



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

**Conseil Général de l'Environnement
et du Développement Durable**

**Avis délibéré
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) – 3e avis**

**N° MRAe
2022APPACA34/3126**

Avis du 20 mai 2022 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) – 3e avis

PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du code de l'environnement (CE), la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base du dossier de projet ferroviaire et logistique d'extension de la zone d'activités de Clesud sur les communes de Grans (13) et de Miramas (13) – 3e avis. Le maître d'ouvrage du projet est Clesud Terminal.

Le dossier comporte notamment une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 et un dossier de demande de dérogation à la protection stricte des espèces animales.

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 8 septembre 2020), cet avis a été adopté le 20 mai 2022 en « collégialité électronique » par Philippe Guillard et Sylvie Bassuel, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêtés des 11 août 2020 et 6 avril 2021, 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.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par l'autorité compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 30 mars 2022. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 8 avril 2022 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 11/04/2022 ;
- par courriel du 8 avril 2022 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui n'a pas transmis de contribution dans le délai réglementaire.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

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 R122-7 CE, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II CE, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#) et sur le [site de la DREAL](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

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 L122-1-1 CE, 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 L122-1 CE 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 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 MRAe¹ 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.

1 ae-avis@uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr

SYNTHÈSE

Le projet ferroviaire et logistique d'extension de la zone d'activités de CLESUD est constitué d'opérations réalisées en plusieurs phases et relevant de plusieurs maîtres d'ouvrage. De par leurs liens fonctionnels, ces opérations constituent un seul projet, sur la base d'une recommandation émise par la MRAe lors du cadrage préalable², qui prévoit :

- la création, par la société Terminal Ouest Provence, d'un terminal de transport combiné rail-route dénommé Terminal Ouest Provence, qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 9 juillet 2020 ;
- la création de deux entrepôts logistiques par la société Grans Développement, ayant l'objet d'un avis de la MRAe en date du 28 janvier 2021 ;
- l'extension, par la société Clesud Terminal, du terminal rail-route existant dénommé Clesud Terminal, opération dans le cadre de laquelle est sollicité le présent avis.

La MRAe relève qu'un certain nombre des recommandations émises lors de ses précédents avis n'ont pas été prises en compte et restent d'actualité. Elles traduisent principalement la nécessité :

- de décrire les continuités des axes ferroviaires et routiers qui relient les trois opérations à la zone d'activités de CLESUD, ainsi que les interactions entre les projets de stockage logistique et de transport combiné ;
- de justifier les prévisions de trafic à l'horizon 2042, avec et sans projet ;
- d'étendre l'analyse paysagère aux opérations ferroviaires et de proposer des solutions de traitement de la lisière afin d'assurer leur bonne insertion éco-paysagère ;
- de compléter le volet paysage de l'étude d'impact par un plan de masse paysager à l'échelle des trois opérations et par un plan d'actions localisant les mesures paysagères.

Concernant la préservation de la qualité des eaux souterraines, il ressort que le bassin d'infiltration créé ne préserve pas une épaisseur d'un mètre entre le toit de la nappe et le fond du bassin. De plus, l'étude d'impact ne donne aucune information sur le niveau du radier de l'extension du bassin d'infiltration existant ni sur le niveau piézométrique de la nappe, pourtant indispensable pour évaluer le risque de contamination.

Clesud Terminal prévoit la mise en place d'une mesure dont l'objectif affiché est de renforcer les fonctionnalités écologiques afin de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites. Cependant, l'étude d'impact ne détaille pas les modalités de suivi de l'état d'avancement de cette mesure. De plus, le maître d'ouvrage ne prévoit pas de suivi de la colonisation du réseau de haies par les espèces ciblées (oiseaux nicheurs, chiroptères et autres mammifères, reptiles, amphibiens).

La MRAe souligne que le maître d'ouvrage aurait dû s'appuyer sur les objectifs de conservation de chacun des cinq sites Natura 2000 potentiellement concernés par le projet (qui ne sont pas évoqués), pour démontrer l'absence d'effets significatifs dommageables sur l'état de conservation des espèces qui ont justifié leur désignation.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

2 Cf. [avis de la MRAe n°2019 002420 en date du 5 septembre 2019](#).

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	4
AVIS.....	6
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	6
1.1. Contexte, nature et périmètre du projet.....	6
1.2. Procédures.....	9
1.2.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....</i>	<i>9</i>
1.2.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....</i>	<i>10</i>
1.3. Enjeux identifiés par la MRAe.....	10
1.4. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	10
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	11
2.1. Ressource en eau.....	12
2.2. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	12
2.2.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques.....</i>	<i>12</i>
2.2.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000.....</i>	<i>14</i>

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 portent le projet de création et d'extension de terminaux de transport combiné rail-route³ (TCRR) et de réalisation de plateformes 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 plateformes logistiques). En cohérence avec le cadrage préalable de la MRAe rendu le 5 septembre 2019, ces trois opérations constituent un même projet et font donc l'objet d'une étude d'impact unique avec autorisations échelonnées dans le temps (cf. [article L122-1-1-III CE](#)).

