RAPPORT

SAS GRANS DEVELOPPEMENT

COMMUNE DE GRANS

DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE

Demande d'autorisation environnementale

&

Loi sur l'eau

&

Demande de permis de construire

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE **14 février 2022 – 15 mars 2022**

PREMIERE PARTIE : RAPPORT

AVERTISSEMENT liminaire

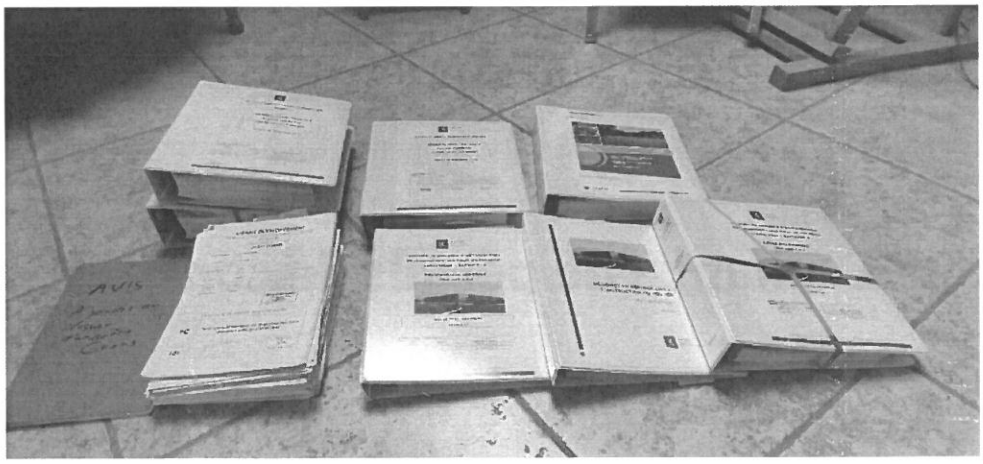
Le dossier d'enquête publique est destiné au public intéressé par la réalisation du projet, ses avantages et inconvénients. Il doit permettre à chaque citoyen de prendre connaissance du projet dans de bonnes conditions.

Le dossier mis en enquête se compose de 7 classeurs pour la partie principale et de 2 liasses : une pour les avis des Services associés, une pour le permis de construire.

Initialement constitué pour répondre à chaque projet, bât A, Bât B, TOP, extension ZAC clé sud, le dossier a fait l'objet d'une instruction au cours de laquelle les services de l'administration ont formulés des observations. Celles-ci font l'objet d'un classeur « Mémoires en réponse liés à l'instruction du dossier » dans lequel est mentionnée la demande de la MRAe qui a amené leur regroupement dans le cadre de l'étude d'impact environnementale.

Le dossier a fait l'objet de plusieurs « aller-retour » entre la Société et les services qui ont formulés des demandes et des observations auxquelles la société a répondu jusqu'à la discrimination de la seule procédure pour le bâtiment B.

Bien que le dossier précise que les projets ne sont pas liés entre eux, toutes les pièces ont été compilées, parfois dans plusieurs dossiers, pour constituer le dossier d'enquête, ce qui présente une grande difficulté d'exploitation par la commission et encore plus par le public.



Compte tenu du volume d'informations mélangées et redondantes, seuls les points particuliers présentant un intérêt pour les conclusions de l'enquête et la compréhension des éléments sont repris dans le présent rapport

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1 : Généralités - Déroulement de l'enquête 6

1.1 Objet de l'enquête unique
1.2 Présentation du porteur du projet 8
1.3 Rappel des textes législatifs
1.4 Désignation de la commission d'enquête 9
1.5 Organisation de l'enquête - Arrêté d'ouverture
1.6 Démarches préliminaires 13
1 6.1 Réunion du 21 janvier 2022
1.6.2 Réunion du 02 février 2022 14
1 6.3 Réunion du 07 Février 2022
1.7 Consultations préalables 15
1.8 Déroulement de l'enquête 17
1.8.1 Publicité
1.8.2 Mise à disposition du public des dossiers d'enquête
1.8.3 Permanences des commissaires enquêteurs
1.8.4 Conditions d'exécution 18
1.8.5 Clôture de l'enquête

CHAPITRE 2 : Demande d'autorisation environnementale 19
2-1 Composition du dossier
2-2 Le projet
2-3 Avis des personnes publiques associées 20
2.3.1 ARS PACA
2.3.2 SEM
2.3.3 Régie des eaux et assainissement
2.3.4 Pôle Technique Aix-en-Provence
2.3.5 SEERC Suez
2.3.6 DRAC
2.3.7 GTR gaz
2.3.8 GEOSEL
2.3.9 Métropole Aix-Marseille 21
2.3.10 Ministère des Armées
2.3.11 SYMCRAU
2.3.12 CNPN 22
2.3.13 MRAe
2.3.14 DDTM

2-4 Dérogation environnementale avec réponse à l'avis CNPN
2.4.1 Demande initiale
2.4.2 Avis de la MRAe 23
2.4.3 Analyse et discussion sur les réponses à l'avis du CNPN 24
2.4.3.1 Dispositions générales
2.4.3.2 Justification de l'intérêt public 25

2.4.3.2.1 Emplois
2.4.3.2.2 Justification d'absence d'alternative
2.4.3.2.3 Etude de localisation 26
2.4.3.2.4 Extension de la ZAC CLESUD
2.4.3.2.5 Bilan environnemental 27
2.4.3.2.6 Ferroutage 28

2-5 Etude des dangers

CHAPITRE : 3 Loi sur l'eau-Bassins pluviaux 29
3 – 1 Principes de gestion retenus
3 – 2 Caractéristiques des bassins
3 – 3 Qualité des eaux pluviales
3 – 4 Dimensionnement des bassins de rétention/infiltration 30

CHAPITRE : 4 Circulation 32
4 – 1 Situation actuelle
4 – 2 Impact du projet
4-2-1 Influence du réseau ferré et de son extension
4-2-2 Incidence de l'augmentation du trafic 33
4 – 3 Projet de l'Etat sur RN 569
4 – 4 Création d'un by-pass en sortie de RN 569
4 – 5 Création d'une voie d'accès entre le Mas Beauchamp et le bâtiment B 34
4 – 6 Conclusion partielle.

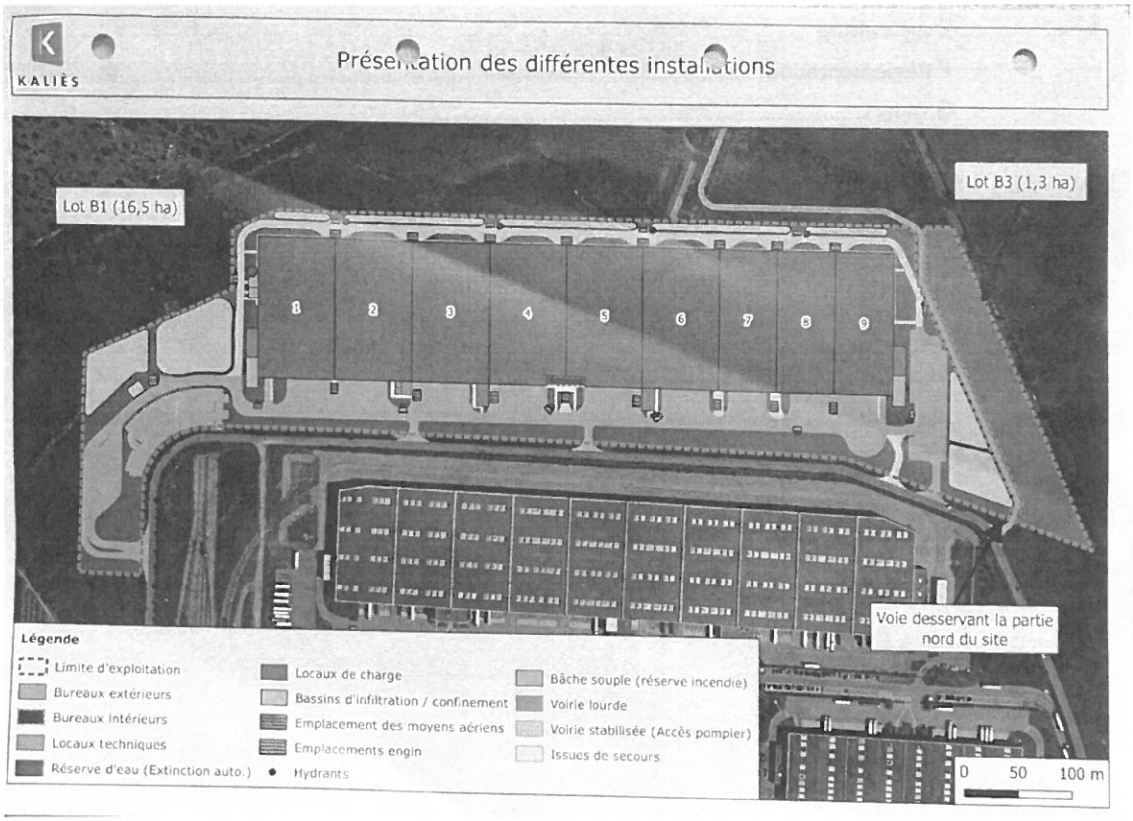
CHAPITRE 5 : Demande de Permis de Construire

5-1 Le projet
5-2 Présentation du projet 35
5-2.1 Contenu du dossier
5-2.2 Choix de l'emplacement du projet en périphérie de la ZAC Grans CLESUD 36
5-2.3 Choix de la localisation du projet 38
5-2.4 Description du projet 39
5-2.5 Commentaires 40

CHAPITRE 6 : Les avis, observations et contrepropositions du public 42
6.1 Considérations générales
6.2 Observations des personnes publiques consultées
6.3 Observations et contrepropositions du public 43
6.3.1 Considérations générales
6.3.2 Synthèse des observations et réponses
6.3.3 Analyse des observations et réponses
A Ecologie, environnement et mesures ERC 44
B Eau 45
C Pollution de l'air, flux routier, ferroutage 46
D Emplois 47

E Agriculture
F Règlementation 48
G Divers 51

CHAPITRE 7 : Mémoire en réponse aux observations et contrepropositions 52



Plan du bâtiment B

CHAPITRE 1: Généralités - Déroulement de l'enquête

1.1 Objet de l'enquête unique

Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône, autorité organisatrice, a demandé par arrêté du 21 janvier 2022 (annexe 1)qu'il soit procédé, du lundi 14 février 2022 au mardi 15 mars 2022, sur les territoires des communes de GRANS, ISTRES, MIRAMAS, SAINT MARTIN DE CRAU et SALON DE PROVENCE, toutes les cinq incluses dans le périmètre d'affichage, à une enquête publique portant sur la demande de la société GRANS DEVELOPPEMENT, dont le siège social est situé 13 rue du Docteur Lancereaux, 75008 Paris, concernant la demande d'autorisation environnementale et le permis de construire le bâtiment B . Ce projet est situé Avenue Isabelle Autissier, 13540 GRANS, dans le prolongement de la zone CLESUD.

Le projet consiste à implanter un entrepôt logistique sur la commune de GRANS, au nord de la commune de MIRAMAS. L'entrepôt projeté sera construit en " blanc " signifiant que l'utilisateur final est, à la date du dépôt, inconnu. Le projet se localise au nord de la zone d'activité de CLESUD. Bien qu'accolé, ce dernier sera situé en dehors du cadre administratif de cette zone d'activité. Cependant il bénéficiera des infrastructures proposées par la zone d'activités et notamment un terminal de ferroutage situé à quelques centaines de mètres. De plus le projet bénéficiera de l'important réseau viaire qui dessert le secteur et notamment la présence de l'autoroute A 54 située à 2 km au nord.

L'entrepôt prévu au projet développera une surface de plancher d'environ 83 107 m² comprenant :

- 6 cellules d'environ 9400 m² et 3 cellules d'environ 7000 m²
- Environ 2617 m² de bureaux et locaux sociaux
- Des locaux annexes (locaux de charge et d'entretien des chariots, chaufferie, local transformateur TGBT et local onduleur.
- Une centrale photovoltaïque en toiture.

Il y a lieu d'observer que le projet soumis à la présente enquête publique s'inscrit dans le contexte de choix affirmé de faire de CLESUD un pôle d'envergure. L'extension de la plateforme a été inscrite dans les documents d'urbanisme des communes de GRANS et de MIRAMAS.

Actuellement un avis favorable pour une précédente enquête publique a concerné la création d'un terminal combiné rail-route par la société TERMINAL OUEST PROVENCE, l'extension du terminal rail-route existant par la société CLE SUD TERMINAL et la création d'un entrepôt logistique dénommé lot A par la société GRANS DEVELOPPEMENT.

Pour le bâtiment B, objet de la présente enquête, la SAS GRANS DEVELOPPEMENT a étudié plusieurs sites potentiels d'implantation. Selon cette étude, la localisation sur la commune de Grans présente de nombreux avantages par rapport aux autres sites envisagés de PORT SAINT LOUIS DU RHÔNE ou de SAINT MARTIN DE CRAU, à savoir :

- Une disponibilité et une emprise foncière conséquentes
- Une implantation géographique privilégiée
- A proximité d'infrastructures majeures reliant les principales agglomérations du sud de la France

- A 2 km d'un échangeur permettant de ne traverser aucun centre-ville

- Au nord d'une zone d'activités dédiée aux activités logistiques et bénéficiant d'un terminal rail-route

- A proximité d'installations majeures de transport maritime constitué par le port industriel de FOS-SUR-MER.

