

GRANS DEVELOPPEMENT

PRO20170023



2021

PROJET DE PLATEFORMES
LOGISTIQUES A GRANS (13)

REPONSES A L'AVIS DU CNPN CONCERNANT
LE BATIMENT B

GRANS DEVELOPPEMENT

Document du 11/06/2021

FICHE DE RAPPORT

COORDONNÉES	Libellé mission	Projet de plateformes logistiques à Grans (13) Réponses à l'avis du CNPN concernant le bâtiment B
	Maître d'ouvrage	GRANS DEVELOPPEMENT
	Maître d'œuvre ou assistance	KALIES
	Interlocuteur	GRANS DEVELOPPEMENT : Jean-Michel JEDELE, Meryl GAGNIERE et Cyril PLEIMELDING
	Référence maître d'ouvrage	-
ECOTER	Coordonnées	ECOTER 44, route de Montélimar 26110 Nyons Tel : 04 75 26 34 60 www.ecoter.fr SARL au Capital de 25 000 € 510048366 RCS Romans
	Groupement	-
	Référence devis	DEVIS_20181121_G2
	Chef de projet	Samuel ROINARD
	Référence dossier	PRO20170023
	Version	Document du 11/06/2021

I RAPPEL DES CONDITIONS D'OCTROI D'UNE DEROGATION

Pour mémoire, l'article L. 411-2 du code de l'environnement, qui permet de déroger à l'interdiction posée à l'article L. 411-1 du même code d'apporter une destruction ou atteinte aux espèces animales protégées ou à leurs habitats, est rédigé comme suit :

« I.- Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions sans lesquelles sont fixées :
(...)

4° La délivrance de dérogations aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à condition qu'il **n'existe pas d'autre solution satisfaisante**, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire, et que la dérogation **ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle** :

- a) Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels ;
- b) Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété ;
- c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques **ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur**, y compris de **nature sociale ou économique**, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement (...).

Ce texte impose de facto trois conditions cumulatives tenant à :

- (i) la justification de la dérogation par l'un des motifs listés (protection de la faune et de la flore sauvage, conservation des habitats naturels, prévention de dommages aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux, etc., motif sanitaire ou de sécurité publique, autres raisons impératives d'intérêt public majeur...);
- (ii) l'absence d'autre solution satisfaisante ;
- (iii) l'absence d'atteinte à l'état de bonne conservation des espèces.

C'est ainsi que, dans son avis rendu le 1^{er} mars 2021, le CNPN se méprend sur les conditions auxquelles est subordonnée la délivrance d'une dérogation « espèces protégées ». En effet, il indique dans sa conclusion :

“En revanche, le CNPN émet un avis défavorable pour la création du bâtiment B, car il ne respecte pas la condition d'octroi de recherche du moindre impact environnemental (et aurait dû être différencié concernant la recherche de solution alternatives d'emplacement)”.

Contrairement à ce que prétend le CNPN dans sa conclusion pour justifier l'avis défavorable, la recherche du moindre impact environnemental n'est pas une condition de délivrance de la dérogation « espèces protégées ». Il s'agit de la résultante de la démarche « Eviter-Réduire-Compenser ». Le guide intitulé « Evaluation environnementale – Classification des mesures ERC », publié par le Ministère de la Transition écologique et solidaire en décembre 2019, indique ainsi :

« La loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité vise à renforcer la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC). Son application vise à concevoir des projets, plans et programmes de moindre impact environnemental. Elle conduit à définir des mesures pour éviter les impacts sur des enjeux environnementaux forts, pour réduire les impacts qui n'ont pu être suffisamment évités et pour compenser, le cas échéant, les impacts qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. (...) ».

Le présent mémoire a pour objectifs :

- De présenter le projet urbain d'ensemble de Grans Développement
- De démontrer comment le projet de Grans Développement respecte les conditions d'octroi de la dérogation sollicitée ;
- De répondre à certaines autres remarques du CNPN formulées dans son avis susvisé.

II PRESENTATION DU PROJET DE GRANS DEVELOPPEMENT

C'est bien dans ce contexte que Grans Développement porte sur cette emprise un projet urbain d'ensemble qui comporte :

- d'une part, le nouveau terminal de transport combiné TOP sur un terrain de 66.000 m² cédé par Grans Développement (ce terminal sera exploité par le Groupe Brunier et correspond au transfert de l'activité actuellement implantée à Marseille, devant être libéré dans le cadre de la poursuite du projet EUROMED) ;
- d'autre part deux bâtiments logistiques : le bâtiment A de 67.000 m² de plancher et le bâtiment B de 83.000 m² de plancher.

Ce dernier projet d'ensemble a été conçu comme faisant partie d'un projet urbain unique. Certes, il comporte plusieurs composantes donc la création de deux entrepôts de grande taille physiquement distincts (bâtiments A et B). **Mais contrairement à ce qu'indique le CNPN, la recherche de solutions alternatives ne peut pas distinguer les projets de bâtiments A et B.**

GRANS DEVELOPPEMENT bénéficie d'une maîtrise foncière complète des terrains correspondant à l'extension de CLESUD et au secteur 1AUeb. Cela permet ainsi la mise en place d'un projet urbain d'ensemble intégrant les différentes composantes de programme prévues au PLU, à savoir bâtiments logistiques et terminal de transport combiné. Elargie à TOP et à l'extension de CLESUD TERMINAL, **cette notion de projet d'ensemble avait d'ailleurs été retenue par la MRAe dans son avis du 5 septembre 2019, suite à la demande de cadrage préalable réalisée par les trois porteurs de projet.**

Ainsi qu'il est indiqué page 29 du dossier de demande de dérogation, GRANS DEVELOPPEMENT prévoit de céder à TOP le terrain nécessaire à son projet, à des conditions économiques très avantageuses et inférieures à leur prix de revient, ce qui a été demandé par TOP pour assurer la viabilité financière de son projet. **La future cession à ces conditions ne sera possible que grâce à un équilibre économique global à l'échelle des deux bâtiments A et B.**

Les aménagements nécessaires à la desserte routière et technique des deux bâtiments sont mutualisés. Ils doivent être réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Aix-Marseille-Provence en bordure de la rue Isabelle Autissier : leur conception (tracé, dimensionnement, maillage ...) concerne bien l'ensemble des deux projets, et leur mode de financement ne peut trouver là aussi sa rentabilité qu'à l'échelle de l'ensemble. En effet, la configuration du site fait que la desserte du bâtiment A, situé en « tête » de réseaux, nécessite la réalisation de la totalité des aménagements profitant ainsi au bâtiment B, de sorte que le coût total de l'investissement correspondant ne saurait être supporté par le seul bâtiment A.

En termes de trafic routier, la proximité des deux bâtiments A et B de grande taille est un facteur important de mutualisation des flux permettant un meilleur remplissage des camions, ce qui réduit nécessairement le phénomène de trafic à vide. En effet, une masse critique de flux logistiques permet d'accentuer leur massification, ce qui est en permanence recherché par les opérateurs de transport, car elle est source de réduction de kilomètres parcourus, donc d'économies et de réduction des émissions de gaz à effet de serre : **c'est donc bien l'ensemble des deux bâtiments qui permettra cette massification.**

La société Grans Développement précise également que si chacun des deux bâtiments et le projet TOP ont fait l'objet de demandes d'autorisations environnementales distinctes, donnant lieu à des arrêtés préfectoraux distincts, c'est uniquement pour des raisons tenant au classement au titre des ICPE et IOTA (loi sur l'eau) de chaque composante.

Pour rappel, TOP est soumis à autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, et chacun des deux dossiers de demande d'autorisation environnementale pour le bâtiment A et le bâtiment B inclut à la fois le volet ICPE, le volet Loi sur l'eau et le volet biodiversité avec la demande de dérogation espèces protégées.

La thématique ICPE ayant été considérée comme prédominante, l'instruction du dossier est d'ailleurs coordonnée par le service ICPE de la DREAL. A cet égard, en accord avec la DREAL, le choix de disposer de deux arrêtés préfectoraux présente le grand avantage de permettre leur transfert ultérieur au(x) futur(s) propriétaire(s) des bâtiments ou leurs exploitants. Cette méthodologie présente plus de garanties d'un point de vue juridique dans le cadre de la vie de l'établissement, du respect et du contrôle des obligations résultant de l'arrêté préfectoral.

III RESPECT DES CONDITIONS D'OCTROI DE LA DEROGATION

III.1 RAISONS IMPERATIVES D'INTERET PUBLIC MAJEUR

Plus généralement, il convient de rappeler la notion de raison impérative d'intérêt public majeur. D'un point de vue strictement juridique, le Conseil d'Etat rappelle dans sa jurisprudence que la condition tenant à la « raison impérative d'intérêt public majeur » (RIIPM) découle généralement du **projet urbain** dans lequel s'inscrit le projet de construction (CE, 3 juin 2020, *Société La Provençale*, req. n° 425395).