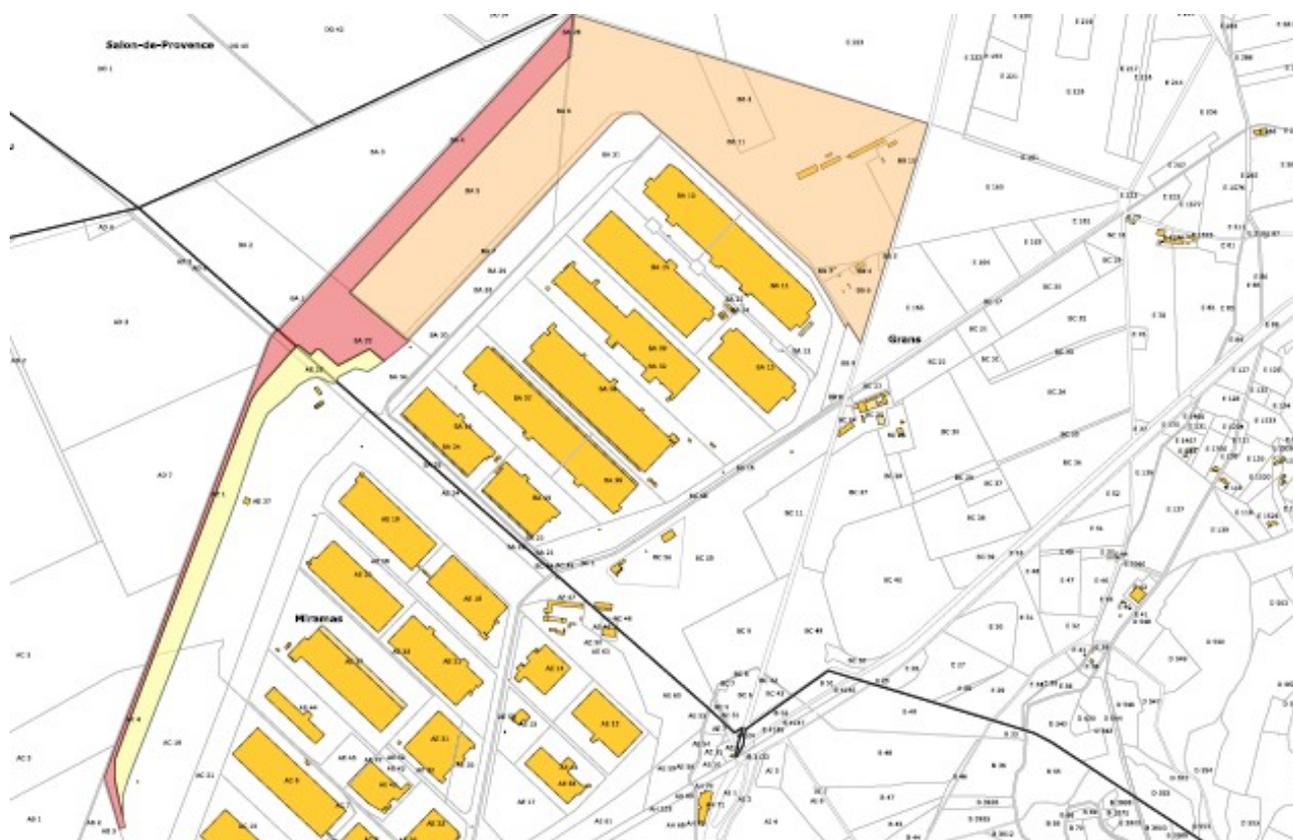


Figure 1: localisation des terrains d'assiette du projet : extension du terminal rail-route Clesud existant (en jaune), création d'un terminal de transport combiné rail-route (en rouge), réalisation de deux entrepôts logistiques (en saumon). Source : étude d'impact.

- 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).