Un premier projet prévoyait de réaliser deux bâtiments sur cette parcelle. La réalisation des premiers inventaires et les recherches bibliographiques ayant mis en évidence de forts enjeux environnementaux sur cette zone, le projet a été repensé afin de diminuer l'impact environnemental en préservant 14 hectares au nord de la zone.

En sa qualité de Maitre d'ouvrage, la SAS GRANS DEVELOPPEMENT a donc formulé une demande de permis de construire pour la création, sur un terrain de 17.8 hectares, du bâtiment B de 83107 m².

Sur ces 17.8 ha, 1.3 ha serait maintenu en l'état (après rectification de la demande de permis de construire) et 16.5 ha seraient réservés à la création du bâtiment B et des voiries lui étant associées.

Il est à noter que, saisi du projet, le Centre National de Protection de la Nature (CNPN) a émis le 1er mars 2021 un avis défavorable sur cette demande.

1.2 Présentation du porteur du projet

La Société par Actions simplifiées (SAS) GRANS DEVELOPPEMENT est une société créée en 2019 spécifiquement dans le but de porter le projet de développement de l'entrepôt objet de la présente enquête.

GRANS DEVELOPPEMENT est contrôlée par les sociétés JMG PARTNERS et TERRAMO qui en sont les mandataires. Ces deux sociétés sont détenues par leur société mère TERRANOBILIS pour TERRAMO et SCIPAG pour JMG PARTNERS.

C'est la société JMG PARTNERS qui assure le pilotage du projet. Elle est spécialisée dans l'aménagement, la promotion, la construction et l'investissement en immobilier d'entreprise. Elle est fondée en 2016 par trois experts du domaine de l'immobilier d'entreprise disposant chacun de plus de vingt ans d'expérience.

En près de 4 ans d'activité, cette société est à l'origine d'une dizaine d'opérations, toutes destinées au secteur de la logistique. 90 000 m² de surface ont déjà été commercialisées et livrées et 500 000 m² sont en cours de développement.
Elle est dirigée par M. GEDELE Directeur Général associé, M. Meryl GAGNAIRE, Directeur des programmes chargé du suivi des dossiers.

1.3 Rappel des textes législatifs

- Code de l'Environnement : notamment ses articles L123-1 et suivants, R123-1 et suivants, L181-11 et suivants et R181-1 et suivants.
- Code de l'urbanisme.
- Code des relations entre le public et l'administration.

- La loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19.
- La loi n° 2020-546 du 11 mai 2020 prorogeant l'état d'urgence sanitaire et complétant ses dispositions.
- L'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et l'adaptation des procédures pendant cette même période.
- L'ordonnance n° 2020-427 du 15 avril 2020 portant diverses dispositions en matière de délais pour faire face à l'épidémie de covid-19.
- L'ordonnance n° 2020-560 du 13 mai 2020 fixant les délais applicables à diverses procédures pendant la période d'urgence sanitaire.
- Les décrets n° 2020-545 et n° 2020-548 du 11 mai 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie du covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire.
- Les dispositions en vigueur concernant les mesures sanitaires applicables dans le cadre de l'épidémie de covid-19.

1.4 Désignation de la Commission d'Enquête

La Présidente du Tribunal Administratif de Marseille, par décision du 6 janvier 2022, enregistrée sous le n° E 21000139/13 (annexe 2) a désigné comme membres de la commission d'enquête publique :

- M. Marc GUERIN- SALOMON, retraité (Président de la Commission d'enquête)
- M. Joannes PARRACONE, retraité
- M. Christian SCHMIDT, retraité

En cas d'empêchement d'un Commissaire Enquêteur désigné, l'enquête est interrompue. Après qu'un Commissaire Enquêteur remplaçant a été désigné par la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille, ou le Conseiller délégué par elle et que la date de reprise a été fixée, l'autorité compétente pour organiser l'enquête publie un arrêté de reprise d'enquête dans les mêmes conditions que l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

1.5 Organisation de l'enquête – arrêté d'ouverture

En exécution de l'arrêté du Préfet et de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, Préfet des Bouches du Rhône (annexe 1) en date du 21 janvier 2022, il sera procédé du lundi 14 février 2022 au mardi 15 mars 2022 inclus sur le territoire des communes de Grans, Istres, Miramas, Saint Martin de Crau et Salon de Provence à une enquête publique unique portant sur les demandes présentées par la Société Grans Développement, dont le siège social est situé 13

rue du Docteur Lancereaux 75008 Paris concernant la création d'un entrepôt lot B et la demande de permis de construire.

Ce projet est situé avenue Isabelle Autissier 13450 Grans, dans le prolongement de la zone de Clésud.

Il consiste à implanter un entrepôt sur la commune de Grans, au nord de la commune de Miramas. L'entrepôt projeté sera construit « en blanc » signifiant que l'utilisateur final est, à la date du dépôt, inconnu.
Le projet se localise au nord de la zone d'activité Clésud. Bien qu'accolé, ce dernier sera situé en dehors du cadre administratif de cette zone d'activité.
Cependant il bénéficiera des infrastructures proposées par la zone d'activité et notamment un terminal de ferroutage situé à quelques centaines de mètres.
De plus, le projet bénéficiera également de l'important réseau routier qui dessert le secteur et notamment la présence de l'autoroute A54 située à environ 2 kms au nord. La présence de ce réseau est notamment à l'origine du choix de localisation du projet. L'entrepôt développera une surface de plancher d'environ 83 107 m².
En application de la règlementation en vigueur au jour du déroulement de l'enquête publique, les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 (distanciation physique, mesures barrières, etc...) ont été fixées au cas par cas, en fonction des possibilités d'accueil du public et de configuration des locaux sous la responsabilité de l'autorité municipale.

Des recommandations d'organisation n'ont pas eu à être examinées avec la commission d'enquête afin d'assurer l'équilibre entre les exigences de la sécurité sanitaire et l'information du plus large public.

Le public s'est muni d'un masque lors de la consultation des dossiers en mairie et lors des permanences des membres de la commission d'enquête.

Pour garantir notamment l'information et l'expression du public la plus large possible dans ce contexte, un registre dématérialisé a été mis en place en sus des registres papier.

Les dossiers contiennent une étude d'impact dont le public peut consulter le résumé non technique sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône http:/www.bouches-du-rhône.gouv.fr

L'étude d'impact a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale et d'un mémoire en réponse de l'exploitant. L'avis défavorable du CNPN a également fait l'objet d'un mémoire en réponse de l'exploitation. Ces documents sont consultables à cette même adresse et joints au dossier d'enquête publique.

Les dossiers de demandes d'autorisation environnementale unique et de permis de construire du projet et les avis des services ont été consultables pendant toute la durée de l'enquête et

depuis les coordonnées mentionnées sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône à l'adresse suivante :

http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Installations-Classees-pour-la-Protection-de-l-Environnement-ICPE/Installations-Classees-soumises-a-autorisation-et-a-enregistrement-et-carrieres/Grans

Les dossiers pouvaient par ailleurs être consultés gratuitement pendant la même période sur un poste informatique mis à la disposition du public à la Préfecture des Bouches-du-Rhône, Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement, Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux, Place Félix Baret 13006 Marseille, ainsi qu'au siège de l'enquête à la Mairie de Grans dans le hall de réception du public.

Une tablette donnant directement accès aux pièces du dossier d'enquête et permettant de déposer des observations, a été mise à disposition du public, par JMG PARTNERS, dans toutes les mairies dans lesquelles se déroulait l'enquête.
Les observations déposées étaient retransmises à la commission d'enquête.

L'ensemble des pièces mises à l'enquête étaient également communicables à toute personne sur sa demande et à ses frais auprès de la Préfecture des Bouches-du-Rhône Place Félix Baret 13006 Marseille Tél : 04.84.35.42.61 et 04.84.35.42.60.

Afin que chacun puisse en prendre connaissance pendant les jours ouvrables et consigné directement ses observations, propositions et contrepropositions sur les registres ouverts à cet effet aux heures habituelles d'ouverture des mairies, les documents accompagnés d'un registre d'enquête unique établi sur feuillets non mobiles, côté et paraphé par le Président de la Commission ou un membre de celle-ci ont été tenus à la disposition du public pendant une durée de 30 jours du lundi 14 février 2022 au mardi 15 mars 2022 inclus en mairie de Grans et de Miramas en ce qui concerne la demande d'autorisation environnementale et le permis de construire sur support papier, ainsi qu'en mairies de Saint Martin de Crau, Salon-de-Provence et Istres pour la demande environnementale

- En Mairie de Grans, Boulevard Victor Jauffret, à l'accueil de l'Hôtel de Ville.
- En Mairie de Miramas, Place Jean Jaurès.
- En Mairie d'Istres, Hôtel de Ville, 1 Esplanade Bernardin Laugier- Salle Joseph Thomas 1er étage, Direction de l'Urbanisme Opérationnel 13808 Istres Cedex.
- En Mairie de Salon-de-Provence, Salle du PLU à la Direction de l'Urbanisme qui se situe rue Lafayette, Immeuble le Septier, au 2ème étage, où toute personne était tenue au préalable de prendre un rendez-vous auprès du secrétariat de l'Urbanisme (tél : 04.90.44.89.50).
- En Mairie de Saint-Martin-de-Crau, Centre Technique Municipal, 37 avenue de Plaisance

Pendant la durée de l'enquête le dossier d'enquête publique a été disponible en version numérisée sur le site internet :

http:/grans-developpement-batiment-B-clesud.enquetepublique.net

avec le registre dématérialisé.

Les remarques et observations pouvaient être transmises par voie électronique à l'adresse :

grans-developpement-batiment-B-clesudaenquetepublique.net

Ces observations, propositions et contrepropositions pouvaient être également adressées par correspondances à la commission d'enquête à la Mairie de Grans, siège de l'enquête.

Les observations écrites, mentionnées ci-dessus, ainsi que les observations et propositions transmises par voies postale étaient consultables au siège de l'enquête.

Les observations du public étaient consultables et communicables aux frais de la personne qui en faisait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

En outre, un membre de la commission d'enquête ont reçu les observations et propositions du public dans les mairies aux adresses ci-dessus, aux jours et heures suivants :

- Mairie de GRANS :
  - le lundi 14 février 2022 de 9h00 à12h00
  - le mardi 1er mars 2022 de 14h00 à 17h00
  - le jeudi 10 mars 2022 de 9h00 à 12h00
  - le mardi 15 mars 2022 de 14h00 à 17h00

- Mairie de Miramas :
  - le jeudi 24février 2022 de 14h00 à 17h00
  - le vendredi 11 mars 2022 de 9h00 à 12h00
  - le mardi 15 mars 2022 de 14h00 à 17h00

- Mairie d'Istres :
  - le mercredi 23 février 2022 de 9h00 à 12h00
  - le mercredi 2 mars 2022 de 14h00 à 17h00
  - le lundi 14 mars 2022 de 9h00 à 12h00

- Mairie de Saint Martin de Crau
  - le lundi 14 février 2022 de 9h00 à 12h00
  - le jeudi 24 février 2022 de 14h00 à 17h00
  - le jeudi 3 mars 2022 de 9h00 à 12h00

- Mairie de Salon de Provence

- le vendredi 18 février 2022 de 9h00 à 12h00
- le lundi 7 mars 2022 de 14h00 à 17h00
- le lundi 14 mars 2022 de 9h00 à 12h00

La commission d'enquête pouvait, si elle l'estimait nécessaire, faire application des dispositions prévues aux articles R.123-14 à R.123-17 du code de l'environnement, mais n'a pas jugé nécessaire leur mise en application.

L'autorité compétente pour délivrer le permis de construire de ce projet est le Maire de Grans. Cette décision sera prise sous la forme d'un arrêté individuel du Maire. Dans les cas présents et en application des dispositions de l'article R.444-2 du code de l'urbanisme, « le défaut de notification d'une décision expresse dans le délai d'instruction vaut décision implicite de rejet » après l'expiration du délai de deux mois.

Le responsable du projet est M. Meryl GAGNIERE joignable au 01 40 75 01 27 ou par courriel : mgagniere@jmgpartners.fr.

L'autorité compétente pour prendre la décision requise au titre du code de l'environnement pour le projet est le Préfet des Bouches-du-Rhône, après avis, le cas échéant, du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST)

Cette décision sera prise sous la forme d'un arrêté préfectoral d'autorisation assortie de prescriptions ou de refus et mise en ligne sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône http.//wwwbouches-du-rhone.gouv.fr

1.6 Démarches préliminaires :

1-6-1 Réunion du 21 janvier 2022.

Le 21 janvier 2022 s'est tenue une réunion dans les locaux de la Mairie de Grans en présence de M. Yves VIDAL, Maire de Grans, de Mme Magalie NICOLAS, Directrice des Services, de M. Philippe LEANDRI, Adjoint au Maire délégué à l'Urbanisme, de Mme Charlotte PRADAL, Directrice du Service Urbanisme, de M. Jean Michel JEDELE, Directeur Général Grans Développement, de M. Meryl GAGNIERE, Directeur de Programme Grans Développement et des membres de la Commission d'Enquête, M. Marc GUERIN-SALOMON président de la commission, M. Joannes PARRACONE, commissaire enquêteur et de M. Christian SCHMIDT commissaire enquêteur.

La teneur du projet soumis à l'enquête est présentée aux participants.