Dans le cas présent, il est essentiel de rappeler, conformément au dossier de dérogation déposé, que :

- ✓ ce **projet urbain d'ensemble**, qui concerne les 55 ha d'emprise ouverte à l'urbanisation en 2017 par le PLU de Grans et **faisant l'objet d'une OAP**, comporte non seulement les deux bâtiments logistiques Bâtiment A et Bâtiment B, mais également le projet de terminal de transport combiné porté par TOP (Terminal Ouest Provence)
- ✓ il répond à la **stratégie nationale pour la logistique : France Logistique 2025**
- ✓ il est en parfaite cohérence avec les **politiques publiques menées par l'ETAT** (cf Dire de l'Etat sur le projet de SCOT), la **REGION SUD** (SRADDET), le **DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE**, et **AIX-MARSEILLE PROVENCE METROPOLE** (SCOT OUEST PROVENCE, projet de SCOT) et bien sur la **commune de GRANS**, qui font de **CLESUD un pôle de développement prioritaire pour la logistique**
- ✓ la combinaison de bâtiments logistiques et d'un terminal de transport combiné permettant ainsi le **report modal d'une partie des flux constitue** un levier puissant pour la transition écologique
- ✓ le projet répond aux **besoins des entreprises** en terme de logistique, identifiés par la Métropole, face à une pénurie d'offre immobilière sur le territoire tant proche qu'éloigné
- ✓ il sera **source d'emplois nouveaux** pour le territoire
- ✓ la **production d'énergie renouvelable** par l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture est prévue.

C'est ainsi que le projet de parc logistique porté par Grans Développement s'inscrit dans un projet urbain d'ensemble plus vaste visant à permettre l'accroissement des capacités d'accueil du pôle logistique de CLESUD. Depuis quelques années, ce pôle logistique majeur de la région Sud ne présente plus de capacités d'évolution.

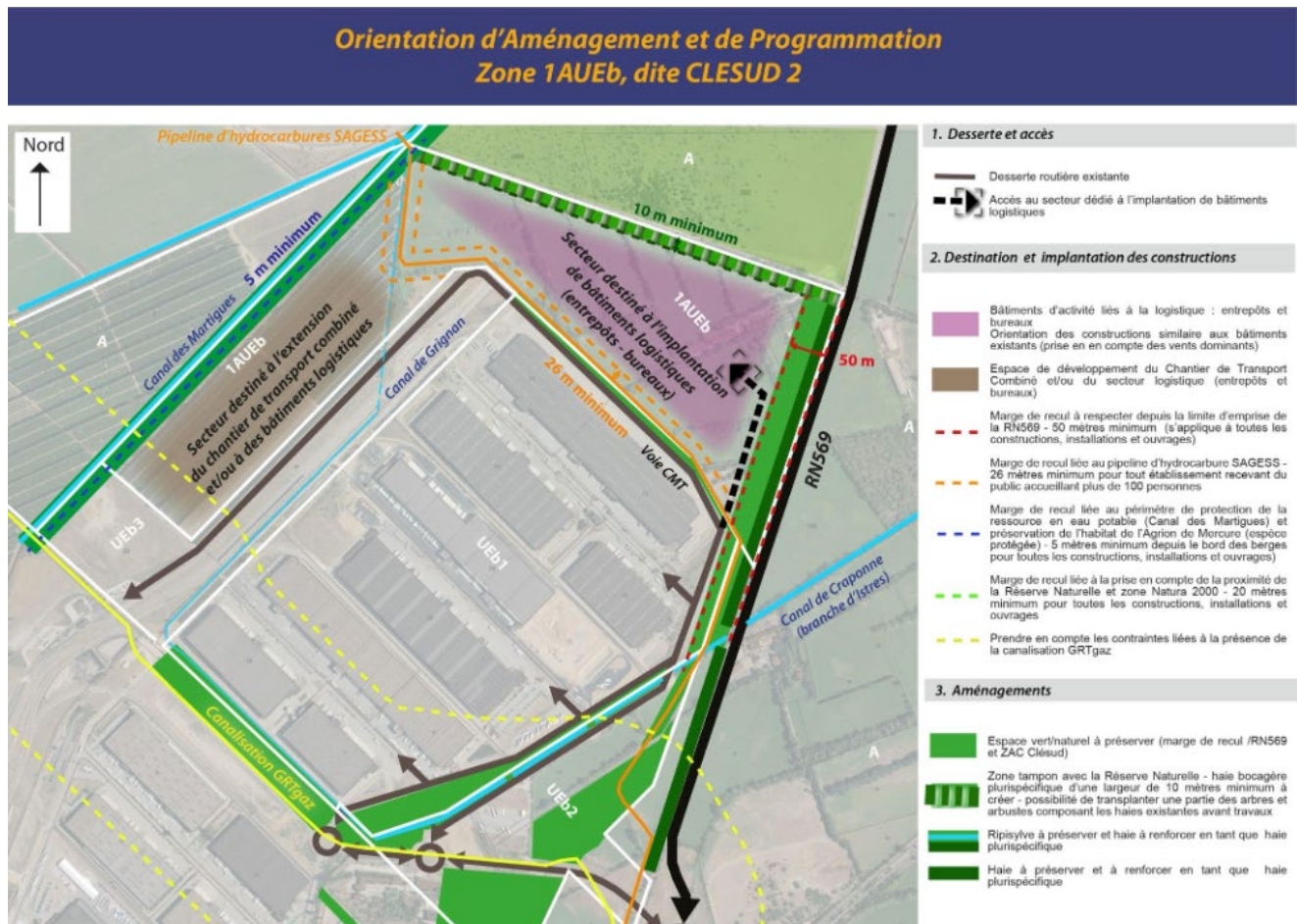
Le rapport du SRADDET mentionne que : « **La densification des espaces logistiques sera recherchée, ainsi que l'adossement à un réseau d'infrastructures (grands axes et desserte fine) et le développement de services de transport adéquats (massifiés ou de distribution urbaine). La mobilisation du foncier demeure essentielle pour les projets d'envergure (extension Clesud, densification et requalification de ZAE, implantations nouvelles) ...** » (page 116).

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Ouest Étang de Berre, qui tend à conforter les fonctions économiques stratégiques du territoire, identifie notamment la logistique parmi les fonctions motrices et fixe ainsi un objectif de « **développement d'une logistique créatrice d'emplois [...] à proximité d'infrastructures de transport majeures, tout en priorisant les zones de CLESUD, de DISTRIPORT et de la FEUILLANE** ».

Le Dire de l'Etat relatif au projet de SCOT en cours de la METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE confirme l'attente de l'Etat quant à la nécessité de développer le projet d'extension de CLESUD : « **Le SCoT doit permettre de reconcentrer le développement de la logistique dans les secteurs bénéficiant d'une connexion multimodale performante pour les activités de logistique portuaire et de distribution métropolitaine... Conforter la vocation des zones logistiques existantes, les requalifier ou anticiper leur modernisation (les 30 hectares de la façade maritime Nord de Marseille, les zones logistiques de CLESUD, ...)** »

Pour permettre le développement de la logistique dans la zone de CLESUD, la commune de Grans, soutenue par les autres collectivités locales concernées, a engagé une révision de son plan local d'urbanisme (PLU), révision qui a été approuvée en octobre 2017.

L'Orientation de programmation et d'aménagement (OAP) « Zone 1AUEb – dite CLESUD 2 » du PLU de Grans, reproduite ci-dessous, classe ainsi le terrain d'emprise du projet de bâtiment B en secteur 1AUEb. Ce secteur correspond à une zone d'urbanisation future dédiée à l'implantation de bâtiments logistiques.



Contrairement à ce qu'indique le CNPN dans son avis, le sujet du transport multimodal n'est pas « juste évoqué » dans le dossier de demande d'autorisation environnementale. Toute la question du transport est au contraire au cœur de la conception du projet.

Comme indiqué page 29 du dossier de demande de dérogation, le retour d'expérience montre qu'environ 30% des flux logistiques qui transitent par le terminal de transport combiné existant CLESUD TERMINAL concernent les entrepôts existants de CLESUD. La mise en place prochaine d'un nouveau terminal, TERMINAL OUEST PROVENCE, viendra, avec une offre de transport combiné diversifiée et concurrentielle, renforcer l'attrait de ce mode de transport alternatif pour les futurs exploitants des bâtiments développés par GRANS DEVELOPPEMENT (bâtiment A et bâtiment B).

Il ne s'agit pas d'imposer aux entreprises utilisatrices un quota quant à l'usage du mode ferré, ce qui n'aurait pas de sens d'un point de vue opérationnel. A l'inverse, les tendances actuelles observées en matière de flux logistiques montrent clairement la volonté des « chargeurs », dans le cadre de leur politique RSE (Responsabilité Sociétale et Environnementale), de minimiser les émissions de carbone : à ce titre, la présence de deux terminaux de transport combiné à CLESUD constitue un vrai levier pour favoriser l'usage du fer comme mode de transport alternatif à la route.