Le projet comprend les opérations suivantes :

a) Création d'un terminal de transport combiné rail-route

La société Terminal Ouest Provence a été autorisée à réaliser 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. Au démarrage de l'exploitation (prévue en 2024), 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.

Cette opération consiste en la construction d'un terminal intermodal et de voies de services d'une longueur de 5 450 m. Elle comprend l'aménagement d'une liaison ferroviaire sous caténaire, la création d'une cour de manutention destinée à accueillir des « trains longs » de 850 m, d'une voie d'accès routier, d'un bâtiment de bureaux de 250 m² et de parkings.

Le projet ferroviaire et logistique d'extension de la zone d'activités de CLESUD a fait l'objet d'un premier avis de la MRAe en date du 9 juillet 2020 (n° MRAe 2020APPACA27 / 2607), sur la version 1 de l'étude d'impact jointe à l'appui du dossier de déclaration au titre de l'article L214-3 CE relatif à la construction du terminal de transport combiné rail-route.

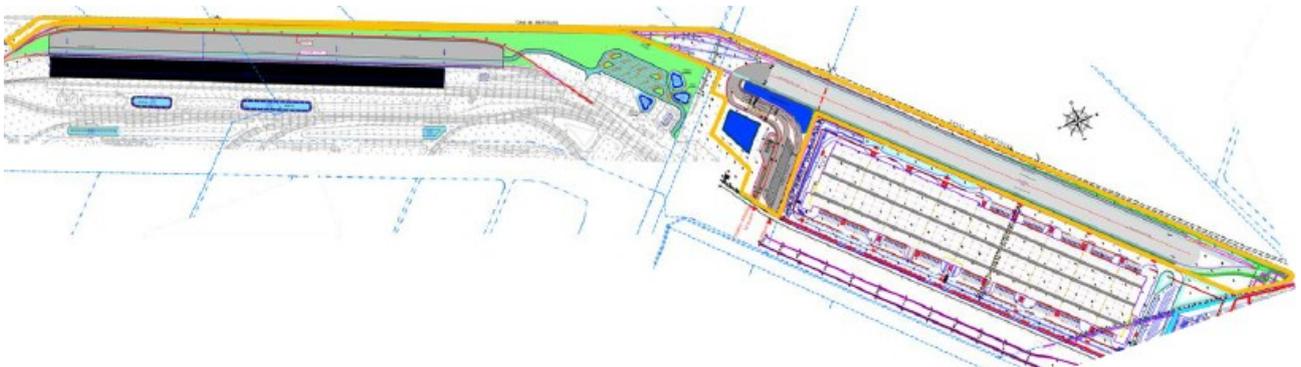


Figure 2: plan de masse de l'opération Terminal Ouest Provence (emprise en jaune). Source : étude d'impact.

b) Extension du terminal rail-route existant (actualisation de l'étude d'impact)

La société Clesud Terminal envisage l'extension du terminal rail-route existant (dénommé Clesud Terminal), objet du présent avis, afin de prendre en charge le surplus du trafic 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 novembre 2024.

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

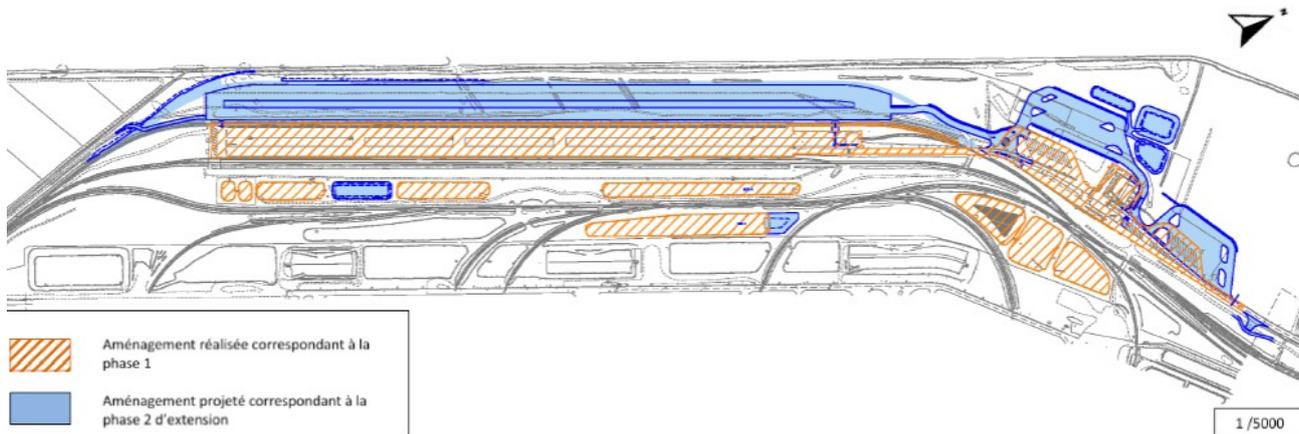


Figure 3: plan de masse de l'opération Clesud Terminal (existant en hachuré, projet d'extension en bleu). Source : étude d'impact.