Dans un long exposé Monsieur le Maire de Grans a défendu l'interdépendance du projet « GRANS DEVELOPPEMENT » avec le terminal de transport combiné « TOP» (Terminal Ouest

Provence) et celui de « CLESUD TERMINAL ».Interdépendance qui découle de la politique d'aménagement du territoire, le report modal étant un levier puissant pour la transition écologique. Ce projet d'ensemble qui intègre, par ailleurs, une production d'énergie renouvelable par l'installation de panneaux solaire en toiture du bâtiment B est en cohérence avec le SCOT de la métropole AIX MARSEILLE PROVENCE qui doit permettre de concentrer le développement de la logistique dans les secteurs bénéficiant d'une connexion multimodale performante.

Il est remis à chaque membre de la commission d'enquête :

- Un dossier d'étude d'impact environnemental
- Un dossier d'annexes 1 à 8
- Un dossier d'annexes 9 à 19
- Un dossier PJ n°1 « présentation générale »
- Un dossier PJ n°3 « étude des dangers »
- Un dossier « Mémoires en réponse liés à l'instruction du dossier (DREAL UD13, DREAL SBEP, ARS, SDIS, DIRECCTE et DDTM)
- Un dossier de demande dérogation espèces protégées
- Un dossier « réponses à l'avis du CNPN pour le bâtiment B »
- Un dossier de permis de construire du bâtiment B.

La DGS de la ville de Grans indique qu'un agent de la Police Municipale amènera dans chaque mairie un dossier d'enquête publique complet et un registre.

La réunion du 21 fait l'objet d'un PV en date du 28 janvier 2022 joint en annexe 4

1-6-2 Réunion du 2 février 2022

Lors de cette réunion, une visite du site a été effectuée par la commission d'enquête pour visualiser la réalité du terrain actuel. La commission d'enquête a constaté la présence d'une affiche informant de l'enquête publique sur le site du projet.

Cette réunion s'est prolongée en Mairie de Grans dans une salle mise à disposition par la Mairie. Les trois Commissaires Enquêteur ont fait le point sur l'avancement du dossier et l'organisation du fonctionnement interne à la commission.

Le plan de la ZAC de la plate-forme CLESUD, ainsi que la définition du PLU de la zone 1AUEb, ont été remis à la commission le 02 février 2022 lors de la réunion préparatoire. Ils font l'objet de l'annexe 5.

1-6-3 Réunion du 7 février 2022

La réunion est composée de M Gagnère pour Grans Développement,

De M Léandri Adjoint au maire de Grans

Des membres de la commission d'enquête

La Commission fait part à Monsieur Gagnère que le dossier est conséquent, qu'il comporte de nombreuses redondances et des contradictions qui rendent la lecture et la compréhension des textes et arguments, difficiles.

Notamment le mémoire (de Grans Développement) en réponse à l'avis de la MRAe comporte des estimations environnementales de degré inversé (page 16 à 21) par rapport à l'étude d'impact environnementale qui empêchent une compréhension normale et une comparaison rapide.

L'accent est mis également sur la présence signalée de l'aigle de Bonelli pour laquelle le dossier précise seulement que «le PNA de l'aigle de Bonelli inclut la zone d'étude mais ses actions ne concernent pas directement le projet » (page 162/453 Etude d'impact environnementale)

Au vue de l'annexe 19 de l'étude d'impact, il apparait dans le récapitulatif du dimensionnement des ouvrages des eaux pluviales pour le lot B, daté du 05/03/2020, que les niveaux des plus hautes eaux(NPHE) EP 30 (+10%) sont plus élevés que le niveau des fonds de bassins d'infiltration indiqués dans le même tableau, à savoir :

- Bassin B1 fond de bassin : 56.80m NGF et NPHE 30 ans : 58.00 m NGF
- Bassin B4 fond de bassin: 55.60 m NGF et NPHE 30 ans: 57.94 m NGF
- Bassin B5 fond de bassin: 58.80 m NGF et NPHE 30 ans: 60.22 m NGF

Ces 3 bassins sont incompatibles avec les prescriptions de la DDTM qui demande que le NPHE soit au moins à 1m en dessous du niveau du fond de bassin.

A ce titre le SDAGE précise que les bassins dont le fond se situe à moins de 1m devront être étanchés et ne fonctionneront plus par infiltration.

En fin de réunion une nouvelle visite du site, notamment du domaine du Mas Beauchamp a été effectuée.

Outre les bâtiments détruits malgré un intérêt écologique en tant gites à chiroptères, la commission a pu visiter la propriété sous compromis d'achat suspensif dont le Mas est occupé par les propriétaires et un bâtiment d'habitation est loué, semble-t-il, par deux familles.

1.7 Consultation préalable

La SAS GRANS DEVELOPPEMENT précise que le projet, regroupant sur un même site les trois projets portés par GRANS DEVELOPPEMENT, CLESUD et T.O.P, revêt un intérêt stratégique « de renforcement » d'un site reconnu à l'échelle nationale et a ainsi justifié l'engagement

d'une concertation préalable, initiée par JMG PARTNERS en vertu de l'article L 121 -5-1 et suivants du Code de l'Environnement, avec pour objectif :

De faciliter la compréhension du projet

D'être à l'écoute des remarques et propositions éventuelles

D'affiner la définition du projet

La concertation préalable du public a été organisée selon les modalités ci-après :

- Le dossier de consultation préalable était consultable dans les mairies de GRANS et de MIRAMAS
- Il pouvait également être consulté sur le site internet de JMG PARTNERS
- Un affichage a été fait dans les mairies de GRANS et de MIRAMAS
- Un avis de presse a été publié
- Deux permanences ont été prévues dans les mairies de GRANS et de MIRAMAS

A l'issue de cette concertation préalable, le Conseil municipal de MIRAMAS, dans sa délibération du 18/12/2019 constatait que, lors de ces permanences, une seule personne est venue rencontrer les auteurs du projet, évoquant l'intérêt d'un second accès à l'ensemble des terminaux.

Le conseil municipal soulignait également la seule réception de 4 remarques par courriel dont deux évoquant également l'intérêt d'un second accès aux terminaux, les deux autres courriels s'inquiétant de l'incidence du projet sur la circulation des poids lourds.

Notant, d'une part que le projet visait à réduire la circulation des poids lourds grâce à l'extension des terminaux de transport combiné et d'autre part que les OAP du PLU de GRANS, approuvé le 02/10/2017, ne prévoyaient pas la création d'un second accès, le conseil :

- Approuve le bilan de la concertation préalable à la création et à l'extension des terminaux de transport combiné.
- Décide que le bilan de la concertation préalable qui ne mentionne aucune demande des projets établis, est positif.

Nota : La concertation préalable ne s'appuie pas sur les termes du règlement de la zone qui, s'il n'interdit pas la création d'entrepôts, réserve toutefois la zone au développement «... de nouvelles activités économiques dédiées à la logistique... » en contrepoint de la ZAC CLESUD exclusivement dédiée à l'entreposage.

1 – 8 Déroulement de l'enquête

1 – 8 - 1 Publicité

- Dans la presse régionale :
  Dès le 27 janvier 2022, soit plus de 15 jours avant le début de l'enquête, l'avis d'enquête a fait l'objet d'une publication dans un journal local à diffusion nationale, « La Marseillaise ». (Annexe 6)
  Cette diffusion a été renouvelée le 16 Février 2022 soit dans la semaine suivant le début de l'enquête, conformément aux dispositions de l'article R 181- 6du Code de l'Environnement. (annexe7)

- Sur la commune de GRANS siège de l'enquête
  Dès le 28 janvier 2022 un avis d'enquête sur une affiche de couleur jaune et de dimensions conformes à l'article R123.11 du code de l'environnement a été apposé en Mairie de Grans.
  Le terminal informatique du site de la commune reprenait l'avis d'enquête.

- Sur les autres communes : Istres, Saint Martin de Crau et Salon de Provence.
  Ces communes ont été destinataires le 28 janvier 2022 de l'affiche jaune ci-dessus.
  Cette affiche a été apposée dans chaque mairie.

Un procès-verbal d'attestation d'affichage pour tous les points d'affichage a été réalisé par un agent de la police municipale de la ville de Grans le 28/01/22 (annexe 8).

1 – 8 - 2 Mise à disposition du public des dossiers d'enquête.

Les commissaires enquêteurs ont côté et paraphé les dossiers d'enquête devant être mis à la disposition du public dans chacun des sites d'enquête.
Un exemplaire du dossier de demande d'autorisation environnementale et un dossier de demande de permis de construire ont été fournies aux 5 communes concernées par l'enquête publique : Grans, Istres , Miramas, Saint Martin de Crau et salon de Provence.

1 – 8 - 3 Permanence des commissaires enquêteurs.

Un commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public lors des 16 permanences annoncées dans l'avis d'enquête, comme indiqué à l'article 1-5 du présent rapport.

1 - 8 - 4 Conditions d'exécution.

Le Maire de Grans a mis à disposition du commissaire enquêteur, dans ses locaux en mairie, une salle indépendante permettant de recevoir individuellement le public. Un exemplaire de

chacun des dossiers d'enquête (autorisation environnementale et permis de construire) pouvait être consulté sur place, pendant toute la durée de l'enquête par le visiteur qui avait également la possibilité d'inscrire ses observations sur le registre d'enquête ou de remettre un courrier préalablement préparé. Dans le respect des mesures sanitaires seules les personnes munies d'un masque était admises dans ce local.

Une tablette numérique sur pied fournie par Grans développement, donnant directement accès aux différentes pièces du dossier d'enquête, a été mise en place à demeure dans la salle recevant le public.

Les mêmes dispositions ont été prises par les services des mairies de Miramas, d'Istres, de Salon de Provence et de Saint Martin de Crau.

Toutes les observations inscrites sur les registres d'enquête tenus par les cinq mairies concernées ont été transmises par courriel aux Commissaires Enquêteurs, au fur et à mesure de leur inscription. Celles reçues sur le registre numérique ont été transmises au Président de la commission d'enquête et étaient consultable sur le site de Publilegal :

https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/EP22021/Consulter/false/false.awp

1 – 8 - 5 Clôture de l'enquête.

A l'exception du Registre dématérialisé qui a reçu les observations jusqu'au 15 Mars minuit, les Registres ont été clos le 15 mars à 17h.

Ils contiennent :

- 8 pages d'observations déposées par 3 personnes à Miramas,
- 10 pages déposées par 7 personnes à Grans
- 3 pages pour 1 personne à Salon de Provence

Les Registres d'Istres et de Saint-Matin de Crau ne contiennent aucune observation

Les observations recueillies sont compilées avec les 41 du Registre dématérialisé dans l'annexe 9.

Les observations du Conservatoire d'Espaces Naturels PACA, rédigées sous forme de lettre, font l'objet de l'annexe 10

CHAPITRE 2 : Demande d'autorisation environnementale

2-1 Composition du dossier

Le dossier se compose de 5 classeurs

- Présentation générale
  - Demande à la Préfecture en date du 16 Mars 2020
  - Demande à la préfecture avec trois compléments de dossier en date du 15 février 2021
  - Le cerfa N°15964*01 complété du 08 Avril 2020
  - Une présentation générale (pièce jointe N°1)
  - La note de présentation non technique (pièce jointe N° 4)
  - La carte des réseaux d'assainissement (PC 02RA)
  - La carte des réseaux divers (PC 02RD)
  - Le plan de situation au 1/25 000éme
  - Les annexes PG3 Documents administratifs comprenant les promesses de vente et les lettres fixant les dispositions de remise en état après cessation d'activité.
  - Les annexes PG 4 relatifs à la concertation préalable du 08 Novembre au 09 décembre 2019.
- Etude d'impact environnementale
  - Résumé non technique Version 2.1 du 30/10/2020
  - Etude d'impact Version 2.1 du 30/10/2020
- Etude d'impact environnementale Annexes 1
- Etude d'impact environnementale Annexes 2
- Demande de dérogation espèces protégées

2-2 Le projet

La SAS Grans Développement se propose de construire un entrepôt logistique de 83 453 m², dénommé B, et ses servitudes, sur une surface répertoriée au PLU de la commune de Grans, 1AUEB.

Ce bâtiment B est jugé complémentaire du bâtiment A, pour lequel il a reçu une autorisation de construction, ainsi que de l'extension d'un terminal ferroviaire qui serait justifié par les volumes générés en ferroutage.

L'étude d'impact a été réalisée de façon localisée aux bâtiments A et B dans un premier temps, puis globalisée avec les autres projets (bât A + B + top + extension de clésud) à la demande de la MRAe pour être discriminée de nouveau à la suite de l'avis de la CNPN pour satisfaire aux nécessités règlementaires de l'enquête publique qui s'attache à la réalisation du bât B après l'obtention de l'autorisation pour le bât A.

2-3 Avis des personnes publiques associées

2.3.1 ARS PACA

L'avis du 14 oct 2020 de l'ARS PACA est réservé dans la mesure où le projet est situé en limite du périmètre de protection rapprochée du canal de Martigues qui alimente en eau potable les communes de Martigues, St Mitre les Remparts et en secours Port de Bouc.

Il est également situé dans la Zone de sauvegarde Exploitée du « Super Ventillon » définie par l'étude ressources stratégiques sur la nappe de la Crau et « *ce projet dont le bâtiment représente déjà plus de 80 000 m²d'emprise au sol, n'est pas souhaitable vis-à-vis de la ressource en eau* »

2.3.2 SEM

L'avis de la Société des Eaux de Marseille du 09/10/2020 comporte deux restrictions :

- Le projet ne peut pas être desservi en eau potable
- Le projet ne peut pas être raccordé au réseau d'assainissement

Nota : Une convention de projet urbain partenarial a été établie entre la Métropole Aix Marseille Provence et Grans Développement en date du 15 octobre 2020 en vue de réaliser les équipements publics nécessaires à l'exploitation du bâtiment B (annexe ....)