Quant à la voie d'eau évoquée par le CNPN, CLESUD n'étant malheureusement pas situé en bordure d'un terminal fluvial, la remarque du CNPN est sans fondement compte-tenu de la réalité du site de CLESUD.

L'ensemble de ces éléments permet de justifier que les raisons impératives d'intérêt public majeur du projet sont remplies, point qui n'est d'ailleurs pas contesté dans l'avis du CNPN.

III.2 ABSENCE DE SOLUTION ALTERNATIVE SATISFAISANTE

Pour les projets qui s'inscrivent dans un « projet urbain » tel qu'exposé ci-dessus, pour lesquels les personnes publiques ont d'ores et déjà identifié un lieu privilégié d'implantation dans le cadre d'une politique réfléchie d'aménagement du territoire à l'échelle locale, les conditions de la raison impérative d'intérêt public majeur et de l'absence de solution alternative se recoupent assez largement. La mise en évidence de la raison impérative d'intérêt public majeur justifie déjà largement l'absence de solution alternative.

En l'espèce, il convient de rappeler que le projet de la société Grans Développement s'inscrit dans la continuité des objectifs de la commune de Grans et de la Métropole Aix-Marseille-Provence, qui ont souhaité lancer l'extension de la plateforme de CLESUD en cohérence avec la stratégie territoriale métropolitaine, traduite dans le SCoT, pour faire de ce site un pôle majeur dédié à la logistique à l'échelle régionale voire nationale.

C'est ainsi que 55 hectares ont été ouverts à l'urbanisation en 2017 sur la commune de Grans. Ces documents de planification justifient le fait que l'extension de la plateforme de CLESUD est en réalité la solution à privilégier compte tenu de ses nombreux avantages et de l'absence de foncier de même surface disponible ailleurs et pouvant favoriser le développement du fret ferroviaire.

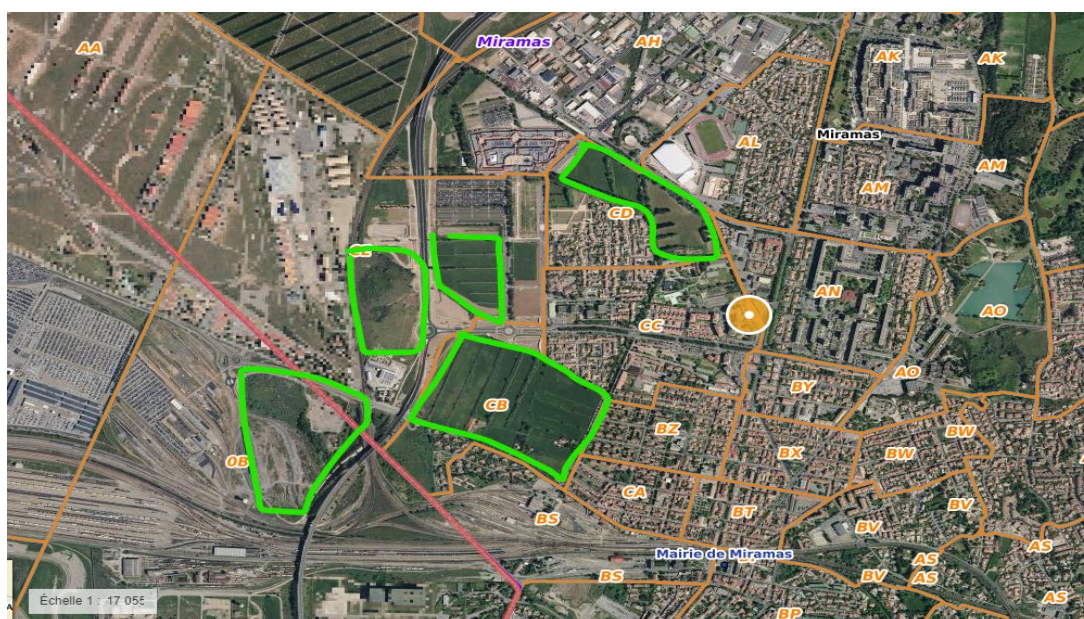
Le rapport de présentation du PLU de Grans rappelle ainsi que la zone d'activités CLESUD 2 est le « seul secteur mobilisable dans le prolongement de la zone d'activités existante, localisée hors espaces classés Natura 2000, dont notamment la Crau sèche qui sera préservée, ainsi que la Réserve Naturelle, incluse dans celle-ci » (p. 330).

La recommandation du CNPN consistant à éviter totalement le terrain d'emprise du projet de bâtiment B en le déplaçant dans un autre secteur, au motif que ce bâtiment impacte une zone bocagère à forts enjeux de biodiversité et de connexion écologique, n'est pas cohérente avec le classement du terrain en zone à urbaniser par le document d'urbanisme local, ni plus généralement avec le projet urbain porté par les collectivités territoriales concernées.

Toutefois, et pour répondre à la remarque du CNPN, même si on ne s'attachait qu'au seul bâtiment B, aucune dent creuse de 20 ha apte à recevoir le projet du bâtiment B de GRANS DEVELOPPEMENT n'existe à Miramas ou à proximité de la zone ferroviaire comme le démontre les éléments ci-après.

Si les terrains repérés sur la carte ci-dessous correspondent aux dents creuses visées par le CNPN, la carte montre clairement qu'ils ne constituent pas une solution alternative au projet de GRANS DEVELOPPEMENT : en effet, leur environnement urbain est constitué majoritairement de quartiers d'habitations, justifiant ainsi leur classement au PLU de Miramas en secteur d'urbanisation à vocation d'activités artisanales, commerciales et de bureaux, et excluant réglementairement l'implantation d'entrepôts logistiques.

Ils correspondent également à des terrains de type « crau humide » à l'identique du site de GRANS DEVELOPPEMENT. Les accès routiers à ces parcelles situées en entrée de ville ne sont pas adaptés pour recevoir un flux de camions important, et aucune desserte multi-modale n'y est possible à l'inverse du site de CLESUD retenu par GRANS DEVELOPPEMENT.



Le tableau ci-dessous fait l'analyse comparative de 4 autres sites dans un rayon de 40km autour de CLESUD et présente, pour chacun de ces sites, leurs avantages et inconvénients selon différentes thématiques :