c) Création de deux entrepôts

La société Grans Développement projetait de son côté la création de deux entrepôts logistiques de 67 175 m² (bâtiment A) et de 83 107 m² (bâtiment B), 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. Il était prévu :

- pour le bâtiment A, quatre cellules d'environ 9 000 m² et trois cellules d'environ 8 700 m², 2 150 m² de locaux de bureaux et 281 places de stationnement ;
- pour le bâtiment B, six cellules d'environ 9 400 m² et trois cellules d'environ 7 000 m², 2 600 m² de locaux de bureaux et 302 places de stationnement.

La MRAe précise que toutes les autorisations ont été délivrées pour la bâtiment A mais que les travaux n'ont pas commencé. Concernant le bâtiment B, le Conseil national de la protection de la nature (CNP) et le commissaire enquêteur ont émis un avis défavorable et l'autorisation n'a pas été accordée à ce jour.

Le projet ferroviaire et logistique d'extension de la zone d'activités de CLESUD a fait l'objet d'un deuxième avis de la MRAe en date du 28 janvier 2021 ([n°MRAe 2021APPACA7 / 2749, 2759, 2762, 2763](#)), sur la version 2.1 de l'étude d'impact jointe à l'appui du dossier de demande d'autorisation d'exploiter deux entrepôts.

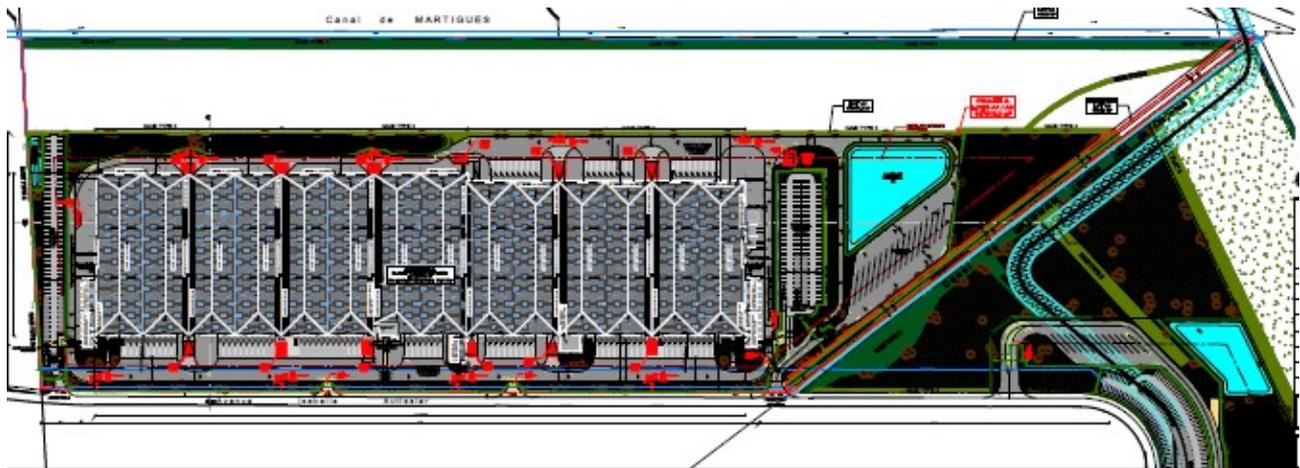


Figure 4: plan de masse de l'opération d'entrepôts logistiques (bâtiment A). Source : étude d'impact.