2.3.3 REGIE DES EAUX ET ASSAINISSEMENT

Avis favorable

2.3.4 Avis Pôle technique Aix Marseille Provence

Avis conforme à celui de la Société Suez

2.3.5 Avis SEERC Suez

Comporte deux mentions :

Le projet n'est pas raccordable au réseau d'eau potable (idem nota 2.3.2)

Le raccordement d'eaux usées est possible

2.3.6 DRAC

Aucune prescription

2.3.7 GTR GAZ

Pas d'Opposition

2.3.8 GEOSEL

Recommandations en date du 30 octobre 2020.

Les recommandations portent également sur les arbres qui doivent être plantés hors des servitudes fortes des pipelines et la possibilité que ceux-ci soient détruits par nécessité lors d'une intervention sur la canalisation (voir mesures ERC)

2.3.9 Métropole Aix-Marseille-Provence

Le pôle technique Régie Intercommunale de Collecte et Valorisation des Déchets précise dans son avis du 24 Novembre2020 que « les entreprises productrices de déchets sont responsables de l'élimination des déchets générés par leurs activités »

2.3.10 Ministère des Armées

Le ministère des Armées autorise la réalisation

2.3.11 SYMCRAU

L'étude d'impact et les notices de gestion des eaux pluviales démontrent la prise en compte des enjeux« relatifs à la nappe : préservation de la qualité des eaux souterraines et équilibre quantitatif. Des mesures d'évitement tels que des bassins de rétention étanches permettant un abattement des pollutions chroniques avant évacuation dans un bassin d'infiltration, et des dispositifs de rétention des pollutions accidentelles, sont prévus. Cependant, la connaissance des niveaux de plus hautes eaux (NPHE) de la nappe sur ce site ne sont pas jugées suffisantes pour garantir le respect de la doctrine de la DDTM 13 demandant que les NPHE se trouvent à un mètre de profondeur sous le fond des bassins d'infiltration. Le SYMCRAU recommande de compléter les mesures de niveau de nappe en période de hautes eaux pour réduire les incertitudes, notamment concernant le bassin B4 déjà en limite de conformité avec les hypothèses de Suez Consulting, et de prendre des hypothèses plus sécuritaires pour définir des NPHE à partir de ces nouvelles mesures de hautes eaux. »

Les projets de plateformes logistiques de Grans Développement se situent en amont d'une zone particulièrement stratégique pour l'alimentation en eau potable des populations des communes de Miramas, Saint-Chamas, Istres, Fos-sur-Mer, Saint-Mitre-les-Remparts, Port-de-Bouc et Martigues. La proximité avec la surface du sol et le fort pouvoir drainant lié à la nature des terrains rendent la nappe phréatique particulièrement vulnérable aux infiltrations de pollutions de surface dans le secteur du projet. Le projet s'implantera, entre autres, sur 16 hectares de prairie dont l'irrigation contribue jusqu'à présent à la recharge de nappe.

S'agissant des enjeux agricoles et de recharge de nappe, le projet initial, qui portait sur 33 hectares de prairie, a été ramené à 16 hectares et une compensation du déficit de recharge de la nappe a été proposée à travers une solution d'infiltration des eaux d'irrigation préexistantes. Malgré ces efforts notables, le SYMCRAU n'est pas favorable à la solution de recharge artificielle par bassin proposée pour 11 des 16 ha de prairies impactées, tant que le projet expérimental de la Péronne n'a pas démontré un retour d'expérience favorable à moyen et long terme. En complément, l'infiltration dans un bassin d'une eau à vocation agricole exportée dans un contexte durancien tendu, pose une question d'ordre règlementaire et d'acceptabilité sociale. D'autres solutions peuvent être proposées parmi lesquelles la réalisation d'économies d'eau ou la relocalisation de prairies irriguées ailleurs sur la Crau, qui a le mérite de conforter les enjeux sanitaires (recharge de la nappe pour l'eau potable), environnementaux et agricoles.

2.3.12 CNPN

L'avis du Conseil National de la Protection de la Nature figure en tête du classeur de demande de dérogation espèces protégées.

Il est favorable pour le bâtiment A (hors sujet pour le bâtiment B) ; il est défavorable pour le bâtiment B.

Il a fait l'objet d'une réponse de la société qui est intégrée au dossier d'enquête. Compte tenu de sa sensibilité, il fait l'objet d'une analyse et d'une discussion au chapitre 2.4

2.3.13 MRAe

L'avis du 28 janvier 2021 est intégré au classeur « Mémoires en Réponse liés à l'instruction du dossier». Il est établi pour les 3 projets : bât A, bât B et terminal ferroviaire. Il comporte de nombreuses réserves qui, du fait de la séparation des procédures ne concerne plus le projet Bât B ou, à l'inverse, aggrave le bilan environnemental discuté au chapitre 2.4

2.3.14 DDTM

Pas d'opposition sous réserve de la mise en œuvre de toutes les mesures prévues d'ERC

2-4 Dérogation environnementale avec réponse à l'avis CNPN et réponse à la MRAe.

2.4.1 Demande initiale

La demande de dérogation formulée par la Société fait l'objet d'un classeur, comprenant plusieurs pièces, de plus de 500 pages.

Elle est claire et très argumentée. Elle développe longuement les mesures d'ERC et d'accompagnement qui devraient faire appel à des coordinateurs en écologie.

Compte-tenu de l'expertise nécessaire à la critique des éléments, la commission s'est attachée aux avis des Commission Nationale de la Protection de la Nature (CNPN), et des Services dont MRAe et la Réserve Naturelle Régionale (RNR).

2.4.2 Avis de la MRAe

Pour conclure, les aménagements des bâtiments A et B de Grans Développement ne sont pas incompatibles avec la préservation de la ressource en eau souterraine sous réserve de revoir le dimensionnement des bassins d'infiltration d'eau pluviale avec une meilleure connaissance des niveaux de nappe et de compenser les impacts résiduels sur la recharge avec une des solutions proposées ci-dessus.

La Mission régionale d'autorité environnementale a émis un 2 éme avis en date du 28 janvier 2021 sur l'ensemble des aménagements projetés.

Le mémoire en réponse est intégré au dossier « mémoires en réponse liés à l'instruction du dossier, bâtiment B.

Si les réponses apportées sont précises, certaines ne permettent pas de lever le doute sur certains éléments :

- page 9/16, La MRAe, « recommande de revoir la présentation des dossiers de l'opération, afin qu'ils ne contiennent que la dernière version de l'étude d'impact et de ses annexes. Effectivement, seule la version V2.1 de l'étude d'impact est mise à disposition du public.

- La solution d'allègement du trafic de PL par une voie de " by-pass" n'est pas portée par Grans Développement et est du ressort de l'Etat.

- Les continuités des axes ferroviaires et routiers ont été intégrées en pages 197 à 202 de l'étude d'impact V2.1. Les liaisons ferroviaires ne seraient pas bénéfiques ni sur le report modal, ni sur l'environnement, mais la proximité entre les terminaux et les entrepôts apporte un avantage compétitif au transport combiné.

- l'impact cumulé a été évalué conformément au Code de l'Environnement pour les communes d'Istres, de Grans et de Miramas.

- L'impact du projet sur les prairies destinées au foin de Crau sur la commune de Grans se cumule avec celui du lotissement des Arènes

- L'impact du projet sur l'alimentation de la nappe de la Crau se cumule avec celui du lotissement des arènes ; l'exemple du projet d'infiltration des eaux d'irrigation de la ZAC de la Péronne est un exemple de mesure de réduction des impacts

- projet aura des impacts cumulés avec le projet de lotissement des Arènes au niveau de l'occupation du sol (consommation de zone dédiée au Foin de Crau), de l'alimentation de la nappe souterraine et de la biodiversité (partie Nord de la zone d'étude). Les impacts se cumulent également avec les projets de centrale photovoltaïque des Aubargues à Istres et Les Canebières à Grans (mêmes enjeux écologiques que les zones Nord et centrale des projets) et ceux des centrales photovoltaïques du Parc d'Artillerie et du Tubé (mêmes enjeux écologiques que TOP et Clesud Terminal). Enfin, les incidences du projet pourraient porter atteinte à la qualité des eaux souterraines comme d'autres projets identifiés sur la commune d'Istres. Toutefois, le projet TOP prévoit l'infiltration des eaux pluviales après traitement spécifique pour l'ensemble de la surface imperméabilisée. Le projet TOP n'est donc pas de nature à modifier la qualité des eaux souterraines. La DDTM dans son avis remis à la Préfecture dans le cadre de la Déclaration Loi sur l'Eau n'a relevé aucun risque lié à cette infiltration d'eaux pluviales après traitement.

Du fait des modalités de gestion des eaux pluviales de Grans Développement et Clésud Terminal, il devrait en être de même pour les 3 projets.

- Le risque d'atteinte est possible pour 4 espèces de chiroptères (*on notera que les couleurs de l'évaluation des atteintes sont inversées dans les pages 16 à 21), ce qui ne facilite pas la compréhension.*

- Le complément d'analyse des effets sur les populations des 72 espèces d'oiseaux recensées est donné en page 22 et 23.*Il n'appelle pas d'observation particulière*
- Les investigations piézométriques complémentaires en situation de hautes eaux ont été intégrées en page 438 de l'étude d'impact.
- Les données sur l'implantation d'un captage d'alimentation en eau potable sont en cours de définition par la Métropole.
- Il n'existe pas d'impact direct sur le canal de Martigues
- L'enjeu local de conservation lié aux zones humides a bien été pris en compte
- Les impacts bruts du projet sur les habitats naturels et les espèces sont précisés en pages 26 à 31 ; *là, également, l'inversion des couleurs matérialisant les degrés d'impact ne favorise pas la compréhension.*
- La préservation d'une zone tampon de 14 ha sur la zone Nord évite le dérangement des espèces présentes dans la réserve naturelle régionale. *Elle ne réduit en rien le dérangement et la disparition d'une partie des espèces décrites dans l'inventaire des espèces impactées par la construction du bât B.*
- Le site compensatoire du Mas Verry fait l'objet d'un engagement de maintien en activité de production de foin de Crau sur 40 ans, d' un cahier des charges signé et d'un projet d'acte d'ORE. Une ORE sera également établie pour le Mas Beauchamp.
- Le bâtiment est construit en « blanc » pour de futurs locataires. Le pourcentage de report de 20% à 50% du fret routier vers le fret ferroviaire ne peut être garanti. Un pourcentage de 20% semble cependant une hypothèse possible.
- L'insertion éco-paysagère du projet, intégrant les opérations ferroviaires, est prise en compte.

2.4.3 Analyse et discussion sur les réponses à l'avis du CNPN

2.4.3.1 Dispositions générales

Le document rappelle, page 3, les dispositions de *la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité...* en renforçant la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC)

Il précise en II le projet d'ensemble initial et *son élargissement à TOP et à l'extension de clé Sud.* Il s'agit donc bien au départ de réaliser le bât A associé au terminal ferroviaire existant. Pour des raisons de rentabilité et d'opportunité qu'il expose longuement, Grans Développement provoque une extension, le bâtiment B, qui fait apparaitre des problèmes au sens de la loi précitée et doit donc obtenir une dérogation.

En III il justifie le respect des conditions d'octroi de la dérogation par des « raisons impératives d'intérêt public majeur » sans apporter de preuves matérielles de la demande de l'Etat dont le maire de la commune se revendique pour valider le projet.

Notamment, page 6, premier paragraphe, Grans environnement s'appuie sur *l'orientation de programmation et d'aménagement (OAP) « zone 1AUEb- dite CLE SUD 2 » du PLU de Grans...*assurant que « ce secteur correspond à une zone d'urbanisation future à l'implantation de bâtiments logistiques. »
Si les premiers mots sont exacts, la zone est décrite dans le PLU comme devant recevoir de «... *nouvelles activités économiques* dédiées à la logistique et le cas échéant, une extension du chantier de transport combiné ».
Le projet, exclusivement destiné à la réalisation d'entrepôts, réduit fortement les capacités du terrain à recevoir « ...de nouvelles activités économiques dédiées à la logistique... »

2.4.3.2 Justification de l'intérêt public

On ne peut nier que le projet, compte tenu de ses dimensions, présente un grand intérêt économique et financier, mais la réalisation du bâtiment B, même lié au bât A, ne présente pas un intérêt aussi conséquent que la Société le décrit (voir ci-après).

2.4.3.2.1 Emplois
L'emploi est une des données caractéristiques des activités générées au plan économique autre que l'aspect financier.

Dans le cas du dossier, le récapitulatif des annonces de création d'emploi fait l'objet de l'annexe 11

Si tous les emplois créés sont favorables au projet, le dossier montre que le nombre de créations d'emplois s'appuie sur l'activité dont on veut justifier la création.
Il varie de 75 pour la moyenne observée sur la vingtaine de sociétés localisées sur Clésud et actuellement locataires de surfaces d'entreposage à 650 pour les eaux usées.

Dans son mémoire réponse, Grans Développement, rappelle les données statistiques qui lui ont permis de définir le nombre d'emplois créés.
Si elle contredit l'observation du public, il n'en reste pas moins vérifié que le nombre de créations varie dans l'ensemble du dossier. Le nombre proposé en mémoire de 350 parait raisonnable si un nombre moyen de 4 à 5 cellules sont effectivement occupées par des sociétés, ce qui est loin d'être acquis compte tenu de l'offre et de l'occupation actuelle sur le site Clésud et les sites environnants.

