Lérard ocellé, la Couleuvre de Montpellier, la Couleuvre à échelons et le Seps strié. Le maître d'ouvrage est invité à lever l'incohérence relevée sur le nombre d'unités de compensation à acquérir¹⁷. Le ratio de compensation, de 1 pour 1, proposé pour compenser la perte d'habitat d'espèce du Rollier d'Europe¹⁸ et du Minioptère de Schreibers¹⁹ semble sous-estimé au regard de la patrimonialité de ces espèces protégées. La fourchette de ratios de compensation, de 1 pour 1 à 1 pour 5, proposée pour compenser la perte d'individus et d'habitat d'espèce pour l'Édicnème criard et le Lézard Ocellé n'est pas assez précise. Le maître d'ouvrage doit s'engager sur un ratio et non une fourchette de ratios et l'expliquer, sur la base du retour d'expérience issu d'autres projets impactant les espèces concernées.

Les mesures de compensation MC01 (mise en place et financement d'un plan de gestion de parcelles compensatoires) et MC02 (création de gîtes favorables aux chiroptères au sein des combles des bâtiments) ne sont pas définies.

Enfin, l'installation de gîtes favorables aux chiroptères au droit du projet (au sein des combles des bâtiments) n'est pas une mesure compensatoire et doit être requalifiée en mesure de réduction.

La MRAe recommande d'augmenter le ratio de compensation en faveur du Rollier d'Europe et du Minioptère de Schreibers et de définir les mesures de compensation MC01 (mise en place et financement d'un plan de gestion de parcelles compensatoires) et MC02 (création de gîtes favorables aux chiroptères au sein des combles des bâtiments).

2.2.2. Évaluation Natura 2000

Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 se concentre les sites Natura 2000 situés en limite du projet : la zone spéciale de conservation (ZSC) « Crau centrale – Crau sèche » et la zone de protection spéciale (ZPS) « Crau ». Or, d'autres sites Natura 2000 sont situés à proximité du projet : la ZSC « Marais et zones humides liés à l'étang de Berre » (5,5 km), la ZSC « Les Alpilles » (7,8 km), la ZPS « Garrigues de Lançon et Chaines Alentour » (8,5 km) et la ZPS « Les Alpilles » (7,9 km). La MRAe identifie de possibles liens écologiques entre le site du projet et ces sites Natura 2000, compte-tenu du rayon de déplacement des oiseaux et des chiroptères, notamment pour leur alimentation.

La MRAe recommande de préciser les liens écologiques fonctionnels entre le site du projet et les zones Natura 2000 situées à proximité et de ré-évaluer en conséquence les effets que le projet peut avoir sur l'état de conservation des espèces d'oiseaux et de chiroptères qui ont justifié la désignation des sites.

¹⁶ La mise en œuvre de la mesure MC04 a pour objectif de densifier le réseau de haies et ainsi favoriser les continuités écologiques en lien avec les milieux bocagers, de créer des mares favorables aux amphibiens et à la faune en général, et de créer des gîtes favorables aux reptiles et à la petite faune en général.

¹⁷ L'étude d'impact et le volet naturel font état de sept unités de compensation, alors que le projet de convention entre la société CDC Biodiversité et la société Terminal Ouest Provence mentionne neuf unités.

¹⁸ Espèce protégée inscrite sur la Liste rouge nationale et régionale.

¹⁹ Espèce protégée inscrite sur la Liste rouge nationale.

Le dossier n'évalue pas les effets du projet sur les 72 espèces d'oiseaux recensées dans le formulaire standard de données (FSD) de la ZPS « Crau » (seules 37 espèces sont examinées).

Il n'est pas démontré que le projet ne portera pas atteinte à l'état de conservation des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 situés en limite du projet ou à proximité.

La MRAe recommande d'analyser les effets que le projet peut avoir sur les 72 espèces d'oiseaux recensées dans le formulaire standard de données.

2.3. Déplacements

L'étude de trafic a été réalisée par le bureau d'études Transmobilités (janvier 2020). Elle rend compte du trafic actuel et des simulations de trafic aux horizons 2022 et 2027 (avec projet) et 2027 (sans projet).

Selon le dossier, le trafic en entrée et sortie de Clesud est actuellement très élevé, avec 10 100 véhicules/jour dont 3 700 poids lourds (PL) jour. Le carrefour d'accès à Clesud est en limite de saturation en heure de pointe. Les poids lourds (jusqu'à 400 PL/h en heure de pointe du matin (HPM)) dégradent fortement le fonctionnement du carrefour. Les projections tenant compte du trafic induit par le projet montrent qu'aux horizons 2022 et 2027, le carrefour giratoire serait encore plus saturé avec une baisse des réserves de capacité sur l'ensemble des branches.