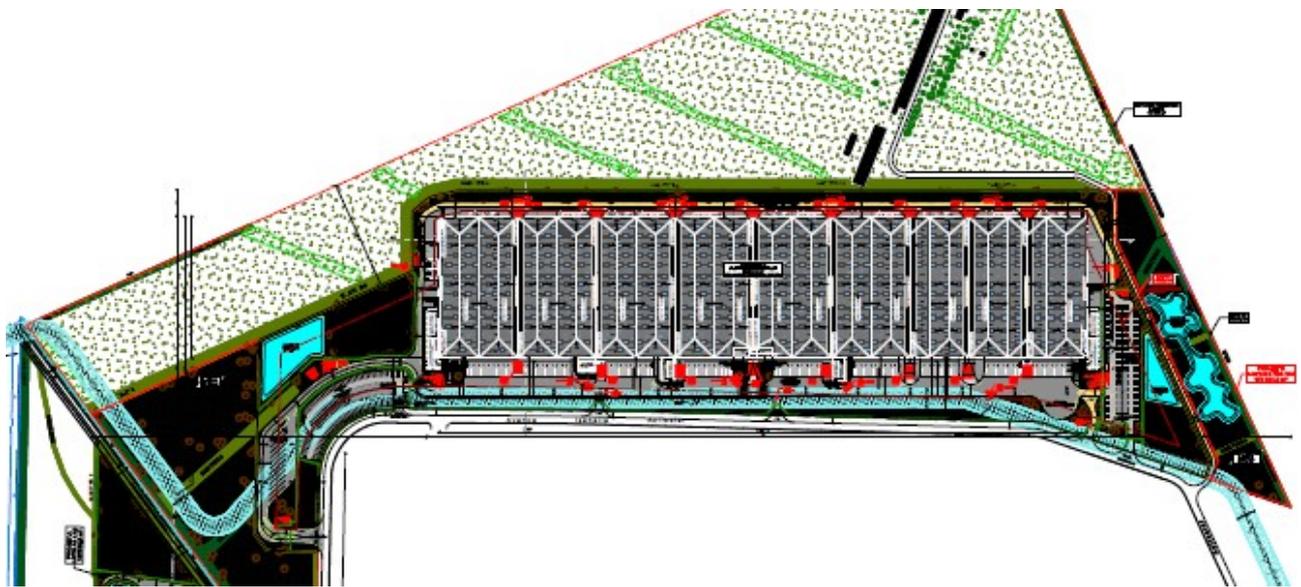


Figure 5: plan de masse de l'opération d'entrepôts logistiques (bâtiment B). Source : étude d'impact.

1.2. Procédures

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

L'opération d'extension du terminal rail-route Clesud existant, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumise à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement.

Déposé au titre de la demande de dérogation à la protection des espèces animales, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques 5. infrastructures ferroviaires a) construction de voies ferroviaires principales non mentionnées à la colonne précédente 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**, du tableau annexe du R122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017.

Le dossier précise « [qu']aucune demande d'examen au cas par cas n'a été réalisée, le maître d'ouvrage estimant que la réalisation d'une évaluation environnementale est nécessaire pour son projet ».

1.2.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après le dossier, le projet relève des procédures d'autorisation suivantes : autorisation de déroger à la législation sur la protection stricte des espèces, déclaration au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement (loi sur l'eau).

1.3. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les principaux enjeux environnementaux suivants :

- 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 situés à proximité de la zone logistique de CLESUD ;
- la non dégradation de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre, permise par le transfert modal ;
- la préservation du paysage bocager verdoyant caractéristique de la Crau irriguée.

1.4. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Le dossier n'expose pas, dans une partie dédiée, la façon dont l'étude d'impact actualisée entend répondre aux recommandations émises par la MRAe dans ses avis du 9 juillet 2020 et du 28 janvier 2021.

Par rapport aux versions précédentes, comme le recommandait la MRAe dans ses précédents avis, l'étude d'impact a néanmoins été complétée par :

- les modalités de gestion des eaux de ruissellement au niveau des liaisons ferrées ;
- les liens écologiques fonctionnels entre le site du projet et les zones Natura 2000 situées à proximité ;
- l'analyse des effets que le projet peut avoir sur les populations des 72 espèces d'oiseaux recensées dans le formulaire standard de données de la zone de protection spéciale « Crau » ;
- la justification que le site compensatoire du Mas Verry est un milieu fortement menacé.

L'étude d'impact témoigne aussi d'engagements pris par les porteurs de projets pour répondre à certaines recommandations émises par la MRAe dans ses précédents avis, à savoir :

- concernant la ressource en eau, « *une campagne de mesure complémentaire du niveau d'eau dans les piézomètres sera réalisée par Grans Développement afin de caractériser la nappe avant réalisation des travaux et de vérifier l'adéquation entre le fond des bassins et le toit de la nappe ; au besoin, la profondeur des bassins sera modifiée pour respecter la distance requise entre le fond des bassins et le toit de la nappe, tout en conservant le volume global annoncé ;*

- concernant le volet naturel de l'étude d'impact et plus particulièrement la mesure compensatoire du Mas Verry, « *la mise en œuvre des ORE⁶ est garantie par l'engagement du propriétaire [...]. On notera qu'à ce stade du projet : le montage juridique n'est pas finalisé ; l'opérateur de compensation n'est pas désigné* ». « *Concernant le Mas Beauchamp, le même cahier des charges sera appliqué, de même une seconde ORE se basant sur le même projet sera signée, même si les opérateurs de compensation sont différents* ».

En ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet de « by-pass », le dossier indique que la réalisation de cet aménagement « *est dépendante de la solution qui sera retenue le moment venu pour la réalisation de l'échangeur nord, qui sera situé à l'entrée de CLESUD au niveau de la RN569⁷* ».

Concernant l'engagement sur les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre par la recherche effective d'un report de 20 % à 50 % du fret routier vers le fret ferroviaire, le dossier indique « *qu'à ce jour, le pourcentage de report du fret routier vers le fret ferroviaire n'est pas connu précisément. Néanmoins, du fait de l'offre globale de transport au sein de la zone CLESUD, favorisée avec les deux nouvelles plateformes de transport combiné prévues, l'orientation en faveur du fret ferroviaire sera favorisée dans la mesure des possibilités. En fonction des utilisateurs, un taux de report de 20 % au minimum semble être une hypothèse très probable, néanmoins Grans Développement n'étant pas exploitant de plateforme, aucun engagement ferme n'est possible à ce stade* ».

En revanche, la MRAe relève que certaines recommandations n'ont pas été prises en compte et restent d'actualité :

- « **décrire les continuités des axes ferroviaires et routiers qui relient les trois opérations à la zone d'activités de CLESUD, ainsi que les interactions entre les projets de stockage logistique et de transport combiné ;**
- **[justifier] les prévisions de trafic à l'horizon 2042, avec et sans projet.** A cet égard, la MRAe réitère et précise sa recommandation : l'étude de trafic de janvier 2020 ne fournissant de données qu'aux horizons 2022 et 2027, le dossier ne justifie pas les estimations des données de trafic retenues à l'horizon 2042 ;
- **étendre l'analyse paysagère aux opérations ferroviaires et proposer des solutions de traitement de la lisière afin d'assurer leur bonne insertion éco-paysagère ;**
- **compléter le volet paysage de l'étude d'impact par un plan de masse paysager à l'échelle des trois projets et par un plan d'actions localisant les mesures paysagères ».**

La MRAe constate également que d'autres recommandations visant plus spécifiquement l'opération portée par Grans Développement n'ont pas été suivies d'effet, comme : « *évaluer l'impact cumulé du projet avec les projets existants et futurs situés à proximité, sur la disparition des prairies et la recharge de la nappe associée ; compte tenu de l'extrême sensibilité de cette nappe, proposer d'autres solutions de compensation que la solution visant à réinjecter de l'eau dans la nappe* ».

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

6 Obligations réelles environnementales.

7 Le projet de liaison routière Fos-Salon, porté par l'État, a fait l'objet d'un débat public entre le 1^{er} septembre 2020 et le 31 janvier 2021.

2.1. Ressource en eau

Sur le plan de la préservation de la qualité de l'eau, les caractéristiques intrinsèques de la nappe (faible profondeur, absence de couche imperméable protectrice l'isolant de la surface, forte capacité d'infiltration du sol) la rendent particulièrement vulnérable aux infiltrations de pollutions de surface. De plus, le projet est situé dans la zone de sauvegarde⁸ dite du « Super Ventillon ».

Le dossier prévoit la mise en place de mesures de protection de la nappe souterraine : techniques alternatives aux produits phytosanitaires, système de confinement de la pollution accidentelle, bassins de rétention étanches permettant un abattement des pollutions chroniques avant évacuation dans un bassin d'infiltration, dispositifs de rétention des pollutions accidentelles. Pour l'infiltration des eaux de ruissellement, Clesud Terminal prévoit d'augmenter la surface de contact du bassin d'infiltration existant (Bri4) et de créer un nouveau bassin (Bri5) au nord du projet.

Selon l'étude d'impact, « la cote TN⁹ [du bassin Bri5] sera en moyenne de 56,50 m NGF¹⁰ pour un fond de bassin à 52,60 m NGF. Le bassin présentera une profondeur de 3,90 m. Tel que relevé par le suivi piézométrique, la nappe se situe à une profondeur de 5,5 m/TN sur le secteur nord de l'opération. Par conséquent, le fond du bassin BRI5 se situera à 1,6 m au-dessus du toit de la nappe. Aucune interaction directe n'est à prévoir au cours des travaux, ni en phase d'exploitation ».