Subsidiairement, on notera que les autres activités ne prévoient de créer que 16 emplois pour TOP et 15 pour le terminal et que ces chiffres, après notre visite du site en fonctionnement, nous semblent maximum.

2.4.3.2.2 Justification d'absence d'alternative

En II.2 le pétitionnaire s'appuie sur sa démonstration précédente pour affirmer, premier paragraphe dernière ligne: « la mise en évidence de la raison impérative d'intérêt public majeur justifie largement l'absence de solution alternative ».

Il est évident qu'en cumulant de telles surfaces de stockage (bât A + bât B = 150 282 m² d'entrepôt) au projet ferroviaire TOP (non lié) et à l'extension de la ZAC comportant une propriété d'habitation remarquable, il n'existe aucun autre site présentant les mêmes avantages.

2.4.3.2.3 Etudes de localisation

En pages 8 à 11 Grans Développement compare les sites possibles en dressant un tableau de faisabilité défini accumulant les contraintes et en globalisant, pour des raisons internes, les installations diverses.

Il conclut, page 11, premier paragraphe sous le schéma en citant le résultat de l'étude des 12 sites présentant, au bénéfice du projet de Grans Développement, le meilleur potentiel : « aucun nouveau site répondant aux caractéristiques nécessaires à l'implantation d'un bâtiment logistique du type de celui projeté par Grans Aménagement n'a pu être identifié dans un rayon de 30 Km autour de CLE SUD »
Cette phrase est erronée car le pétitionnaire mélange son idéal global futur avec la réalité de la seule construction du bât B objet du dossier.
Ainsi il rassemble les deux bâtiments, le TOP et l'extension de la ZAC avec l'achat total des terrains et des constructions actuellement habitées, dont le Mas caractéristique du domaine de Beauchamp, pour lequel il réalise une voix d'accès non nécessaire, ni demandée dans le dossier mais incluse dans les plans.

S'agissant de l'implantation d'un entrepôt, d'autres sites semblent possibles au moindre coût environnemental même si il n'existe pas de terminal ferroviaire à prolonger (voir annexe 1 : étude de solutions alternatives-décembre 2021). Le site de La Feuillane par exemple est adapté à 90,28%

2.4.3.2.4 Extension de la ZAC CLESUD

Deuxième paragraphe : le pétitionnaire ne fournit aucune pièce justificative de demandeurs institutionnels « ...pour faire de ce site un pôle majeur dédié à la logistique à l'échelle régionale voire nationale » au profit de Grans Développement.

Par contre il est patent qu'en surfaces disponibles à la construction la ZAC CLE SUD est saturée et que si l'on veut construire de nouveaux entrepôts il faut une autre zone ou étendre CLE SUD au profit de Grans Développement dans le cas présent.

On notera cependant que si la zone est saturée par les bâtiments, l'activité réelle est loin d'être totale et que des milliers de m² sont actuellement disponibles à la location (voir annexe 12).

Sans être exhaustif, on a pu, à la date du 7 février 2022, relever au moins 546 395 m² d'entrepôts JLL disponibles en commercialisation sur des sites qui ont fait l'objet de recherches d'implantation; il en est de même pour 88414 m² proposés à Grans par CBRE, celui-ci proposant déjà en plus à la location le bâtiment B de 83 107m² en cours de procédure, avec une possibilité de visite (sic). (Source : internet « entrepôt logistique à louer »).

L'intérêt majeur de l'activité pourrait résider dans la saturation locative et la nécessité de développer de nouveaux entrepôts pour absorber de nouveaux flux de marchandises. Cette caractéristique n'est pas présente dans le dossier.

Par contre, cette situation laisse supposer que, l'activité dans les entrepôts vides existants se développant, les difficultés actuelles constatées notamment sur les voiries vont s'accentuer rapidement.

Rappel : le PLU décrit la zone comme devant recevoir de nouvelles activités liées à la logistique en contre-point de la ZAC Clésud exclusivement dédiée à l'entreposage.
Le projet d'entrepôt interdit toute autre possibilité.

2.4.3.2.5 Bilan environnemental

L'absence d'atteinte à l'état de bonne conservation des espèces se heurte au bilan fourni en pages10 à 21 de la réponse du pétitionnaire sur l'avis de la CNPN
Le bilan écologique de constatation s'élève à 2 enjeux majeurs
7 enjeux forts
14 ... modérés
7... faibles
Après évitement, réduction et compensation (ERC) il est estimé à
2 forts (dont 1 ex majeur et un fort qui reste fort)
15 modérés dont 2 restent inchangés
13 faibles
Si on ne peut nier un réel effort au titre de l'ERC, tant techniquement que financièrement, le bilan écologique reste très fort et le résultat réel incertain.

En particulier la destruction d'une zone écologique de première importance de 18 ha ne semble pas pouvoir être compensée, par une terre de 80 ha de Crau et 2000 m de haies reconstruites car l'on n'est jamais certain que la petite faune s'appropriera les nouveaux lieux avant d'avoir périe sous les coups des travaux et du déplacement forcé de ses habitats. On ne peut pas raisonnablement annoncer que les espèces critiques vont, sauf peut-être par récupération-transfert des espèces menacées, forcément coloniser les nouveaux espaces mis en compensation à une distance de 7Km.
De plus une surface aujourd'hui en exploitation ne peut, au titre de la règlementation du PLU, compenser une surface à créer.
Certes tous les efforts, tant financiers que techniques, décrits sont importants et le maintien d'une zone tampon de 14 ha entre la réserve naturelle régionale et le bâtiment B va dans le sens du maintien de la biodiversité, mais n'apportent pas la preuve de leur efficacité au regard de l'existant qui sera détruit.
En fait si la dimension du projet avait été faible on aurait pu définir la localisation du projet en tenant compte de la faune, la flore et leur développement, mais la dimension de l'ouvrage ne permet pas aux espèces impactées de survivre et de migrer vers d'autres lieux plus propices.
Dans le cas de la destruction des 18 ha c'est une zone écologique majeure qui va disparaitre sans véritable assurance de la voir se reconstituer.

Le bénéfice apporté par l'ERC semble insuffisant, voir surestimé.
Sur la base des constatations, cette zone devrait faire l'objet d'un classement de réserve de biodiversité.

Le site est totalement inclus dans une zone concernée par le Plan National d'Action pour l'aigle de Bonelli. La nouvelle suppression d'un territoire de chasse, pour cet aigle qui fait l'objet d'un programme de surveillance et de protection européen, pourrait impacter gravement cette espèce en voie de disparition (voir site gouvernemental du Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie pour le 3° Plan National d'Action en faveur de l'aigle de Bonelli, 2014-2023, et du plan national d'action en faveur du vautour percnoptère, 2015-2024, adressé par le CEN PACA à la Commission par message séparé)

Dans l'étude du site : Bâtiment B, les zones humides répertoriées dans l'étude d'impact n'apparaissent pas dans les contraintes de protection de la biodiversité (page 6 en fin du document de réponse), augmentant d'autant le rang de compatibilité.

Les mesures ERC prévoient, après la destruction des arbres dont certains sont remarquables, la plantation de haies en limite de l'emprise de l'entrepôt, ainsi que dans l'environnement de la canalisation de transport de gaz mais cette mesure ne semble pas pérenne dans le mesure où

- le transporteur alerte sur le fait que dans le cas d'une intervention sur sa conduite les arbres seront détruits,
- L'étude de dangers montre que les spectres de chaleur couvrent la haie reconstituée et atteindront fatalement par sympathie les zones préservées si l'extinction du foyer n'est pas très rapide.

Dans son mémoire réponse aux observations du public (annexe 15) Grans développement n'apporte pas d'éléments réels nouveaux et se borne à minimiser les impacts sans les contester à l'exception de la création du chemin d'accès au Mas Beauchamp devant améliorer l'accès. L'accès par la RN 569 jugé dangereux.
Cependant, contrairement à ce qui est écrit page 41 de l'arrêté d'exploitation du bât A (annexe 14) ce chemin n'existe pas aujourd'hui et sa réalisation n'a pas été intégrée à l'étude d'impact. Il est intégré à la carte N°3 page 51 de l'arrêté d'exploitation.
La société souligne que les mesures compensatoires sont bien distinguées en ce qui concerne les bâtiments, ce qui est contredit par l'arrêté d'exploitation qui mentionne les mesures compensatoires dévolues au seul bâtiment A sans mentionner qu'elles incluent les mesures du bâtiment B.

2.4.3.2.6 Ferroutage

Les containers arrivent puis sont éclatés en petits transports.
Dans le dossier, le pétitionnaire site le transport ferroviaire comme une possibilité offerte aux futurs exploitants. Elle est non quantifiée dans le projet autrement que comme un espoir d'exploitation alors qu'il est écrit dans le dossier que cette hypothèse n'existe qu'au titre du dernier Km et que le ferroutage est en déclin dans la ZAC Clésud. (Voir notamment page 201/453 de l'étude d'impact et Accès ferroviaire au projet page 10 du mémoire réponse à la MRAe).

2-5 Etude des dangers

L'étude des dangers est parfaitement réalisée et comporte un résumé non technique suffisant pour la compréhension du public.

Elle montre que les effets thermiques liés à l'incendie de 3 cellules (pages 62 à 69), peuvent atteindre les végétations de recomposition de l'environnement arboré à réaliser en mesures de compensation environnementale.

Elle présente, en page 68, les effets de propagation des cellules 7et 9 qui se font sentir et sur les zones de reboisement et sur une voirie future qui n'est pas décrite dans le dossier de demande.

Le SDIS a émis un avis le 18/08/20 réclamant l'essai en simultanée sur 6 poteaux de l'installation. Le pétitionnaire précise (page 23 du mémoire de réponse) que l'installation fera l'objet d'un essai simultané sur 3 poteaux et éventuellement sur 5 hydrants au maximum selon la disponibilité du matériel.

Or, comme l'indique la notice de présentation de la demande de permis de construire et d'autres documents du dossier d'enquête, le total des besoins en défense incendie est de 690 m^3/h pendant 2h. Le réseau incendie fournira $600m^3$, une réserve de $180m^3$ en bâche souple devrait fournir le reste, mais ne semble pas pouvoir être disponible au moment des essais pour satisfaire la préconisation du SDIS.

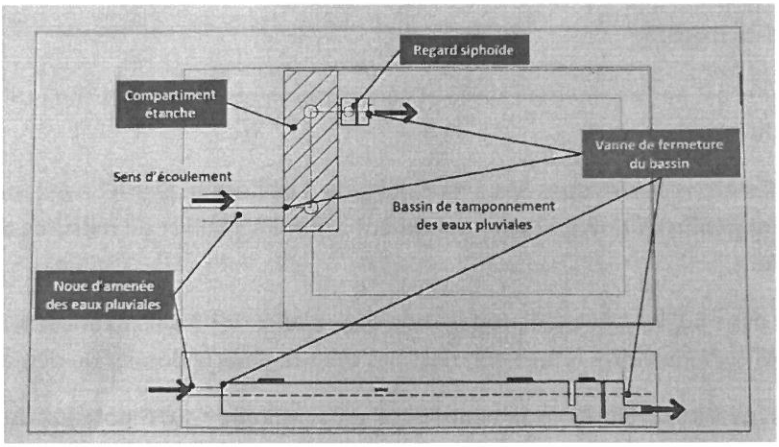
Compte tenu des remarques de GEOSEL mentionnées sur le Registre d'enquête de la commune de Grans, il semble que l'étude de danger doive être revue.

CHAPITRE 3 LOI SUR L'EAU – BASSINS PLUVIAUX

3 – 1 Principes de gestion retenus

Les bassins d'infiltration des eaux pluviales devront respecter les caractéristiques suivantes :

- L'altitude du fond du bassin devra être à 1 mètre au-dessus de la côte des plus hautes eaux, afin d'être en conformité avec la doctrine de la DDTM
- La vidange des noues et des toitures doit être effectuée en moins de 24 heures.
- La vidange des bassins devra être effective en moins de 48 heures pour éviter la prolifération des moustiques.
- Chaque bassin d'infiltration des eaux de voirie devra comprendre en tête un bassin de tamponnement ou confinement relié au bassin. Les eaux de voirie devront disposer d'un ouvrage de confinement des eaux potentiellement polluées en cas d'accident avec déversement. Chaque bassin recevant des eaux de voirie devra intégrer un compartiment étanche de 30 m3 utiles séparé du reste du bassin via une cloison siphoïde. Des vannes martellières permettront la fermeture du dispositif pour retenir la pollution accidentelle.



3– 2 Caractéristiques des bassins

Outre les éléments du 3 – 1, il est préconisé de retenir un coefficient de perméabilité des sols des bassins d'une valeur de 6,3.10-5 m/s.

3– 3 Qualité des eaux pluviales

Trois types d'eaux pluviales à infiltrer sont distingués :

- Les eaux provenant du ruissellement des toitures
- Les eaux provenant du ruissellement sur les parcs autos VL
- Les eaux provenant du ruissellement sur les zones de voirie et de manœuvre des poids lourds.