	DISTRIPORT -Port-Saint-Louis-du-Rhône	LA FEUILLANE – Fos-sur-Mer	PARC DES AIGUILLES – Ensues-la-Redonne	CLESUD – Grans -Projet GRANS DEVELOPPEMENT – BATIMENT A	CLESUD – Grans -Projet GRANS DEVELOPPEMENT – BATIMENT B	Saint Martin de Crau
Accessibilité routière (flux de marchandises et accès des salariés)	<ul style="list-style-type: none"> Site distant de 31 km de l'autoroute A54 par la RN568 et de 40 km par la RN569 Cet axe routier est aujourd'hui très chargé en terme de flux, et nécessitera à terme d'être mis à 2 x 2 voies (liaison routière Fos-Salon soumis à la commission nationale du débat public en 2020) Bassin d'emploi très faible et absence de transports en commun nécessitant de nombreux déplacements domicile travail sur plusieurs dizaines de kilomètres 	<ul style="list-style-type: none"> Site distant de 25km de l'autoroute A54 par la RN568 et de 30 km par la RN569 Cet axe routier est aujourd'hui très chargé en terme de flux, et nécessitera à terme d'être mis à 2 x 2 voies (liaison routière Fos-Salon soumis à la commission nationale du débat public en 2020) 	<ul style="list-style-type: none"> Accès moyen, depuis l'A55, Complément d'échangeur à réaliser 	<ul style="list-style-type: none"> Site distant de 4 km seulement de l'autoroute A54 par la RN 569 L'accès routier à CLESUD ne présente aucune gêne pour d'éventuels riverains car aucun secteur habité n'est limitrophe du site et de ses accès depuis l'A54 Site bénéficiant d'un service de transports à la demande nommé ULYSSE desservant actuellement 3 arrêts à CLESUD 	<ul style="list-style-type: none"> Site distant de 4 km seulement de l'autoroute A54 par la RN 569 L'accès routier à CLESUD ne présente aucune gêne pour d'éventuels riverains car aucun secteur habité n'est limitrophe du site et de ses accès depuis l'A54 Site bénéficiant d'un service de transports à la demande nommé ULYSSE desservant actuellement 3 arrêts à CLESUD 	<ul style="list-style-type: none"> Site bénéficiant de la proximité immédiate d'un échangeur autoroutier de l'A54 Transport en commun sur site
Transport combiné	<ul style="list-style-type: none"> Terminal présentant une très faible capacité Pas de gare de triage à proximité 	Non	Non	<ul style="list-style-type: none"> Gare de triage de Miramas à 1 km au Sud présence d'un terminal de transport combiné existant sur le site de CLESUD Projet de création d'un second terminal dans le périmètre du projet d'ensemble, permettant l'accueil de trains de grande capacité 	<ul style="list-style-type: none"> Gare de triage de Miramas à 1 km au Sud présence d'un terminal de transport combiné existant sur le site de CLESUD Projet de création d'un second terminal dans le périmètre du projet d'ensemble, permettant l'accueil de trains de grande capacité 	Non
Potentiel de développement	<ul style="list-style-type: none"> Site adapté uniquement pour les flux logistiques maritimes transitant par le terminal de Distriport (import-export) Site pas adapté pour la logistique dite « continentale » Pas de terrains disponibles pour de nouvelles implantations logistiques 	<ul style="list-style-type: none"> 215 000 m² sont en cours de développement & d'aménagement, cependant les projets font face à des enjeux écologiques notables 	<ul style="list-style-type: none"> Localisation moins favorable pour la logistique : plus éloignés des grands flux autoroutiers régionaux Topographie des lieux pas très favorable à l'implantation de grands bâtiments 	<ul style="list-style-type: none"> Site reconnu nationalement parfaitement adapté pour la logistique dite « continentale » de distribution : proximité des axes autoroutiers et des bassins de consommation, offre de transports routiers Capacité du site à accueillir des bâtiments de grande taille en cohérence avec le marché et la demande des entreprises utilisatrices 	<ul style="list-style-type: none"> Site reconnu nationalement parfaitement adapté pour la logistique dite « continentale » de distribution : proximité des axes autoroutiers et des bassins de consommation, offre de transports routiers Capacité du site à accueillir des bâtiments de grande taille en cohérence avec le marché et la demande des entreprises utilisatrices 	<ul style="list-style-type: none"> Site trop excentré en terme de localisation par rapport au bassin de consommation que constitue la METROPOLE AIX-MARSEILLE Image du site peu valorisante, pas de cohérence du site Pas de terrains disponibles pour de nouvelles implantations logistiques
Biodiversité	<ul style="list-style-type: none"> Secteur à enjeux forts ayant nécessité à Distriport une demande dérogation par le Grand Port Maritime de Marseille sur des terrains situés dans l'écosystème humide du delta du Rhône Le secteur est situé au sein de la ZNIEFF II « Golfe de Fos-sur-Mer » de même il est situé à proximité immédiate des sites Natura 2000 liés à la 	<ul style="list-style-type: none"> Situé en limite immédiate de plusieurs périmètres à statuts soulignant la richesse écologique du secteur. Il s'agit notamment de la Réserve Naturelle des Coussouls de Crau qui abrite une faune et flore d'intérêt majeur. Ainsi, la contrainte écologique est ici très forte 	<ul style="list-style-type: none"> Proximité immédiate d'un site Natura 2000 Présence d'espèces protégées 	<ul style="list-style-type: none"> Proximité immédiate de la RNN, de la RNR et des sites Natura 2000 liés à la Crau 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet s'implante sur un secteur aux enjeux écologiques principalement liés aux parcelles de Crau humide (origine anthropique) Présence d'une Znieff II Proximité immédiate de la RNN, de la RNR et des sites Natura 2000 liés à la Crau 	<ul style="list-style-type: none"> Secteur très sensible de Crau sèche déjà fortement impacté par l'urbanisation, De nombreuses espèces dont certaines font l'objet d'un plan national d'actions sont présentes ici (Outarde canepetière, Lézard ocellé) Secteur situé au sein d'une zone « dortoirs » et

	DISTRIPORT -Port-Saint-Louis-du-Rhône	LA FEUILLANE – Fos-sur-Mer	PARC DES AIGUILLES – Ensues-la-Redonne	CLESUD – Grans - Projet GRANS DEVELOPPEMENT – BATIMENT A	CLESUD – Grans -Projet GRANS DEVELOPPEMENT – BATIMENT B	Saint Martin de Crau
	<p>Camargue et aux Marais entre Crau et Grand Rhône</p> <ul style="list-style-type: none"> Les secteurs potentiels pour ce type de projet abritent une faune et flore exceptionnelle. Les études existantes montrent l'existence de multiples espèces protégées sur ces secteurs (Pélobate cultripède, Fauvette à lunettes, gravelot à collier interrompu, Saladelle de Provence, Saladelle de Girard, etc.). Avis défavorable du CNPN (22/02/2019) 			<ul style="list-style-type: none"> Les parcelles de vergers intensifs présentent un intérêt écologique moindre 		<p>d'un domaine vital identifiés dans le PNA Faucon Crécerellette</p> <ul style="list-style-type: none"> Avis défavorable du CNPN (13/12/2019) Aucun zonage environnemental n'est directement concerné, cependant proximité immédiate de la RNN et des sites Natura 2000 liés à la Crau
Autres aspects	<ul style="list-style-type: none"> Le secteur Fos-sur-Mer / Port-St-Louis-du-Rhône présente l'inconvénient d'une mauvaise qualité de l'air, peu propice à l'implantation de nouvelles implantations logistiques Bassin d'emploi trop restreint Cible prioritaire : logistique portuaire 	<ul style="list-style-type: none"> Le secteur Fos-sur-Mer/ Port-St-Louis-du-Rhône présente l'inconvénient d'une mauvaise qualité de l'air, peu propice à l'implantation de nouvelles implantations logistiques Bassin d'emploi trop restreint Cible prioritaire : logistique portuaire 	<ul style="list-style-type: none"> Présence de sol pollués Site identifié pour de la logistique urbaine ou de la messagerie mais pas en grande logistique Cible prioritaire : logistique du dernier kilomètre 	<ul style="list-style-type: none"> Extension d'un pôle logistique majeur existant, évitant ainsi le mitage du territoire Présence d'un parc d'immobilier logistique existant de grande importance, permettant ainsi de mutualiser de nombreux services et de bénéficier de synergies en terme de transport routier entre les différentes activités : co-chargement, activité de « reverse logistique »... conduisant à réduire le nombre de camions sur les routes Proximité des villes de Grans, Miramas et Istres bénéficiant d'un bassin de main d'œuvre relativement important et proche du site Cible prioritaire : logistique continentale / multimodale rail-route 	<ul style="list-style-type: none"> Extension d'un pôle logistique majeur existant, évitant ainsi le mitage du territoire Présence d'un parc d'immobilier logistique existant de grande importance, permettant ainsi de mutualiser de nombreux services et de bénéficier de synergies en terme de transport routier entre les différentes activités : co-chargement, activité de « reverse logistique »... conduisant à réduire le nombre de camions sur les routes Proximité des villes de Grans, Miramas et Istres bénéficiant d'un bassin de main d'œuvre relativement important et proche du site Cible prioritaire : logistique continentale / multimodale rail-route 	<ul style="list-style-type: none"> Bassin d'emploi de qualité moyenne car déjà impacté par les nombreuses implantations logistiques Cible prioritaire : logistique continentale

Critères :	Très négatif	Négatif	Neutre	Positif
------------	--------------	---------	--------	---------

En synthèse, la recherche de solutions alternatives devait bien être faite à l'échelle du projet dans son ensemble, et non bâtiment par bâtiment, comme le CNPN a pu le penser. L'avis défavorable repose semble-t-il sur une erreur de compréhension du projet. Comme rappelé ci-dessus, **celui-ci n'a pas été conçu à la carte**. Il n'a d'intérêt que pris dans sa globalité, et c'est précisément cette globalité qui le rend impossible à mettre en œuvre ailleurs faute de foncier disponible suffisant et raccordé au fer.

Le CNPN a estimé à tort que la pluralité des procédures administratives traduisait l'existence de plusieurs projets alors qu'au contraire il existe un seul projet urbain global qui a d'ailleurs conduit à réaliser une **étude d'impact unique** conformément à la demande de la MRAe et à la méthodologie issue de l'ordonnance du 3 août 2016 modifiant le contenu des évaluations environnementales (approche par projet et non plus par procédure).

Dans son avis (cf page 1), **le CNPN a clairement constaté que l'analyse des solutions alternatives au projet, « examinée à l'échelle large de la métropole Aix-Marseille en considérant cinq sites potentiels selon une analyse multicritère (...) est ainsi bien appréhendée ».**

III.3 ABSENCE D'ATTEINTE A L'ETAT DE BONNE CONSERVATION DES ESPECES

L'urbanisation du terrain d'emprise du projet du bâtiment B résulte d'une décision d'aménagement du territoire concertée et négociée entre les différents acteurs concernés (collectivités locales, Etat...) lors de la révision du PLU de Grans. Dans ce même PLU, et comme rappelé précédemment, figure également une OAP qui a été définie au terme d'un processus d'évaluation environnementale intégrant la démarche ERC, correspondant à la recherche d'un projet de moindre impact environnemental :

- La question de l'évitement du terrain d'emprise du projet de bâtiment B a ainsi d'ores et déjà été traitée dans le cadre de la révision du PLU de Grans ;
- le PLU de Grans prévoit de nombreuses mesures tendant à réduire et à compenser les effets de l'implantation de nouveaux bâtiments logistiques sur la nouvelle zone d'activités CLESUD 2.