Or, à la demande du syndicat mixte de gestion de la nappe phréatique de la Crau (SYMCRAU), un suivi complémentaire de la nappe a été effectué par Grans Développement pendant la période des plus hautes eaux de l'année 2020. Il ressort que le niveau des hautes eaux relevé au point Pz1, situé à environ 250 mètres en amont du futur bassin Bri5, est de 52,89 m NGF. L'étude d'impact indique p122 que la cote piézométrique au point Pz1 est de 50,08 m NGF : le dossier mérite d'être actualisé sur ce point. La MRAe constate donc que le bassin Bri5 ne préserve pas une épaisseur d'un mètre entre le toit de la nappe (52,89 m NGF) et le fond du bassin (52,60 m NGF), comme préconisé par la doctrine élaborée par la direction départementale des territoires et de la mer des Bouches-du-Rhône.

De plus, l'étude d'impact ne donne aucune information sur le niveau du radier de l'extension du bassin Bri4 et le niveau piézométrique de la nappe, afin d'évaluer le risque de contamination.

La MRAe recommande de prendre en compte les résultats du suivi complémentaire de la nappe effectué par Grans Développement pendant la période des plus hautes eaux de l'année 2020, puis de revoir, le cas échéant, le dimensionnement du bassin d'infiltration Bri5, afin de préserver une épaisseur de un mètre entre le toit de la nappe souterraine et le fond du bassin. La MRAe recommande également de préciser le niveau du radier de l'extension du bassin Bri4 et le niveau piézométrique de la nappe.

2.2. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.2.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

8 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 ».

9 Terrain naturel.

10 Nivellement Général de la France.

Les périodes de prospections apparaissent adaptées, les méthodes retenues et l'effort de prospection semblent suffisants pour réaliser un état initial satisfaisant du patrimoine naturel de la zone d'étude et pour identifier les enjeux en présence.

Selon l'étude d'impact, l'opération d'extension du terminal rail-route Clesud existant engendre des impacts résiduels significatifs sur des espèces protégées d'oiseaux (37 espèces dont le Rollier d'Europe, le Cochevis huppé et l'Oedicnème criard), de chiroptères (14 espèces dont le Minioptère de Schreibers, le Petit murin et le Grand rhinolophe), de mammifères hors chiroptères (Hérisson d'Europe et Écureuil roux), de reptiles (8 espèces dont le Lézard ocellé) et d'amphibiens (Rainette méridionale, Crapaud commun et Crapaud calamite). Le maître d'ouvrage a déposé un dossier de demande de dérogation à la protection stricte des espèces animales. Il prévoit de mettre en œuvre deux mesures compensatoires.

La première mesure compensatoire MC05 vise à acquérir 10 unités (soit 10 ha) sur le site naturel de compensation Cossure à Saint-Martin-de-Crau, au cœur de la Crau sèche, agréé par arrêté ministériel du 24 avril 2020 et appartenant à la CDC Biodiversité¹¹. Le dispositif de l'opération Cossure, action de renaturation dans la Crau, est présenté dans le dossier de demande de dérogation « espèces protégées » (cf. p289-290). La CDC Biodiversité a acquis, dans la plaine de Crau, 357 hectares d'anciens vergers afin d'y réhabiliter un espace favorable à l'élevage ovin et à la biodiversité. L'objectif de l'opération est de reconstituer une végétation de pelouse sèche rase composée majoritairement d'espèces sauvages communes en Crau sèche. L'espace naturel restauré complète et renforce la cohérence écologique de la réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau. Le coût de cette mesure est estimé à environ 484 560 € (soit environ 48 456 €/ha) intégrant l'acquisition initiale des terrains par CDC Biodiversité (constitués auparavant de vergers industriels), la réhabilitation du site, sa gestion pastorale et son suivi scientifique sur 30 ans. Les cibles concernées par la mesure MC05 sont les habitats naturels (Tonsure annuelle sur sols superficiels méso-méditerranéenne), la flore (Tête-de-Méduse, Asphodèle d'AYard), les oiseaux (Oedicnème criard, Cochevis huppé), les reptiles (Lézard ocellé, Couleuvre de Montpellier, Couleuvre à échelons, Seps strié) et les fonctionnalités écologiques.

La MRAe n'a pas d'observation à formuler sur le dimensionnement de cette mesure.