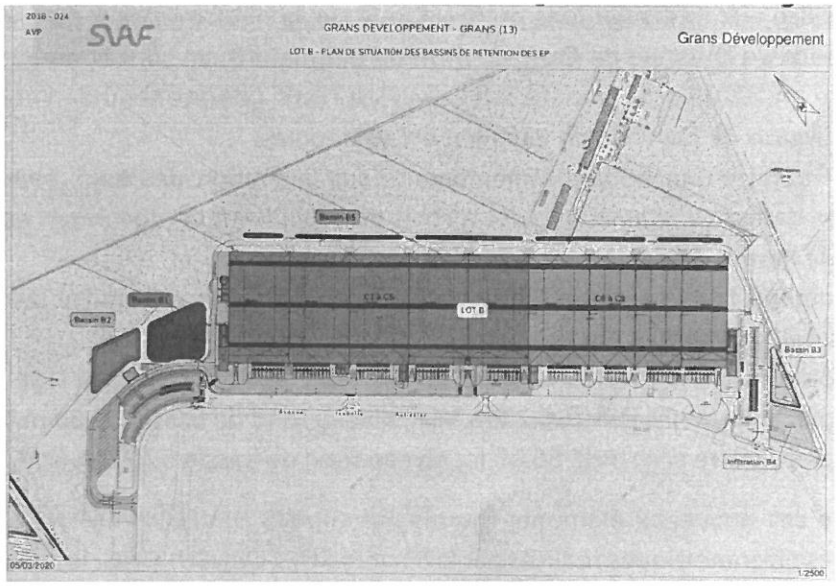
Les eaux pluviales ruisselant sur les toitures sont des eaux non altérées vis-à-vis de la qualité. Elles peuvent être rejetées dans les bassins d'infiltration sans prétraitement.

Les eaux de ruissellement sur voirie PL et VL peuvent entraîner :

- Une pollution chronique liée essentiellement au trafic et à l'infrastructure routière. Les polluants sont le plus souvent fixés sur les matières en suspension.
- une pollution saisonnière rare.
- une pollution accidentelle consécutive à un accident de la circulation au cours duquel sont déversées des matières polluantes voire dangereuses.

Les eaux de ruissellement sur voiries devront transiter par un bassin tampon de 30 m3 dont le fonctionnement est indiqué au 3 – 1.

3– 4 Dimensionnement des bassins de rétention / infiltration



Les bassins de rétention doivent être dimensionnés pour Q 30 soit une pluie de projet tricennale avec évacuation par infiltration.
Le calcul suivant la méthode des pluies présenté en annexe 17 du dossier n'appelle pas d'observation.
Les bassins B 2 et B 3 sont étanches et reçoivent les eaux de voirie. Les bassins B 1, B 4 et B 5 sont des bassins d'infiltration et reçoivent les eaux de toiture.
Le bassin B 1 recevra également les eaux pluviales du bassin B 2 après traitement par un séparateur à hydrocarbures.
Le bassin B 3 recevra également les eaux pluviales du bassin B 4 après traitement par un séparateur à hydrocarbures.
Au vu du tableau récapitulatif du dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales du bâtiment B, l'altitude du fond des bassins 1 à 5 n'est pas à plus de 1 mètre du niveau NGF des plus hautes eaux pluviales, à l'occurrence de 30 ans, avec une majoration de 10%.
Il est a noté que le niveau des plus hautes eaux (NPHE) est au-dessus du fond des bassins de 1.20 m. à 2.34 m. suivant les ouvrages, alors qu'il devrait être en-dessous des fonds de bassin.
L'avis de la MRAe, repris dans le mémoire en réponse (pages 10 et 11/16) relève la difficulté.
Dans le cadre de l'instruction du Permis de construire du bâtiment B, le SYMCRAU s'est prononcé le 5 novembre 2020 en précisant en conclusion :
"les aménagements du bâtiment B ne sont pas incompatibles avec la préservation de la ressource en eau souterraine sous réserve de revoir le dimensionnement des bassins d'infiltration des eaux pluviales avec une meilleure connaissance des niveaux de nappe"

Afin de répondre aux interrogations du SYMCRAU sur la détermination du niveau des plus hautes eaux de la nappe de Crau, au droit du bâtiment B, un suivi complémentaire a été effectué en 2020 par la Société SUEZ CONSULTING. Compte tenu de l'époque de mesure, les niveaux de plus hautes eaux ont été extrapolés.
Ce suivi fait l'objet d'une note complémentaire sur la gestion des eaux pluviales du bâtiment B en date du 27/04/2021 suite à l'avis du SYMCRAU. Ce document est joint à la demande de Permis de construire.
Dans ce document, la carte piézométrique établie en 2020 fait apparaitre les niveaux NGF suivants des plus hautes eaux :

- Bassin B1 piézomètre n°2 NPHE 56.00 m, niveau fond de bassin 57.20 m NGF
- Bassin B5 piézomètre n°3 NPHE56.27 m NGF, niveau fond de bassin 58.80 m NGF
- Bassin B4 piézomètre n°4 NPHE 56.03 m, niveau fond de bassin 57.23 m NGF

Sur la base de ces nouveaux éléments fournis par GRANS DEVELOPPEMENT suite aux derniers relevés piézométriques réalisés par la Société SUEZ CONSULTING, les niveaux des fonds de bassin d'infiltration B1, B4 et B5 sont situés à plus de 1 mètre au-dessus des plus hautes eaux de la nappe relevés le 23 septembre 2020.

Le mémoire réponse (annexe 15) n'apporte pas d'élément nouveau et si le projet de captage fait l'objet d'une étude depuis plus de 10 ans , il n'a été donné aucune précision à la commission.

Conclusion partielle : On notera la fragilité des résultats obtenus à des époques différentes et dont on peut déduire que les conditions pérennes de maintien de la hauteur de nappe de 1 m sous les ouvrages ne semblent pas remplies.

CHAPITRE 4 : CIRCULATION

4– 1 Situation actuelle

Les trafics moyen journalier (TMJ) et les taux de poids lourds sur les axes autour du giratoire d'entrée de CLESUD sont très élevés suivant les ordres de grandeur reconnus pour les voies de circulation.

- 2900 PL / J ouvré sur la RN 569 au nord (2 sens confondus)
- 3700 PL / J ouvré en entrée sortie de CLESUD (2 sens confondus).

Pour les flux enregistrés, les flux VL sont pendulaires et les flux PL homogènes avec un sommet relatif de 8 h. à 10 heures.

Le trafic sur l'Avenue Isabelle Autissier est constitué en majeure partie de PL (jusqu'à 75%) avec 300 Pl/jour (deux sens confondus).

Pour les flux enregistrés, les flux VL sont pendulaires et les flux PL homogènes avec un sommet relatif sur la période de 8 heures à 10 heures.

Au vu des trafics enregistrés, alors que toutes les surfaces disponibles dans les entrepôts sont loin d'être occupées, le carrefour giratoire de CLESUD est en limite de saturation en heure de pointe (remontée de file d'attente de 30 à 110 véhicules suivant les branches et les heures).

4– 2 Impact du projet

4-2-1 Influence du réseau ferré et de son extension

Le ferroutage est souvent mis en avant pour la réduction des nuisances routières et atmosphériques, ce qui s'avère exact pour les longues distances.

Le coût-bénéfices menée pour le développement du Terminal Ouest Provence (TOP) fait l'objet du rapport donné en annexe 15 de l'étude d'impact environnementale.

Il précise, contrairement à ce que le dossier laisse entendre pour l'amélioration de l'environnement, que le projet TOP est destiné à « ... *la mise en service d'un second opérateur du terminal Ouest Provence permettant de compléter les tableaux CEF nécessaires à la présentation des données auprès de l'Union Européenne* ».

Bien évidemment, si le projet permet, en plus, d'améliorer le bilan environnemental, on ne peut que le retenir. Cependant le transport ferroviaire étant problématique en termes de souplesse et d'un coût très supérieur au coût routier pour la proximité, comme il est précisé dans le dossier, l'exploitation du bâtiment B n'aura que peu d'effet sur la réduction des nuisances.

4-2-2 Incidence de l'augmentation du trafic

L'impact du projet sera élevé, notamment en heure de pointe du matin, en HPM (+15% en UVP/h dont 36% en PL/h).

L'augmentation du trafic PL et VL notamment sur la RN 569 nord en HPM et sur la sortie de Miramas en HPS sera importante sur le giratoire d'entrée de CLESUD déjà saturé alors que toutes les surfaces d'entreposage existantes sur Clésud ne sont pas occupées.

Sans aménagement, le carrefour giratoire d'entrée de CLESUD sera saturé à court terme avec une baisse des réserves de capacité sur toutes ses branches:

- RN 569 Nord: - 83% en HPM (-6% actuellement)
- RN 1569 Sud: - 11 %en HPS (+ 15 % actuellement

- Sortie de Miramas: - 26% en HPM (+ 14 % actuellement)
  - 42 % en HPM (-16 % actuellement)

4– 3 Projet de l'Etat sur RN 569

Dans le cadre du projet routier entre Fos sur Mer et Salon de Provence, l'état envisage la mise à 2 x 2 voies de la RN 569 et un aménagement avec 2 giratoires au niveau de l'entrée de CLESUD, la RN 569 concernant sa continuité à cette intersection par un passage dénivelé.

Cet aménagement est prévu à l'horizon 2027.

La création de cet équipement doit être assortie d'un élargissement à 2 voies sur 50 mètres des entrées de CLESUD à partir de la RD 69 et de l'avenue du 8 mai 45.

4 – 4 Création d'un by-pass en sortie de la RN 569

La création d'un by-pass (coût 420 000 euros HT) permettrait de fluidifier l'entrée de CLESUD en venant du nord, mais les autres branches du giratoire resteraient saturées.

De plus, la création de ce by-pass est contrainte par des enjeux environnementaux importants.

4 – 5 Création d'une voie d'accès au Mas Beauchamp

Dans la notice de présentation du PC, il est précisé que le lot N°4 d'une surface de 2038 m² est dédié à la création d'une desserte de la zone d'habitation située au Nord du site. Cette voie apparait sur le plan masse du projet de PC en date du 16/02/2021.

Cette voie présente une largeur de 7 m sur une longueur d'environ 290 m.

Elle est située à l'est du futur bâtiment B entre les bassins B3 et B4 des eaux pluviales et le bassin de compensation hydrique qui a été abandonné.

Son impact environnemental n'a pas été évalué.

La réponse de la Société pétitionnaire (pages 9 à 11 du mémoire réponse) n'apporte aucun élément nouveau par rapport à ceux connus de la commission à travers les pièces du dossier, sauf en ce qui concerne la surestimation du report modal dont l'optimisme forcé n'a d'égal que les données contradictoires de l'enquête publique.

4 – 6 Conclusion partielle

Le fonctionnement du carrefour d'entrée de CLESUD est actuellement saturé en HPM et HPS. La saturation va s'accentuer avec la pleine exploitation des entrepôts existants.

La création du bâtiment B entrainera un surcroit de cette saturation (VL et PL), le transport rail-route n'induisant pas une diminution importante du trafic PL.

Le projet de l'Etat, avec une réalisation prévue en 2027, permettrait un meilleur fonctionnement du giratoire, mais jusqu'à cette date, le carrefour d'entrée de CLESUD restera saturé.

Un report de la création du bâtiment B en 2027, permettrait de ne pas accentuer la saturation actuelle et attendue du giratoire.

5-DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

5.1 Le projet :

Le projet porte sur une installation, un ouvrage, des travaux ou une activité soumis à autorisation pour la rubrique « recharge artificielle des eaux souterraines, et à déclaration, au titre des rubriques rejet d'eaux pluviales au milieu naturel par infiltration et création de plans d'eau (noues et bassins d'infiltration) en application du code de l'environnement (IOTA), il est soumis à une autorisation environnementale (article L 181-1 du code de l'environnement) et doit faire l'objet d'une dérogation « espèces protégées » (article L 411-2-4° du code de l'environnement).

L'autorité compétente pour la délivrance du permis de construire est le maire de la commune de GRANS mais, même délivré, le permis de construire ne serait pas exécutoire si les autorisations et dérogations évoquées ci-dessus n'étaient pas accordées.

Les développements qui suivent ne porteront pas sur les points examinés aux chapitres 2, 3 et 4 ci-dessus.

5.2 Présentation du projet

La société GRANS DEVELOPPEMENT a déposé un dossier de demande de permis de construire portant sur la création d'un bâtiment logistique (Bâtiment B) dans la commune de GRANS.

5.2.1 Contenu du dossier

En réponse à une demande, en date du 22/05/2020, de la ville de GRANS, dans le cadre de l'instruction de la demande, la société a fourni des pièces modificatives /complémentaires le 18/09/2020 puis des modifications ont été apportées, en particulier pour tenir compte des observations du SYMCRAU (27/04/2021).

En l'état, la liste des pièces jointes à la demande de permis de construire est détaillée ci-dessous :

- PC01/A1, plan de situation... (16/02/2021)
- PC02, plan de masse ... (16/02/2021)
- PC02RA, principes d'assainissement (16/02/2020)
- PC02RD, principe des réseaux divers (16/03/2020)
- PC30/05, coupes et façades (21/09/2020)
- PC03 2 C, coupe sur voirie (07/07/2020)
- PC04-1, notice de présentation (16/02/2021)
- PC04-2, notice paysagère (septembre 2020)
- PC06, insertions paysagères (15/03/2020)
- PC07 et 08, photographies-environnements proche et lointain (15/03/2020)
- *PC11, étude d'impact, cette étude n'est pas jointe au permis de construire, elle est l'annexe 02 de l'autorisation environnementale.*
- PC16-1, attestation de prise en compte de la RT 2012 (mars 2020)
- PC16-2, analyse de compatibilité avec une canalisation de transport (mars 2020)
- PC16-4, bilan de la concertation (mars 2020)
- *PC 25, justification de la demande de dépôt de l'autorisation environnementale (lettre du préfet du 22/06/2020)*
- PC31-2 C, extrait de la convention précisant le lieu du projet partenarial ... (26/10/2020)
- PC32, plan de division (15/03/2020)

Et celle des annexes, ci-après :

- PC100, tableau des surfaces (16/02/2021)
- PC101, plan du niveau 0, principes de stockage (13/03/2020)
- PC101, plan du niveau 0, principe de désenfumage (16/03/2020)
- PC102, plan des bureaux (16/03/2020)
- PC105, notice de sécurité (16/03/2020)
- PC106, notice de gestion des eaux pluviales (mars 2020)
- PC107, notice d'accessibilité PMR (mars 2020)
- PC108, avis du ministère des armées sur servitude dépôt de munitions (mars 2020)
- A2, photographie des bâtiments à démolir (15/03/2020)
- PC109, note complémentaire sur la gestion des eaux pluviales (27/04/221)

- AVP-Réseaux EU-EP (24/02/2020, modifications des 05/03/2020 et 19/03/2021).