Le dossier propose d'aménager à court terme, une voie de « by-pass » d'une emprise de 7 m sur une longueur de 200 m. En 2022, la création de ce by-pass améliorerait significativement les conditions de circulation sur la RN569 nord, mais ne permettrait pas d'obtenir un fonctionnement circulatoire satisfaisant pour toutes les branches du carrefour, aux heures de pointe du matin et du soir. En 2027, le fonctionnement circulatoire du carrefour giratoire serait fortement saturé. Le by-pass seul ne suffirait pas pour obtenir un fonctionnement circulatoire fluide du carrefour giratoire.

Le dossier présente un aménagement pour l'horizon 2027, en lien avec le projet de « liaison Fos-Salon » porté par l'État. Il prévoit la mise à (2x2) voies de la RN569, l'aménagement du carrefour existant et la création d'un nouveau giratoire pour desservir la zone de Clesud.

Il serait utile, pour la complète information du public, de disposer d'une évaluation du trafic à plus long terme (20 ans après la mise en service). Le dossier présente une incohérence dans les données d'entrée utilisées par l'étude de trafic : la surface d'entrepôts de stockage logistique prévue est de 140 000 m², alors que l'étude d'impact indique une surface de 160 000 m².

La MRAe recommande d'évaluer le trafic à l'horizon 2042 (20 ans après la mise en service). La MRAe recommande également de réévaluer les effets induits par le projet sur le trafic, sur le fondement d'une surface d'entrepôts de 160 000 m².

2.4. Qualité de l'air

Le niveau de l'étude « air et santé » réalisée par Kaliès (décembre 2019) est de type III par référence au [guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières](#) (trafic présent sur certains tronçons homogènes inférieur à 10 000 véhicules/jour et densité de population associée dans la bande d'étude inférieure à 2 000 habitants/km²). Ce niveau a été relevé en type II du fait de l'existence d'un plan de protection de l'atmosphère²⁰ sur les communes de Miramas et de Grans. L'étude s'appuie sur les résultats de l'étude de Transmobilités

²⁰ Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) sont des plans d'actions, arrêtés par les préfets de département, qui ont pour objectif de réduire durablement les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R. 221.1 du code de l'environnement.

(novembre 2019). La MRAe invite le maître d'ouvrage à préciser s'il s'agit de la même étude de trafic jointe au dossier d'étude d'impact, qui date de janvier 2020.

État initial

Pour décrire l'état initial de la qualité de l'air, le maître d'ouvrage s'est appuyé sur les données de concentration de certains polluants atmosphériques mesurées par les stations d'Atmo Sud²¹ : particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM10), oxydes d'azote, dioxyde de soufre et ozone. Le maître d'ouvrage a eu recours à une campagne de mesures spécifiques de concentration de dioxyde d'azote, de benzène et des poussières : « *la campagne estivale s'est déroulée du 30 octobre au 13 novembre 2019* » (lire automnale). Selon le dossier, les concentrations mesurées pour ces polluants sont inférieures aux normes de la qualité de l'air (objectif de qualité, valeur limite : cf. [article R. 221-1 du code de l'environnement](#)).

L'état initial de l'étude « air et santé » ne comporte pas d'analyse sur les polluants suivants émis par le trafic routier : particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM2,5), monoxyde de carbone, composés organiques volatils non méthanique, arsenic, nickel, benzo[a]pyrène.

La MRAe recommande de compléter l'état initial des polluants émis par le trafic routier : particules PM2,5, monoxyde de carbone, composés organiques volatils non méthanique, arsenic, nickel, benzo[a]pyrène.

Incidences du projet sur la qualité de l'air

Pour les incidences en phase d'exploitation, le dossier indique que les émissions de polluants émis par le trafic routier²² ont été quantifiées à l'aide de la méthode COPERT²³ IV v9.0, pour la situation actuelle et les horizons 2022 et 2042 (vingt ans après la mise en service), avec et sans projet.

Cette analyse apparaît lacunaire pour les raisons suivantes :

- 1- L'estimation des émissions s'appuie sur une hypothèse de trafic induit par les entrepôts de stockage logistique sous-estimée (140 000 au lieu de 160 000 m²).
- 2- Les données relevant du logiciel COPERT IV v9.0 sont obsolètes, seule la dernière version du logiciel COPERT V étant à utiliser désormais afin de tenir compte des éléments les plus récents sur les émissions réelles des véhicules diesel, différentes des données constructeurs.

La MRAe recommande de reprendre le calcul des émissions de polluants à l'aide du logiciel COPERT V.