La seconde mesure compensatoire MC06 vise, sur une superficie de 9,3 ha et pour une durée de 60 ans, à renforcer les fonctionnalités écologiques :

- densifier le réseau de haies et ainsi favoriser les continuités écologiques en lien avec les milieux bocagers (750 mètres linéaire) ;
- créer huit mares favorables à la reproduction du cortège batrachologique et d'autres espèces inféodées à ce type d'habitat ;
- créer 65 gîtes en faveur des reptiles permettant d'ouvrir un nouveau territoire aujourd'hui peu favorable aux reptiles, en particulier pour le Lézard ocellé ;
- réaliser une « coulée verte » entre les projets portés par Terminal Ouest Provence et Clesud Terminal ;
- renaturer et gérer des espaces dégradés ;
- appliquer une gestion à vocation écologique sur l'ensemble du périmètre foncier appartenant à Clesud Terminal.

¹¹ Créée en 2007, CDC Biodiversité imagine et adapte des solutions économiques, écologiques et financières pour mettre en œuvre des actions concrètes de restauration et préservation de la biodiversité, dont elle peut assurer la gestion sur le long terme. Filiale de la Caisse des Dépôts, elle a pour mission de concilier biodiversité et développement économique au service de l'intérêt général.

Le dossier indique que « *le contrôle et la garantie de réalisation de [la] mesure [MC06] sont intégrés à la mesure de suivi de chantier MA01¹²* ».

L'étude d'impact ne détaille pas les modalités de suivi de l'état d'avancement de la mesure de compensation MC06, à savoir : les objectifs de moyens (ensemble des travaux et actions écologiques prévus), les indicateurs et le protocole de suivi, la fréquence et le calendrier du suivi, ainsi que la structure en charge du suivi de la mise en œuvre.

Sur la forme, le suivi d'une mesure de compensation ne constitue pas à lui seul une mesure, mais constitue une action qui a vocation à être intégrée dans le descriptif de la mesure correspondante.

Le dossier prévoit un suivi de l'efficacité de la mesure de compensation MC06 qui vise à contrôler « *la bonne croissance du boisement* » du réseau de haies (1 passage annuel en années n+2 et n+5), « *l'état de conservation des mares et [...] leur colonisation par les amphibiens* » (2 passages nocturnes annuels en années n+1, n+2, n+4, n+7 et n+10), « *l'état de conservation des gîtes et [...] leur colonisation par les reptiles* » (2 passages annuels en années n+1, n+2, n+4, n+7 et n+10).

Toutefois le maître d'ouvrage ne prévoit pas de suivi de la colonisation du réseau de haies par les espèces ciblées (oiseaux nicheurs, chiroptères et autres mammifères, reptiles, amphibiens).

La description des modalités de suivi de l'efficacité de la mesure MC06 ne comprend pas les objectifs de résultat de la mesure compensatoire (critères d'évaluation de l'efficacité de la mesure), ni les indicateurs de suivi.

La MRAe recommande de détailler les modalités de suivi de l'état d'avancement de la mesure MC06 « renforcement des fonctionnalités écologiques ». La MRAe recommande également de compléter les modalités de suivi de l'efficacité de cette mesure, afin de suivre la colonisation du réseau de haies par les espèces ciblées et de préciser les objectifs de résultat et les indicateurs de suivi.

2.2.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 présente la liste des espèces figurant au formulaire standard de données des sites Natura 2000 situés en limite du projet (zone spéciale de conservation (ZSC) Crau centrale – Crau sèche et zone de protection spéciale (ZPS) Crau) et à proximité du projet (ZSC Marais et zones humides liés à l'étang de Berre à 5,5 km, ZSC Les Alpilles à 7,8 km et ZPS Les Alpilles à 7,9 km). A l'issue de l'analyse, il conclut « *[qu']au regard des atteintes résiduelles sur les espèces d'intérêts communautaires (très faibles), et sous réserve de la bonne application des mesures préconisées, le projet ne portera pas atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation* » des cinq sites Natura 2000 précités.

La MRAe souligne que le maître d'ouvrage aurait dû s'appuyer sur les objectifs de conservation de chacun des sites Natura 2000 (qui ne sont pas évoqués) pour démontrer l'absence d'effets significatifs dommageables sur l'état de conservation des espèces qui ont justifié la désignation des cinq sites.

La MRAe recommande de présenter les objectifs de conservation de chacun des cinq sites Natura 2000 et de démontrer l'absence d'effets significatifs dommageables du projet sur l'état de conservation des espèces au regard de ces objectifs.

12 Suivi de chantier par un écologue.