Les documents composant le dossier ont été élaborés à des dates différentes (de février 2020 à avril 2021) et ne sont pas tous « à jour » des modifications apportées dans le cadre de l'instruction du permis.

Nota : Certaines données techniques relatives aux panneaux photovoltaïques n'ont pas encore été fournies (cf. 5003 avant dernier paragraphe, ci-dessous).

5.2.2 Choix de l'emplacement du projet en périphérie de la ZAC Grans CLESUD

La société GRANS DEVELOPPEMENT a déposé un dossier de demande de permis de construire portant sur la création d'un bâtiment logistique (Bâtiment B) dans la commune de GRANS.

L'implantation (mentionnée au chapitre 2 localisation du projet ; note de présentation non technique, page 4) et le choix du site font l'objet d'une description dans le dossier étude d'impact environnementale (pages 42 à 62/453) et d'une étude reprise en partie dans le mémoire réponse à l'avis du CNPN (pages 8 à 11).
L'étude complète est mentionnée au chapitre 5-5 ci-après

Le projet est localisé avenue Isabelle AUTISSIER à GRANS (13450)

Les parcelles concernées sont cadastrées :

Section BA n° 31 p 1 (1 908 m²), 32 p 2 (2 887 m²) et 32 p 4 (60 m²)

Section BB n° 2 p 1 (15 219 m²), 3 p 1 (2 380 m²), 4 p 1 (991 m²), 6 p 1 (7 428 m²), 11 p 1 (133 712 m²), 4 p 3 (6 m²), 5 p 3 (951 m²), 6 p 3 (8 891 m²), 11 p 3 (2 505 m²), 4 p 4 (111 m²), 6 p 4 (1 179 m²) et 11 p 4 (688 m²)

Pour une superficie totale de 178 916 m².

Le projet initial comportait trois lots :

- B1 (164 525 m²) pour l'implantation d'une plate-forme logistique
- *B3 (12 353 m²) pour l'implantation d'un bassin paysager pour la compensation hydrique*
- B4 (2 038 m²) lot dédié à la desserte à créer de la zone d'habitations située au nord du site

L'ensemble du terrain situé est situé dans un lotissement et dans un périmètre ayant fait l'objet d'une convention de Projet Urbain Partenarial (PUP).

Le lot B1 porte sur la construction d'un nouveau bâtiment destiné à une plateforme logistique « bâtiment 2 », constitué de :

- Neuf cellules de stockage équipées d'abris de quais et desservies par des cours en façade nord-ouest et sud-est

- Trois ensembles de bureaux développés en R+2, deux en pignon du bâtiment et un à l'intérieur du volume de l'entrepôt dans la cellule 4 et 5 en R+2. Les niveaux 1 et 2 de ces bureaux sont livrés bruts.

- Quatre mezzanines situées au-dessus des quais, à l'intérieur des volumes des cellules 1, 4, 5 et 9 desservies par les volumes de bureaux.

- Quatre locaux de charge, deux implantés sur les pignons nord-est et sud-est et deux en façade sud-est.

- Deux zones techniques, une en pignon nord-ouest dédiée au local Sprinkler et à la chaufferie et l'autre abritant le poste de transformation, le TGBT et le local onduleur.

- Une centrale photovoltaïque est prévue sur la toiture, *la mise en place est conditionnée par le retour des appels d'offre de la CRE.*

Le projet nécessite une puissance électrique de 3 200 KVA.

Après suppression des surfaces existantes de 1 129 m² (315 m² d'habitation dont un logement et 814 m² d'exploitation agricole), la surface construite sera de 83 107 m² (2 617 m² de bureaux et 80 490 m² d'entrepôts).

302 places de stationnement seront créées et la surface totale affectée au stationnement sera de 6 987,50 m² dont des surfaces bâties.

La superficie totale du terrain est de 178 916 m².

Le projet fera l'objet d'un terrassement.

Dans sa note de présentation non technique, la société GRANS DEVELOPPEMENT apporte des précisions.

Le projet consiste à construire un entrepôt dédié aux activités logistiques, le site sera construit « en blanc », il pourra accueillir différents types de marchandises suivant l'activité de l'utilisateur final.

Les produits stockés seront principalement des matières non dangereuses, seules quelques cellules pourront contenir des matières dangereuses en quantité inférieure au seuil de déclaration (engagement des entreprises locataires exploitantes par contrat).

Comme il est précisé ci-dessus le projet initial comportait trois lots. Les deux lots B1et B3 sont séparés par une voie permettant de desservir l'exploitation agricole. Dans la note complémentaire sur la gestion des eaux pluviales établie à la suite de l'avis de la SYMCRAU (PC 109 en date du 27/04/2021), *la société GRANS DEVELOPPEMENT a abandonné le projet de bassin d'infiltration et, par voie de conséquence, le lot B3 ne sera pas réalisé.*

5.2.3 Choix de la localisation du projet

Le choix de l'emplacement du projet fait l'objet d'un volet complet de l'étude d'impact environnemental intitulé : Description des solutions de substitution raisonnables et indication des principales raisons du choix effectué (pages 326 à 453)

Il fait partie des éléments de la présentation et de la justification du projet (pages 24 à 59 du dossier de demande de dérogation environnementale.

Il est largement développé dans les « réponses à l'avis du CNPN concernant le bâtiment B » au volet : Etude des opportunités foncières pour des activités logistiques autour du site de Clesud.

La zone 1AUEb comportant le Mas étant entièrement achetée par le pétitionnaire, elle présente la caractéristique de regrouper au même endroit les capacités de logement dans un Mas typique remarquable, d'exploitation et de synergie des installations connexes de service.

Le PLU de la commune de GRANS a fait l'objet d'une révision générale n° 1 approuvée le 02/10/2017

Sa définition extraite du règlement en vigueur est donnée intégralement ci-après :

« La zone 1AUEb est localisée dans le prolongement de la zone d'activités de CLESUD.
« Elle correspond à une zone d'urbanisation future, qui a pour vocation à accueillir de nouvelles
« activités économiques dédiées à la logistique et, le cas échéant, une extension du Chantier de « Transport Combiné. »

« Son urbanisation est conditionnée à une réalisation sous forme d'une ou plusieurs opérations d'ensemble, dans le respect des principes édictés au sein de l'OAP établie pour cette zone ».

Le projet se situe dans cette zone du dit PLU de la commune de GRANS dont le règlement n'interdit pas la construction projetée, même si on aurait pu espérer «... de nouvelles activités économiques dédiées à la logistique » générant des emplois variés d'autre nature.

Les parcelles concernées, d'une superficie totale de 178 916 m², sont cadastrées :

Section BA n° 31 p 1 (1 908 m²), 32 p 2 (2 887 m²) et 32 p 4 (60 m²)

Section BB n° 2 p 1 (15 219 m²), 3 p 1 (2 380 m²), 4 p 1 (991 m²), 6 p 1 (7 428 m²), 11 p 1 (133 712 m²), 4 p 3 (6 m²), 5 p 3 (951 m²), 6 p 3 (8 891 m²), 11 p 3 (2 505 m²), 4 p 4 (111 m²), 6 p 4 (1 179 m²) et 11 p 4 (688 m²)

5-2.4 Description du projet

Le projet initial comportait trois lots :

- B1 (164 525 m²) pour l'implantation d'une plate-forme logistique

- B3 (12 353 m²) pour l'implantation d'un bassin paysager pour la compensation hydrique
- B4 (2 038 m²) lot dédié à la desserte à créer de la zone d'habitations située au nord du site

L'ensemble du terrain est situé dans un lotissement et dans un périmètre ayant fait l'objet d'une convention de Projet Urbain Partenarial (PUP).

Le lot B1 porte sur la construction d'un nouveau bâtiment destiné à une plateforme logistique « bâtiment 2 », constitué de :

- Neuf cellules de stockage équipées d'abris de quais et desservies par des cours en façade nord-ouest et sud-est
- Trois ensembles de bureaux développés en R+2, deux en pignon du bâtiment et un à l'intérieur du volume de l'entrepôt dans la cellule 4 et 5 en R+2. Les niveaux 1 et 2 de ces bureaux sont livrés bruts.
- Quatre mezzanines situées au-dessus des quais, à l'intérieur des volumes des cellules 1, 4, 5 et 9 desservies par les volumes de bureaux.
- Quatre locaux de charge, deux implantés sur les pignons nord-est et sud-est et deux en façade sud-est.
- Deux zones techniques, une en pignon nord-ouest dédiée au local Sprinkler et à la chaufferie et l'autre abritant le poste de transformation, le TGBT et le local onduleur.
- Une centrale photovoltaïque est prévue sur la toiture, *la mise en place est conditionnée par le retour des appels d'offre de la CRE.*

Le projet nécessite une puissance électrique de 3 200 KVA.

Après suppression des surfaces existantes de 1 129 m² (315 m² d'habitation dont un logement et 814 m² d'exploitation agricole), la surface construite sera de 83 107 m² (2 617 m² de bureaux et 80 490 m² d'entrepôts). Le mas BEAUCHAMP sera conservé ainsi que les haies qui bordent le chemin actuel reliant le bâtiment à la route RD 569.Une voie nouvelle reliera le Mas aux entrepôts.

302 places de stationnement seront créées et la surface totale affectée au stationnement sera de 6 987,50 m² dont des surfaces bâties.

La superficie totale du terrain est de 178 916 m².

Le projet fera l'objet d'un terrassement.

Dans sa note de présentation non technique, la société GRANS DEVELOPPEMENT apporte des précisions.

Le projet consiste à construire un entrepôt dédié aux activités logistiques, le site sera construit « en blanc », il pourra accueillir différents types de marchandises suivant l'activité de l'utilisateur final.

Les produits stockés seront principalement des matières non dangereuses.

Les documents joints, énumérés au chapitre ci-dessus, apportent toutes les descriptions, informations et précisions nécessaires, notamment sous forme de plans, en ce qui concerne l'état initial du terrain et des abords, les choix retenus pour l'insertion dans l'environnement, l'emprise au sol des bâtiments, la desserte des terrains par les réseaux (eau, assainissement, électricité), la défense contre l'incendie, les aspects extérieurs et aménagement des abords, la compatibilité avec la canalisation de transport d'hydrocarbures. On trouve également les photographies des bâtiments à démolir.

La convention de Projet Urbain Partenarial (reçue au contrôle de égalité le 26/10/2020) précise que le programme d'équipements publics, pour les bâtiments A et B, porte sur l'extension des réseaux eaux usées, eau potable, défense incendie, réseau électrique, réseau de télécommunications et extension du réseau du gaz. Les travaux commenceront après la délivrance des permis de construire et la purge des recours éventuels, ils devront être achevés dans un délai de huit mois, sauf cas de force majeure.

S'agissant des panneaux photovoltaïques, soumis à appels d'offre, les données techniques ne figurent pas dans les documents déjà fournis.

Un avis du ministère des armées autorisant la construction est joint, en raison de la présence d'un dépôt de munitions (voir chapitre2.3.10 du présent rapport).

5-2.5 Commentaires

Les pièces et annexes jointes à la demande de permis de construire respectent les articles 1 à 12 et 14 du règlement.

L'article 1AUEb 3

-**Accès**- rappelle qu'aucun nouvel accès sur la RN 569 n'est autorisé et renvoie l'OAP.

-**Desserte**- « Les destinations et l'importance des constructions ou installations « doivent être compatibles avec la capacité de la voirie qui les dessert. « Les constructions ou installations doivent présenter les caractéristiques de desserte nécessaires permettant de répondre à leur destination et leur besoin. »

Hors création de la voirie d'accès au domaine, le projet tient compte également des recommandations des OAP (3) Aménagements, notamment en ce qui concerne les marges de recul à respecter, les haies et espaces verts à préserver ou créer et les éclairages. S'agissant des mesures compensatoires (4), elles sont en partie respectées par la création de haies.

Il répond également aux objectifs du SCOT ouest étang de Berre approuvé en octobre 2015.

Cependant compte tenu de la création de la voirie, il y a lieu de s'assurer que les mesures de compensation prévues sont bien réalisables dans les espaces restant.

L'article n'est pas respecté en ce qui concerne la création de 30 ha de surface de prairie irriguée.

On notera également que les mesures compensatoires sont identiques à celles prévues pour le Bâtiment A ce qui met leur appellation impossible puisque des mesures compensatoires ne peuvent devenir de nouvelles compensations d'autres projets.

On peut juste retenir que les mesures compensatoires prévues dans l'arrêté d'exploitation du bât A (annexe14) sont à mettre en œuvre et que les mesures compensatoires pour le bât B doivent être localisées dans d'autres lieux.