Précisément, le rapport de présentation du PLU de Grans indique (p. 357-358) :

Thématique et rappel des enjeux	Principales incidences probables	Principales mesures proposées
<p>Biodiversité spécifique (habitats, faune, flore, zones humides) et continuités écologiques d'importance au sein de secteurs urbanisés⁷³</p>	<p>Le zonage va induire l'aménagement d'une voie de desserte et la mise en place d'un éclairage, ce qui va induire bruit et pollution lumineuse, potentiellement dérangeant pour la biodiversité (perturbation des continuités écologiques nocturne et aérienne)</p> <p>Effet d'emprise sur des espaces naturels remarquables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 28,88 ha de prairies de fauches bocagères. <p>Risques potentiels d'atteintes indirectes sur l'habitat « Steppes de la Crau » du fait de sa proximité immédiate avec l'emprise du projet (poussières, pollutions accidentelles, ...)</p> <p>Destruction d'environ 7,4 km de haies dont 3 km de haies plurispécifiques de structure complexe en bocage prairial.</p> <p>Atteintes très fortes sur les populations d'espèces animales de la RNR La Poitevine-Regarde-Venir : effet d'emprise sur les habitats de chasse, de reproduction, d'hivernage, destruction de zones de corridors, car bien que le projet soit situé en dehors de la réserve, l'espace du projet est utilisé par les espèces présentes au sein de la réserve.</p> <p>Risques de perturbations, dérangements et de mortalité d'individus en phases travaux et d'exploitation,</p>	<p>Mesures actées :</p> <p>Mesures d'atténuation permettant une limitation des nuisances sonores, lumineuses sur les espèces de la réserve, et la maintien/recréation de milieu favorables au maintien de la biodiversité :</p> <p>Maintien/création de Haies et corridors: 3 km de haies plurispécifiques seront nécessairement supprimées, pour permettre la réalisation du projet. L'OAP prévoit toutefois qu'un linéaire total de 2,2 km de même qualité sera recréé sur place.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintien d'une zone tampon entre la zone d'activité et le coussol par le renforcement/création d'une haie plurispécifique significative (longueur, largeur et espèces végétales) afin de limiter le dérangement des espèces de la réserve (limitation de l'impact de l'éclairage, poussières, bruit) et de recréer un milieu favorable aux espèces, en compensation des haies présentes au cœur de la zone de projet qui seront nécessairement retirées. - Préservation de la haie existante le long de la RN569 pour préserver la continuité des espaces verts et une liaison/corridor écologique entre la ripisylve du canal de Craponne et la RNR et renforcement de celle-ci en tant que haie plurispécifique - Création d'une haie plurispécifique en bordure du canal des Martigues - Préservation de l'habitat à Aigrion de Mercure (préservation d'une marge de recul aux abords du Canal des Martigues et de la ripisylve). <p>Voie de desserte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'OAP prévoit que la voie de desserte passe par le cœur de la zone de projet plutôt qu'en limite avec la réserve naturelle pour limiter le dérangement des espèces situées dans la réserve. <p>Eclairage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'OAP indique les types d'éclairages à privilégier pour limiter les impacts liés au dérangement des espèces <p>Autres mesures à prendre en compte lors de la</p>

	<p>conception/réalisation des projets :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place des mesures en phase chantier afin de limiter la production de poussières et les risques de pollution accidentelle sur la Réserve Naturelle. - Adapter le calendrier des travaux afin de limiter le dérangement de la faune. - Suivi du chantier et de la mise en œuvre des mesures par un écologue indépendant. <p>Dans le cadre des mesures compensatoires, l'OAP prévoit également :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mise à l'irrigation d'une superficie équivalente de prairies bocagères au sein ou au contact direct avec les habitats et espèces des sites Natura 2000 R9310064 « Crau » et FR9301595 « Crau centrale – Crau sèche », ce qui permettra de conserver la cohérence écologique globale du réseau Natura 2000. - la compensation, au minimum à linéaire équivalent, le linéaire de haies plurispécifiques qui ne pourrait être compensé sur le site de projet, soit 800 mètres supplémentaires. <p>Enfin, avec la réduction de la superficie opérée entre le PLU de 2011 et la présente révision du document d'urbanisme, au niveau du quartier des Aréniers, près de 7 ha sont réaffectés à la zone agricole, dans le prolongement de la zone N2000.</p> <p>Dans le cadre des mesures compensatoires, l'OAP prévoit également :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mise à l'irrigation d'une superficie équivalente de prairies bocagères au sein ou au contact direct avec les habitats et espèces des sites Natura 2000 R9310064 « Crau » et FR9301595 « Crau centrale – Crau sèche », ce qui permettra de conserver la cohérence écologique globale du réseau Natura 2000. - la compensation, au minimum à linéaire équivalent, le linéaire de haies plurispécifiques qui ne pourrait être compensé sur le site de projet, soit 800 mètres supplémentaires.
--	--

Le projet urbain porté par la société Grans Développement respecte les dispositions du PLU de Grans et **pousse encore plus loin l'application de la démarche « Eviter – Réduire – Compenser »**. En effet, dans le cadre de l'évaluation environnementale de son projet, Grans Développement :

- a mené une nouvelle démarche d'évitement sur le terrain d'emprise du projet de bâtiment B, afin de réduire son impact environnemental. Cette démarche d'évitement est présentée dans l'étude d'impact du projet (p. 213 et suivantes).
- a mené une nouvelle démarche de réduction et de compensation, tant sur site que hors site.

La mise en œuvre de la séquence ERC dès la phase de conception du projet nous a conduit, compte-tenu des enjeux identifiés, à retenir une démarche itérative présentée pages 213 à 217 du dossier de demande de dérogation. Au final, cette phase de définition du projet de bâtiment B conduit à **limiter à 18 ha environ l'emprise foncière du bâtiment B**, et à **préserver à l'état naturel environ 17 ha de surface d'évitement (en limite de la réserve naturelle) et de compensation** (pointe sud du terrain), afin notamment de préserver un espace tampon en limite de la réserve naturelle préservant ainsi la fonctionnalité du corridor écologique Est-Ouest, pérennisé avec la mise en place d'une ORE, répondant ainsi parfaitement aux objectifs du SRADET.



Plan de masse des deux entrepôts logistiques (Source : Etude d'impact du projet, p. 350)

Cette zone d'évitement et de compensation représente 48 % du potentiel urbanisable selon le PLU communal qui est de 35 ha pour la partie foins de Crau : le CNPN ne peut donc affirmer que le projet de bâtiment B de GRANS DEVELOPPEMENT ne répond pas à la notion de recherche du moindre impact environnemental.

Par ailleurs, concernant la mesure de compensation hors site (mesure C2), le CNPN affirme à tort que celle-ci n'est pas acquise et que l'ORE reste à établir. Le propriétaire du site et son exploitant ont confirmé leur accord pour sa mise en place conformément aux annexes N°17 et N°19 du dossier de demande de dérogation.

Ce projet urbain d'ensemble constitué des deux bâtiments et du terminal TOP conçus à l'échelle de l'OAP du PLU de Grans, est la seule manière d'appréhender de manière cohérente les enjeux environnementaux du projet, avec une séquence ERC cohérente fixant une emprise d'évitement et de compensation très significative sur la partie actuellement affectée à la culture de foins de Crau, et avec des mesures de compensations efficaces et suivies dans le temps. Pour rappel, c'était également la demande de la MRAe (cf précédemment).

A l'inverse, une démarche d'urbanisation qui ne retiendrait pas cette vision d'ensemble, et qui privilégierait un mitage foncier avec de nombreux lots à bâtir, conduirait forcément à une moins bonne prise en compte des enjeux environnementaux (du fait des effets de seuils réglementaires des projets soumis à étude d'impact), et donc à des impacts bien supérieurs.

Il est enfin à noter que **sur la condition d'absence d'atteinte à l'état de bonne conservation des espèces, le CNPN n'a formulé aucune critique dans son avis sur le projet de Grans Développement.**

IV REPONSES AUX AUTRES REMARQUES DU CNPN

IV.1 ESTIMATION DES IMPACTS

Les impacts résiduels sont sous-évalués pour plusieurs groupes taxonomiques au vu de la différence trop importante avec les impacts bruts et l'efficacité attendue des mesures de réduction. Ils sont considérés comme faibles à nuls sur l'ensemble des groupes taxonomiques, ils concernent 65 espèces de la faune protégées (7 reptiles, 2 amphibiens, 37 oiseaux, 19 mammifères, dont 17 chiroptères) avec un impact surtout lié à la destruction de 14 hectares (bâtiment A) et 17 hectares (bâtiment B) d'habitat et de dérangement d'individus pour les oiseaux, et lié à la destruction de 2710m (bâtiment A) et 2088m (bâtiment B) de haies comme habitat vital et de 17 hectares de zone de chasse (bâtiment B) et de dérangement global d'individus pour les chiroptères.