2.5. Émissions de gaz à effet de serre

L'étude réalisée par Kaliès (décembre 2019) évalue les émissions de gaz à effet de serre du projet en phase d'exploitation, selon une approche simplifiée de bilan carbone. Elle consiste à comparer les scénarios de l'état actuel et de l'état futur (avec et sans projet). Cette évaluation devrait également inclure les effets, de l'impact des travaux de réalisation du projet, vis-à-vis desquels les maîtres d'ouvrage disposent de leviers pour conduire une démarche éviter-réduire-compenser.

Le dossier prend l'hypothèse d'une mise en place du double fret (arrivée avec une caisse et retour avec une autre) à hauteur de 50 % pour les poids-lourds accédant au Terminal Ouest Provence et à Clesud Terminal, permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues au fret, sans expliciter comment ce taux peut être atteint. Le dossier indique également qu'une demande de

²¹ Association agréée de surveillance de la qualité de l'air en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

²² L'analyse porte sur l'ensemble des polluants réglementés, émis par le trafic routier.

²³ COmputer Program to calculate Emissions from Road Traffic.

création d'arrêt de bus sur la ligne 6 (Salon-de-Provence / Saint-Chamas) gérée par « Cartreize » pourra être réalisée, afin de réduire l'impact des déplacements du personnel.

Le dossier ne détaille pas les suites données aux propositions de mesures de réduction de l'impact de l'opération logistique sur le réchauffement climatique, présentées dans l'étude Kaliès :

- Favoriser le report sur fret ferroviaire : Grans Développement ne prévoit pas actuellement d'utiliser le transport ferroviaire alors que sa localisation privilégiée à proximité de deux terminaux de transport combiné pourrait être utilisée pour limiter le nombre de poids lourds. Si 20 % des UTI de Grans Développement empruntaient les rails, cela permettrait une réduction de 8 % des émissions de GES liées au fret, soit 5 kt de CO₂e²⁴ évitées (pour 50 %, cela ferait respectivement 19 % et 11kt).
- Mettre en place des panneaux photovoltaïques sur le toit des entrepôts logistiques de Grans Développement permettrait au site d'avoir accès à sa propre production d'énergies alternatives et de restituer l'excédent au réseau public.

La MRAe recommande d'évaluer la contribution du projet aux émissions de gaz à effet de serre en phase de travaux. La MRAe recommande également à la société GRANS DEVELOPPEMENT, de préciser son engagement sur les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre, à savoir : reporter de 20 % à 50 % le fret routier vers le fret ferroviaire et mettre en place des panneaux photovoltaïques sur le toit des entrepôts logistiques.

2.6. Bruit

Le bureau d'études Kaliès explique dans son rapport de modélisation acoustique en date du 14 janvier 2020, son choix de réglementation applicable au projet : « *concernant les voiries et la voie ferrée, la présente étude n'est pas directement visée par les dispositions des arrêtés du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires : les infrastructures concernées sont existantes.* », alors que le projet prévoit la création d'une voie routière de type « by-pass », la création de voies ferrées de 5 450 ml (Terminal Ouest Provence) et l'extension d'une voie ferrée existante de 1 700 ml (Clesud Terminal).

Par ailleurs, le rapport de modélisation acoustique indique que « *la présente modélisation acoustique a pour objet de modéliser le bruit généré par le projet dans son ensemble, de jour comme de nuit, à horizon 5 ans* ». A l'instar des projets routiers, l'évaluation des nuisances sonores induites par le projet, doit être effectuée à la mise en service et vingt ans après la mise en service, avec une comparaison avec et sans mise en œuvre du projet.

La MRAe recommande de compléter le rapport de modélisation acoustique afin d'explicitier le choix de la réglementation applicable et de reprendre si nécessaire la modélisation acoustique. La MRAe recommande également de compléter la modélisation acoustique afin d'analyser les effets induits par le projet sur le bruit (avec et sans projet), aux horizons suivants : à la mise en service et vingt ans après la mise en service.

2.7. Paysage

L'absence de prise en compte des bâtiments existants de la zone logistique de Clesud (comme demandé lors du cadrage préalable) dans l'analyse de l'insertion du projet dans le paysage, ne permet pas de présenter au public une perception des impacts paysagers dans leur globalité.

²⁴ L'équivalent CO₂ (abréviations : eqCO₂, éq. CO₂, CO₂e ou CO₂-eq) est, pour un gaz à effet de serre, la quantité de dioxyde de carbone (CO₂) qui provoquerait le même forçage radiatif que ce gaz, c'est-à-dire qui aurait la même capacité à retenir le rayonnement solaire (source : Wikipédia).

La MRAe recommande de compléter l'analyse des impacts du projet sur le paysage, compte-tenu des bâtiments existants de la zone logistique de Clesud.