Les impacts résiduels ne sont pas considérés comme faibles à nuls sur l'ensemble des groupes taxonomiques, au contraire :

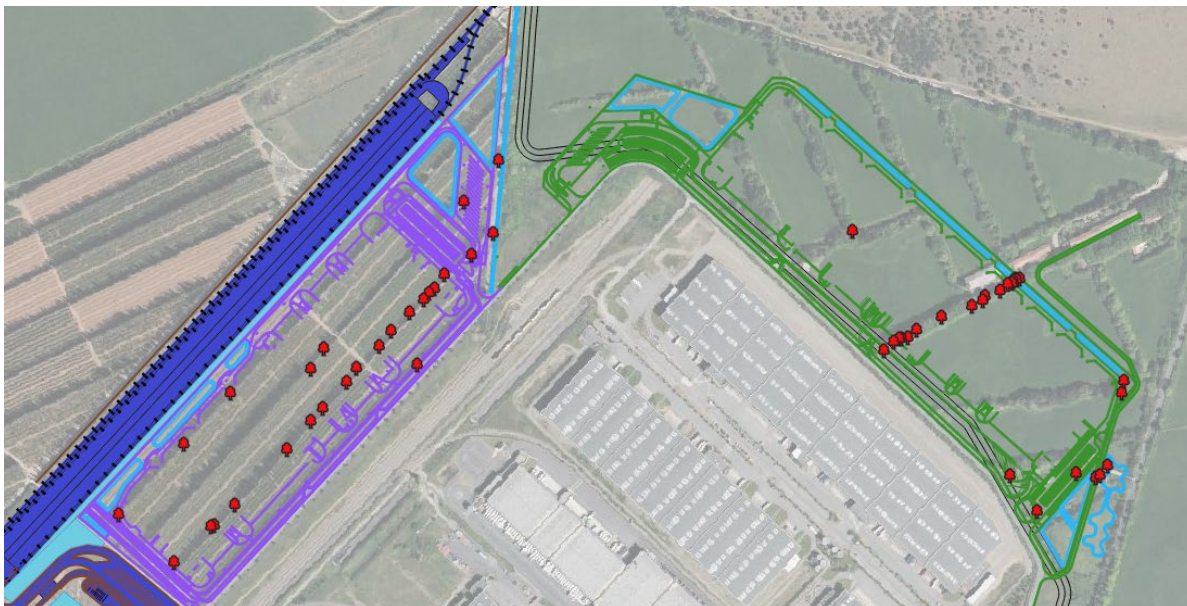
- Pour les **habitats naturels**, les impacts résiduels sont jugés **modérés** pour les « Prairies fauchées méso-hygrophiles méditerranéennes » et la « Mosaïque de roselières » ;
- Pour les **oiseaux**, les impacts résiduels sont jugés **modérés** pour **le Rollier d'Europe, le Milan noir et le Pic épeichette** ;
- Pour les **chiroptères**, les impacts résiduels sont jugés **modérés** pour l'ensemble des espèces évaluées ;
- Pour les **autres mammifères**, les impacts résiduels sont jugés **modérés** pour **Hérisson d'Europe** ;
- Pour les **insectes et autres arthropodes**, les impacts résiduels sont jugés **forts** pour **le Criquet tricolore** et **modérés** pour **le Criquet marginé** ;
- Pour les **fonctionnalités écologiques**, les impacts résiduels sont jugés **forts** pour l'enjeu « Allée de vieux platanes favorables aux chiroptères et aux oiseaux pour leur gîte et nidification » et **modérés** pour l'enjeu « La zone d'étude joue un rôle important dans la trame verte régionale et locale en tant que zone tampon et point d'échange entre réservoirs de biodiversité ».

IV.2 SEQUENCE ERC

IV.2.1 Mesures de réduction

La MR4 n'est pas localisée, elle se concentrerait sûrement dans la zone du bâtiment B.

La carte suivante localise à minima les arbres (en rouge) concernés par cette mesure.



La MR5 doit être associée à une mesure de défavorabilisation ciblée sur les chiroptères avant la phase de destruction des bâtiments existants.

Le bâtiment devant être détruit est faiblement favorable aux chiroptères, seuls quels trous dans les briques formant les murs peuvent abriter des chauves-souris. Afin de répondre aux attentes du CNPN une mesure de défavorabilisation viendra compléter le protocole de destruction nocturne des bâtiments. Pour cela, avant la destruction du bâtiment :

- L'ensemble des trous identifiés comme pouvant être favorable au gîte de chauve-souris sera vérifié de jour par un chiroptérologue (entre début mai et fin août),
- Si aucun individu n'est présent, le trou sera immédiatement bouché à l'aide de mousse expansive
- Si une chauve-souris est présente, une vérification nocturne sera réalisée 1h après la tombée de la nuit, afin de confirmer le départ de l'individu pour sa chasse. Dans ce cas le trou sera bouché.
- Une fois tous les trous bouchés, le bâtiment pourra être détruit de nuit.



Bâtiment concerné par la destruction – ECOTER 2017



La MR6 doit être associée à un suivi d'apparition d'espèces exotiques envahissantes et le cas échéant de destruction efficace de ces espèces (à voir avec le CBNMed).

Un suivi d'apparition d'espèces exotiques envahissantes est ajouté à la MR06 (cf. ci-après)

MR06 : Remise en état des zones impactées par le chantier (hors emprise de projet)

Constat et objectifs

Les surfaces nécessaires à la phase chantier (zones de stockage, aires de chantier, bases de vie, pistes de chantier, etc.) seront utilisées temporairement et ne feront pas l'objet d'une exploitation à terme. Dans un souci d'optimisation écologique du projet, il convient :

- En priorité d'utiliser les surfaces exploitées à terme en profitant du phasage des travaux.
- Dans tous les cas, de renaturer ces espaces à l'issue des travaux, dans le but de recréer des milieux naturels les plus proches possibles de ceux présents initialement.

Mode opératoire

A l'issue des travaux, toutes les zones utilisées au cours du chantier mais n'étant pas vouées à être exploitées par la suite devront être intégralement renaturées. Différentes actions de renaturation seront à mettre en œuvre sur le site :

- **Sur les zones non remaniées mais compactées par le passage répété des engins :**
 - Décompacter le sol sur une profondeur d'environ 30 cm à l'aide d'un décompacteur ou d'un chisel.
 - Ensemencement dense et palette végétale adaptée au secteur.
- **Sur les zones fortement remaniées (déblai ou remblai) :**
 - Décompacter au besoin.
 - Régaler une couche de terres végétales continue sur une épaisseur minimale de 20 cm. Les terres végétales devront être de préférence issues du décapage préalable aux travaux de déblai/remblai. Le cas échéant, ces terres devront présenter les caractéristiques adéquates pour permettre le développement des milieux naturels souhaités et être dépourvues d'espèces végétales envahissantes.
 - Ensemencement dense et palette végétale adaptée au secteur.
- **Sur les zones engravées uniquement pour la phase chantier :**
 - Retirer et évacuer l'intégralité des engravements, ainsi que le géotextile positionné sous l'engravement.
 - Décompacter au besoin.
 - Régaler les terres végétales décapées préalablement à la pose des engravements (ces terres devront être stockées en tas ou en merlons lors du décaissement des zones engravées), en veillant à compacter le moins possible la couche de terres végétales (au besoin réaliser un décompactage).
 - Ensemencement dense et palette végétale adaptée au secteur.

A l'issue de ces différentes interventions, **un ensemencement dès la première année sera réalisé. Un semis dense (2x les préconisations) sera réalisé à partir uniquement de variétés sauvages d'origine locale certifiée, le mélange de semences utilisé devra être soumis à validation d'un écologue.**



Décompacteur - Source : Giancarlo Dessì, licence CC BY-SA 3.0



Chisel - DRYOPTERIS, 2016

Suivis

Cette mesure nécessite un suivi de vérification par le coordinateur en écologie en charge du suivi de chantier.

Un suivi afin de vérifier l'absence de colonisation par des espèces exotiques envahissantes sera entrepris. Le cas échéant, des mesures de gestion en vue de leur destruction seront proposées.

Cout estimatif

ESTIMATION DES COUTS DE LA MESURE			
Type de suivi	Quantité	Coût unitaire par année de suivi	Coût total sur 40 ans
Suivi floristique ciblée espèces exotiques envahissantes Années année n+1, n+2 n+3, n+5, n+10, n+15, n+20 n+30, n+40	<ul style="list-style-type: none">Terrain : 1 jour de terrain par année de suivi en fin d'été ;Cartographie et rédaction du compte-rendu de suivi + mesures associées : 1 jour par année de suivi.	1 360 € HT	12 240 € HT
TOTAL			12 240 € HT

Contrôle et garantie de réalisation

Le contrôle et la garantie de réalisation de cette mesure sont intégrés à la mesure de suivi de chantier MA01.

IV.2.2 Mesures de compensations

La compensation associée aux impacts de la création du bâtiment B présente une ampleur nettement plus importante. Elle concerne les mesures C1 (Mise en place et financement d'un plan de gestion environnemental des parcelles du Mas Beauchamp sur 14 ha), C2 (Mise en place et financement d'un plan de gestion du domaine du Mas Verry sur 69 ha dont le domaine reste à acquérir et l'ORE à établir), C3 (Création de gîtes favorables aux chiroptères au sein des combles des bâtiments préservés), C4 (voir avant) et des variantes de C6 (Renforcement des fonctionnalités écologiques ciblant la plantations de haies, la création de neuf mares à batraciens et celle de 45 gîtes à reptiles.

La mesure C5 consiste à l'achat d'unités compensatoires du Cossure, située à relative proximité, ce qui la rend pertinente. La mesure C2 est localisée dans la ZNIEFF2 Crau et identifiée par SRADDET comme des réservoirs de biodiversité à remettre en bon état. Elle est aussi conditionnée à la mise en place d'une ORE consistant en un plan de gestion environnemental sur 40 ans.

La mesure C3 doit être associée à une création de gîtes diversifiés pour accueillir la diversité des gîtes à chiroptères impactés. Chacune de ces mesures de compensation ne doit pas présenter un ratio inférieur à 1 pour 1 ; le cas échéant, le ratio de compensation doit impérativement être augmenté pour au moins atteindre ce ratio minimal.

Une diversification des gîtes sera bien prévue dans le cadre de la **mesure C3** comme précisé en p 338 (cf. ci-dessous). L'étude des possibilités d'aménagements permettra de déterminer les types de gîtes à mettre en place.

« Une diversité d'aménagements sera mise en place afin de donner une chance à chaque espèce de s'installer :

- La mise à disposition de tout ou partie des combles perdus pour les espèces ayant besoin de grandes espaces comme le Petit murin et le Murin à oreilles échancrées ;
- L'installation de gîtes artificiels pour les espèces appréciant les espaces restreints.

A noter qu'il est également possible de créer des gîtes artificiels inamovibles : parfois l'ajout de simples planches à des endroits stratégiques de la charpente suffit à créer des gîtes favorables à l'installation de chauves-souris.

Au préalable, une **étude des possibilités d'aménagements sera réalisée** afin d'adapter au mieux les gîtes à mettre en place. Les possibilités d'aménagement sont décrites ci-après. Elles seront confirmées suite à cette étude. »

L'ensemble des ratios de compensation est bien supérieur ou égal à x 1 comme l'indique le bilan p 255 (cf. ci-dessous)

BENEFICES APPORTES PAR LA COMPENSATION – GRANS DEVELOPPEMENT BATIMENT B « CRAU HUMIDE »							
Enjeu	Enjeu	Nature et quantification de l'impact résiduel	Niveau d'impact résiduel	Compensation			
				Mesures	Surface d'habitat compensée	Gain - Additionnalité	Ratio final
Habitat naturels							
Prairies fauchées méso-hygrophiles méditerranéennes, habitat naturel d'intérêt communautaire au titre de la Directive européenne « Habitats, Faune, Flore »	Modéré	Destruction de 12 ha	Modéré	MC1, MC2	Environ 68 ha	Amélioration et mise en protection d'habitats similaires	x 5,6
Chênaies à Chêne vert des plaines catalano-provençales, habitat naturel d'intérêt communautaire au titre de la Directive européenne « Habitats, Faune, Flore »	Modéré	Destruction de 0,64 ha	Faible	MC6	2 000 m de plantations	Plantation de bosquets et de haies	x 2
Mosaïque de roselières signe de la présence d'une zone humide	Modéré	Destruction de 0,25 ha	Modéré	MC2, MC6		Création de mares et amélioration de milieux humides existants	
Oiseaux							
Rollier d'Europe (<i>Coracias garrulus</i>)	Fort	Destruction 17 ha d'habitat d'espèce	Modéré	MC1, MC2, MC6	80 ha	Amélioration d'habitats et mise en protection	x 4,7
Milan noir (<i>Milvus migrans</i>)	Modéré	Destruction 17 ha d'habitat d'espèce	Modéré	MC1, MC2, MC6	80 ha	Amélioration d'habitats et mise en protection	x 4,7
Hirondelle rustique (<i>Hirundo rustica</i>)	Modéré	Destruction 17 ha d'habitat de chasse	Faible	MC1, MC2, MC4, MC6	80 ha Création de nids	Amélioration d'habitats et mise en protection Augmentation de la disponibilité en nids	x 4,7
Pic épeichette (<i>Dryobates minor</i>)	Modéré	Destruction 17 ha d'habitat d'espèce	Modéré	MC1, MC2, MC6	80 ha	Amélioration d'habitats et mise en protection	x 4,7
Chiroptères							
Petit Murin (<i>Myotis blythii</i>)	Fort	17 ha de Crau humide 2 088 m de haies plurispécifiques	Modéré	MC1, MC2, MC3, MC6	80 ha de Crau humide 2 000 m de haies Création gîtes artificiels	Amélioration de corridor de déplacements, de zone de chasse Création d'axe de déplacements et de zone de chasse Augmentation de la disponibilité en gîte	x 4,7 (prairie = zone de chasse) x 1 (haie)
Minioptère de Schreibers (<i>Miniopterus schreibersii</i>)	Fort	17 ha de Crau humide 2 088 m de haies plurispécifiques	Modéré	MC1, MC2, MC6	80 ha de Crau humide 2 000 m de haies	Amélioration de corridor de déplacements, de zone de chasse Création d'axe de déplacements et de zone de chasse	x 4,7 (prairie = zone de chasse) x 1 (haie)
Grand rhinolophe (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>)	Fort	17 ha de Crau humide 2 088 m de haies plurispécifiques	Modéré	MC1, MC2, MC3, MC6	80 ha de Crau humide 2 000 m de haies Création gîtes artificiels	Amélioration de corridor de déplacements, de zone de chasse Création d'axe de déplacements et de zone de chasse Augmentation de la disponibilité en gîte	x 4,7 (prairie = zone de chasse) x 1 (haie)
Murin à oreilles échancrées (<i>Myotis emarginatus</i>)	Modéré	17 ha de Crau humide 2 088 m de haies plurispécifiques	Modéré	MC1, MC2, MC3, MC6	80 ha de Crau humide 2 000 m de haies Création gîtes artificiels	Amélioration de corridor de déplacements, de zone de chasse Création d'axe de déplacements et de zone de chasse Augmentation de la disponibilité en gîte	x 4,7 (prairie = zone de chasse) x 1 (haie)

BENEFICES APPORTES PAR LA COMPENSATION – GRANS DEVELOPPEMENT BATIMENT B « CRAU HUMIDE »

Enjeu	Enjeu	Nature et quantification de l'impact résiduel	Niveau d'impact résiduel	Compensation			
				Mesures	Surface d'habitat compensée	Gain - Additionnalité	Ratio final
Pipistrelle de Nathusius (<i>Pipistrellus nathusii</i>)	Modéré	17 ha de Crau humide 2 088 m de haies plurispécifiques	Modéré	MC1, MC2, MC3, MC6	80 ha de Crau humide 2 000 m de haies Création gîtes artificiels	Amélioration de corridor de déplacements, de zone de chasse Création d'axe de déplacements et de zone de chasse Augmentation de la disponibilité en gîte	x 4,7 (prairie = zone de chasse) x 1 (haie)
Noctule de Leisler (<i>Nyctalus leisleri</i>)	Modéré	17 ha de Crau humide 2 088 m de haies plurispécifiques	Modéré	MC1, MC2, MC6	80 ha de Crau humide 2 000 m de haies	Amélioration de corridor de déplacements, de zone de chasse Création d'axe de déplacements et de zone de chasse	x 4,7 (prairie = zone de chasse) x 1 (haie)
Cortège d'espèces à enjeu faible présentes en chasse, déplacement et/ou potentiellement en gîte	Faible	17 ha de Crau humide 2 088 m de haies plurispécifiques	Modéré	MC1, MC2, MC3, MC6	80 ha de Crau humide 2 000 m de haies Création gîtes artificiels	Amélioration de corridor de déplacements, de zone de chasse Création d'axe de déplacements et de zone de chasse Augmentation de la disponibilité en gîte	x 4,7 (prairie = zone de chasse) x 1 (haie)
Autres mammifères							
Hérisson d'Europe (<i>Erinaceus europaeus</i>)	Modéré	1 à 5 individus 17 ha d'habitat d'espèces	Modéré	MC1, MC2, MC6	80 ha de Crau humide 2 000 m de haies	Amélioration et protection d'habitats existants Création d'habitats de vie	x 4,7
Ecureuil roux (<i>Sciurus vulgaris</i>)	Faible	2 088 m de haies plurispécifiques	Faible	MC1, MC2, MC6	2 000 m de haies plurispécifiques	Création d'habitats de vie	x 1
Cortège diversifié de mammifères	Faible	17 ha de Crau humide Fonctionnalités écologiques	Faible	MC1, MC2, MC6	80 ha de Crau humide 2 000 m de haies plurispécifiques 45 gîtes petite faune Création de 9 mares	Amélioration et protection d'habitats existants Création d'habitats de vie Création de points d'eau attractif pour les mammifères Création de gîte favorable à la petite faune	x 4,7
Reptiles							
Lézard ocellé (<i>Timon lepidus</i>)	Fort	Dégradation de la fonctionnalité écologique = isolement de population	Faible	MC6	45 gîtes petite faune 2 000 m de haies plurispécifiques	Amélioration des fonctionnalités écologiques locales Augmentation de la disponibilité en gîte	> x1
Couleuvre de Montpellier (<i>Malpolon monspessulanus</i>)	Modéré	1 à 10 individus 5 ha d'habitats favorables	Faible	MC6	45 gîtes petite faune 2 000 m de haies plurispécifiques	Amélioration des fonctionnalités écologiques locales Augmentation de la disponibilité en gîte	> x1
Couleuvre à échelons (<i>Zamenis scalaris</i>)	Modéré	1 à 10 individus 5 ha d'habitats favorables	Faible	MC6	45 gîtes petite faune 2 000 m de haies plurispécifiques	Amélioration des fonctionnalités écologiques locales Augmentation de la disponibilité en gîte	> x1
Orvet fragile (<i>Anguis fragilis</i>)	Modéré	1 à 50 individus 17 ha d'habitats favorables	Faible	MC6	80 ha de Crau humide 45 gîtes petite faune 2 000 m de haies plurispécifiques	Amélioration des fonctionnalités écologiques locales Augmentation de la disponibilité en gîte	x 4,7
Amphibiens							

BENEFICES APPORTES PAR LA COMPENSATION – GRANS DEVELOPPEMENT BATIMENT B « CRAU HUMIDE »

Enjeu	Enjeu	Nature et quantification de l'impact résiduel	Niveau d'impact résiduel	Compensation			
				Mesures	Surface d'habitat compensée	Gain - Additionnalité	Ratio final
Crapaud commun (<i>Bufo bufo</i>)	Faible	1 à 10 individus Destruction d'habitats secondaires	Faible	MC6	Création de 9 mares 2 000 m de haies plurispécifiques	Amélioration des fonctionnalités écologiques locales Création de points d'eau favorable à l'espèce	> x1
Insectes et autres arthropodes							
Criquet tricolore (<i>Paracrinema tricolor bisignata</i>)	Fort	Plusieurs milliers d'individus (non quantifiable) 12 ha d'habitats favorables	Fort	MC1, MC2,	68 ha d'habitats	Amélioration d'habitats et mise en protection	X 5.6
Criquet marginé (<i>Chorthippus albomarginatus</i>)	Modéré	Plusieurs centaines d'individus (non quantifiable) 12 ha d'habitats favorables	Modéré	MC1, MC2,	68 ha d'habitats	Amélioration d'habitats et mise en protection	X 5.6
Grand Capricorne (<i>Cerambyx cerdo</i>)	Faible	1 à 30 individus Destruction de 7 chênes remarquables	Faible	MC1, MC2, MC6	80 ha de Crau humide 2 000 m de haies plurispécifiques	Amélioration d'habitats et mise en protection 2 000 m de haies plurispécifiques	> x1
Capricorne velouté (<i>Cerambyx welensii</i>)	Faible	1 à 30 individus Destruction de 7 chênes remarquables	Faible	MC1, MC2, MC6	80 ha de Crau humide 2 000 m de haies plurispécifiques	Amélioration d'habitats et mise en protection 2 000 m de haies plurispécifiques	> x1
Grillon des marais (<i>Pteronemobius heydenii</i>)	Faible	Plusieurs dizaines d'individus (non quantifiable) 12 ha d'habitats favorables	Faible	MC1, MC2,	68 ha d'habitats	Amélioration d'habitats et mise en protection	X 5.6
Fonctionnalités écologiques							
Canal des Martigues – corridor écologique et zone de reproduction du <i>Sympetrum</i> déprimé	Majeur	Dégradation d'un corridor écologique	Faible	MC1, MC6	9 mares	Création de points d'eau favorables à l'espèce	> x1
Allée de vieux platanes favorables aux chiroptères et aux oiseaux pour leur gîte et nidification	Majeur	400 m de haies	Fort	MC1, MC6	2 000 m de haies plurispécifiques	Préservation et protection de platanes évités Plantation de haies	> x1
La zone d'étude joue un rôle important dans la trame verte régionale et locale en tant que zone tampon et point d'échange entre réservoirs de biodiversité.	Fort	Dégradation d'un corridor écologique	Modéré	MC1, MC2, MC3, MC4, MC6	80 ha de Crau humide 45 gîtes petite faune Création de 9 mares 2 000 m de haies plurispécifiques	Amélioration de la fonctionnalités écologiques par augmentation du linéaire de haie et de sa qualité, augmentation du nombre de points d'eaux disponibles, du nombre de gîte pour la petite faune	> x1

IV.2.3 Mesures de suivi

Les mesures de suivi associées aux impacts de la création des bâtiments A et B concernent les mesures classiques A1 (suivi de chantier par un écologue), A2 (Suivi des prescriptions environnementales) et A3 ou A5 (suivis écologiques du maintien des espèces protégées au sein des secteurs évités de l'efficacité des mesures de compensations pendant 40 ans (année n+1, n+3, n+5, n+15, n+30, n+40) ; ces suivis doivent être renforcés en n+2, n+10 et n+20.

Ces années de suivis sont ajoutées à la mesure.

V CONCLUSION

Dans son avis rendu le 1^{er} mars 2021, le CNPN a émis un avis défavorable pour le bâtiment B en appuyant son argumentaire autour de 2 réflexions majeurs :

- le projet ne respecte pas la condition d'octroi de recherche du moindre impact environnemental ;
- ce projet aurait dû être différencié concernant la recherche de solution alternative d'emplacement.

Tout d'abord, et comme rappelé en introduction du présent mémoire (cf partie I), la recherche du moindre impact environnemental n'est pas une condition d'octroi de la dérogation. Le CNPN commet donc une erreur de jugement et d'interprétation du texte de loi en appuyant sa décision sur cet argument.

Ce texte impose trois conditions cumulatives tenant à :

- (i) la justification de la dérogation par l'un des motifs listés (protection de la faune et de la flore sauvage, conservation des habitats naturels, prévention de dommages aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux, *etc.*, motif sanitaire ou de sécurité publique, autres raisons impératives d'intérêt public majeur...);
- (ii) l'absence d'autre solution satisfaisante ;
- (iii) l'absence d'atteinte à l'état de bonne conservation des espèces.

Or sur l'ensemble de ces 3 conditions, le projet porté par Grans Développement répond aux obligations requises (cf partie III). La demande de dérogation présentée par Grans Développement est donc conforme aux préalables exigés par le texte de loi.

Par ailleurs, rappelons ici également que la recherche du moindre impact environnemental, qui est la résultante de la démarche ERC notamment dans les évaluations environnementales, a bien été prise en considération tant dans la stratégie territoriale d'aménagement à l'échelle métropolitaine (SCoT, PLU de Grans...) que dans le projet porté par Grans Développement (cf partie III.2).

Dans la conception itérative de son projet avec les services de l'Etat, Grans Développement a notamment décidé d'éviter 17ha de zone constructible (cf partie III.3) en limite de la Réserve Naturelle Régionale Poitevine – Regarde – Venir, ces terrains ayant été ouverts à l'urbanisation par le PLU de Grans (zone 1AUEb) et destinés à accueillir des bâtiments logistiques.

Enfin, s'agissant de la recherche de solution alternative d'emplacement, le CNPN considère à tort que la multiplicité des procédures permet la dissociation des projets, ce qui n'est pas le cas. Le projet doit être regardé dans son ensemble (cf partie II), y compris avec les autres porteurs de projets que sont TOP et CLESUD TERMINAL, comme demandé par la MRAe pour l'évaluation environnementale.

A ce titre, il convient de rappeler que pour le bâtiment A, plus petit en emprise que le bâtiment B, le CNPN a bien émis un avis favorable (avec réserves), témoignant par voie de conséquence qu'aucune solution alternative n'existait. De façon logique, en prenant en compte le fait que les deux bâtiments sont indissociables dans le projet urbain d'ensemble, cette conclusion doit être la même pour le bâtiment A et pour le bâtiment B.

En synthèse, il convient par conséquent de préciser que le projet porté par Grans Développement :

- respecte les conditions d'octroi de la dérogation sollicitée ;
- s'inscrit dans une démarche d'aménagement du territoire concertée et stratégique afin de renforcer le pôle de CLESUD ;
- est à considérer comme un projet urbain d'ensemble avec les autres porteurs de projets que sont TOP et CLESUD TERMINAL ;
- forme un tout indissociable en ce qui concerne les bâtiments A et B malgré des procédures distinctes ;
- a fait l'objet d'une évaluation environnementale et d'une concertation visant la recherche du moindre impact environnemental.