6- Les AVIS, OBSERVATIONS ET CONTREPROPOSITIONS SUR LE PROJET

6-1 Concertation préalable

La concertation préalable fait l'objet de l'annexe PG 4 du classeur de la présentation générale

Cette concertation concernait le parc logistique projeté par GRANS DEVELOPPEMENT (bâtiment A, objet d'une autre procédure, et bâtiment B objet de la présente enquête), l'extension du chantier de transport combiné (CLESUD TERMINAL) et le nouveau chantier de transport combiné (porté par TOP) sans toutefois mentionner que la zone était destinée à « ...des activités nouvelles liées à la logistique » et pas seulement à la réalisation d'entrepôts dont la ZAC Clésud est la spécificité.

A l'issue de la concertation préalable (organisée du 08/11 au 09/12/2019), quatre observations ont été formulées.

Les deux premières portaient sur l'augmentation du trafic poids-lourds lié au projet.

Elles n'ont pas été retenues, le projet visant à diminuer ce trafic par un report multimodal.

Les deux autres, en fait des interrogations, portaient sur la création éventuelle d'une nouvelle entrée/sortie dans la zone de CLESUD.

Cette création n'étant pas prévue par l'OAP (2. Desserte et accès) évoquée ci-dessus et ne concernant pas spécifiquement le projet mais de façon plus générale la ZAC de CLESUD, les observations n'ont également pas été retenues.

Les observations relatives à l'augmentation du trafic des poids-lourds ont été écartées en invoquant que le projet, globalement, visait à diminuer le trafic poids-lourds par un report multimodal. Aucune date précise n'a été donnée pour la mise en service du projet multimodal et le dossier principal d'impact environnemental précise que le trafic routier attendu sera peu diminué par le TOP compte tenu qu'il ne s'agira que du dernier Km.

Les observations ne semblent pas avoir été analysées au regard des dispositions de l'article 1AUEb 13 du règlement.

6.2 Observations des personnes publiques consultées

Les avis et observations des personnes publiques associées font l'objet du paragraphe 2.3 de la demande d'autorisation environnementale du présent rapport.

- A la suite des remarques de la DDTM 13 et du SYMCRAU, le projet de bassin d'infiltration (B3) a été abandonné.

6.3 Observations et contrepropositions du public

6-3.1 Considérations générales

Les observations et propositions du public font l'objet de l'annexe 9.

Elles comportent 11 observations sur les registres papier et 40 observations sur le Registre électronique.

En complément des observations déposées
Sur les registres papier, une remarque a été accompagnée de documents

- Mme Anne Tissier ; Association de sauvegarde de la Crau
  - dépliant édité par l'Association Sauvegarde de la CRAU et le développement de l'Activité Agro-Pastorale « La Crau ».
  - Le Livre Blanc de la Crau, 190 pages ,1996.
  - Le mouton en Provence 6000 ans d'histoire, 102 pages.

Les documents, livres, ne sont pas joints en annexe du rapport.

Sur le registre dématérialisé, sont accompagnées de pièces complémentaires conséquentes les:

- Contribution EP du Collectif CISTUDE (Obs. N°8) ; 11 pages
- Avis du CEN PACA + complément (Obs. N° 10) ; 4 pages + plan national
- Observations M. Ber-Fabre@orange.fr (obs.N° 20) ; 2 pages
- Contribution FNE 13 (obs N°24) ; 4 pages
- Contribution Enquête publique Bâtiment B.pdf du Pacte pour la Transition Salonaise (Obs. N° 36) ; 5 pages accompagnées de l'ERPE ; lettre du 14 Mars 2022 et arguments ; 11 pages
- Pièces jointes: Délibération N° 09-175 du 10 juillet 2009 portant classement de la Réserve Régionale de la Poitevine-Regarde –Venir (obs. N° 40) ; 12 pages, 2 exemplaires.

Les documents sont inclus dans l'annexe 10

Nota : aux dires de Cistude, une pétition a été lancée contre le projet. Elle aurait obtenue 750 signatures et n'est apparemment pas close aujourd'hui. Malgré le lien donné sur l'observation N°38 dématérialisée, il n'a pas été possible d'extraire la véracité des signataires. La commission est donc contrainte de l'écartée.

6-3.2 Rappel

La commission n'a pas pour vocation de porter des jugements philosophiques ou politiques. Les dossiers ont été établis avec l'aval des Services de l'Etat.

En conséquence la commission ne retient aucune des observations et suggestions de ce type-là.

6.3.3 Analyse des observations et réponses

Le regroupement par thème des propositions du public est lié directement aux adaptations techniques et règlementaires de la réalisation du bâtiment B mis en enquête publique.

Il a été réalisé selon 7 thèmes qui sont largement repris par le public :

- A Ecologie, Environnement et mesures de l'ERC
- B Eau
- C Pollution de l'air, flux routiers, ferroutage
- D Emplois
- E Agriculture
- F Règlementation
- G Divers

Les différents thèmes des observations du public sont développés ci-après
Les réponses données par le pétitionnaire dans son mémoire réponse (annexe 15) sont intégrées aux différents chapitres ci-dessus s'y rapportant.

On retiendra qu'il n'apporte quasiment pas d'élément nouveau à ceux contenus dans les dossiers, mais essaie d'obtenir un accord de force de conviction de promoteur.

Les observations du public comportent les commentaires de la commission et sont suivies des éventuels compléments donnés par le pétitionnaire dans son mémoire.

A. Ecologie, Environnement et mesures de L'ERC

La quasi-totalité des observations (47/52) comporte des inquiétudes sur le plan écologique dont la teneur est évoquée de nombreuses fois dans les dossiers d'enquête.
La CNPN a répondu avec un avis défavorable sur ce plan.
La Société Grans Développement a rédigé une « Réponse à l'avis du CNPN concernant le bâtiment B » (~200 pages) tendant à atténuer, voir faire disparaitre l'avis défavorable.
De nombreuses personnes se sont élevées contre les conséquences écologiques du projet qu'elles considèrent non seulement «écocide », mais non conformes aux engagements de l'Etat, à la règlementation environnementale et au règlement du PLU de la commune de Grans.
Le CEN PACA, annexe 10, s'est saisi de la réponse du pétitionnaire pour contredire le mémoire réponse et préciser l'incompatibilité des compensations avec la règlementation et les manques relatifs au plan national de protection écologique et son environnement.

Le CEN étant un organisme "expert", la commission estime que son avis contradictoire fait force de loi dans sa décision et suggère que ces ha de réserve biologique soient intégrés à une zone environnementale protégée.

Les mesures compensatoires (ERC) sont souvent évoquées par le public.
L'impact paysager du projet fait l'objet de l'annexe 12. Elle est claire et démonstrative en ce qui concerne l'existant et la zone Natura 2000.
Elle rappelle les enjeux et la règlementation établie par le PADD. En page 18, elle souligne la nécessité de « préserver et mettre en valeur les éléments identitaires de l'environnement gransois (notamment la Crau sèche au Nord de CLESUD 2) ». La figure repère en 2 les zones d'intérêt. La zone verte, autour de CLESUD et à l'EST, est ainsi décrite : « la Crau irriguée caractérisée par son paysage bocager verdoyants, ses canaux et ses prairies » et doit faire, au titre du PADD de Grans, l'objet d'une préservation (colonne de gauche).
Ainsi l'OAP a-t-il été établi sans tenir compte du PADD.
Le reste de l'annexe est une interprétation libre et en partie erronée du règlement de la zone 1AUEb, en particulier sur l'implantation de nouveaux bâtiments dédiés à la logistique (page 22).

En réponse le pétitionnaire rappelle les éléments du dossier et les différentes démarches, discussions et études qui ont amené les choix de réalisation du projet en écartant les avis de la CNPN, du CEN, des citoyens et des associations sans démontrer que les impacts seront effectivement inférieurs à ceux estimés par les contradicteurs et que les mesures ERC prévues sont adaptées.

B.Eau

Les inquiétudes sur le devenir de la nappe phréatique font l'objet d'environ 20 observations.
La nappe n'a pas d'autre ressource que l'arrosage gravitaire.
Celui-ci l'irrigation des surfaces de foin AOP à disparaitre, les citoyens pensent, qu'à terme, celle-ci pourrait être ou polluée ou asséchée.
L'étude hydrogéologique fait l'objet de l'annexe 16 du dossier Annexes de l'étude d'impact.
« la recharge est estivale à la faveur des pertes par infiltration des campagnes d'arrosage »Cf. page 8/29.
...« les périodes des plus hautes eaux sont mesurées entre septembre et novembre, à l'automne. »
Les hauteurs de la nappe mesurée le 12/02/2020, donc à une période peu favorable aux plus hautes eaux (fig 6, page 9/29), s'établissent à Pz2 :51,88 mNGF et Pz4 à 52,49 mNGF et ont été extrapolées (page 13/29) pour la déduction des plus hautes eaux. (voir chapitre 3-4 du rapport d'enquête).
Une campagne de mesures supplémentaires n'apporte pas l'assurance de la garde de la hauteur d'eau par rapport à l'ouvrage.
Le pétitionnaire répond sur ce point : *la nappe sera à 1m en dessous de l'ouvrage.*

Il assure que la pollution ne peut atteindre la nappe du seul fait de la construction du bâtiment B et de son exploitation, toutefois Suez préconise la poursuite de la pratique agricole de foin de Crau.
Ses mesures, dites ERC, ont déjà réduit fortement l'impact environnemental et l'acquisition en aval de la zone de la propriété de 80 ha Mas Verry, avec obligation de résultat écologique (ORE), suffira à compenser les 1 % estimés de perte d''infiltration en eau.

Pour alimenter la zone en eau potable un nouveau forage est en cours d'étude grâce à un partenariat avec l'Etat, sans que des précisions soient, à ce jour, données.
L'alimentation supplémentaire eau potable serait à compter en plus du manque d'arrosage gravitaire, ce qui « les petits ruisseaux faisant les grandes rivières » s'ajoutera aux divers prélèvements et suppressions d'arrosage sur des surfaces locales de Grans, Miramas, Istres,...etc.
On notera que les réseaux des servitudes, dont l'eau potable, interfèrent sur le pipeline GEOSEL.
Le prélèvement des volumes supplémentaires d'eau et la soustraction des 18 ha à l'irrigation sont considérés comme présentant un faible impact. Cependant le cumul de la ZAC CLESUD, de l'autorisation du Bâtiment A, du développement du TOP et des projets environnant soit sur la commune de Grans, soit sur la commune de Miramas grève déjà énormément la nappe phréatique qui était alimentée en partie par ces surfaces artificialisées.

Le pétitionnaire répond que la surface n'est pas conséquente, ne concourt à la recharge de la nappe qu'à la marge et que la cession des droits d'eau à des agriculteurs ayant des difficultés à payer l'eau mais ont des besoins d'arrosage permettra la compensation en volume du manque d'infiltration de la nappe sur la surface du projet.
Cette affirmation n'est que financière.
Elle permettra au SYMCRAU de percevoir le paiement, qui lui fait aujourd'hui défaut, de l'eau déversée en arrosage gravitaire, sans pour autant que l'eau puisse être infiltrée puisque les surfaces sont déjà arrosées au titre de la culture du foin. Penser que la surface sera doublement arrosée est irréaliste et ne sert qu'à justifier les rentrées d'argent.

Par ailleurs le projet ne peut se substituer aux autorités de police de l'eau à qui il revient de faire respecter le paiement des volumes d'arrosage d'eau provenant de la DURANCE et d'autoriser, ou non, la création d'un forage en nappe d'eau potable pour l'arrosage agricole.

En multipliant les prélèvements, comme le suggèrent les divers plans, programmes et schémas divers, le pétitionnaire, interrogé sur la hauteur de la nappe sous l'ouvrage pourrait, à terme, avoir raison au-delà de toute espérance, au grand dam des communes approvisionnées par cette nappe.

C. Pollution de l'air, flux routier, ferroutage

Ce thème est repris dans 19 remarques toutes axées sur l'engorgement des voies d'accès.

L'étude de trafic-impact circulatoire du développement de CLESUD, Trans mobilité, janvier 2020 est donnée en annexe 9. Elle cumule les conséquences de TOP, de Grans Développement et de CLESUD terminal, sans apporter de solution immédiate à toutes les difficultés et saturations vécues actuellement et en y ajoutant une augmentation de +4,8 à l'horizon 2027 cohérente avec l'hypothèse d'augmentation des populations de 0,6% par an retenue au PLUi et au SCOT 2040 en cours d'élaboration par Aix Marseille Provence Métropole.
Tout en reconnaissant la saturation actuelle l'étude conclue en page 23 que *« sans aménagement, le carrefour giratoire serait (sera) d'autant plus saturé à court terme avec une baisse des réserves de capacité sur l'ensemble des branches ».*

Les engorgements des voies d'accès au site CLESUD, devraient être diminués par la réalisation future de la liaison Fos- Salon de Provence. Un « by-pass » au rond-point d'accès, aujourd'hui non prévu, améliorerait la situation.
La société ne tient pas compte du fait que la totalité des surfaces d'entrepôt disponibles ne sont pas louées (voir annexe 12). La mise en exploitation du bâtiment B aggravera fatalement les embouteillages du rondpoint et par voie de conséquence, la pollution en gaz et en particules fines des lieux et des voies d'accès.

Le ferroutage est soumis au bon vouloir des sociétés locatrices sans obligation, ni contrainte. Dès lors on peut raisonnablement penser que les transports seront effectués par le système économique le plus rentable (la route) et ne seront effectués par rail qu'à la marge, contredisant les descriptions du développement du TOP et le bilan écologique proposé.
On notera de surcroit que la réalisation du TOP n'est pas annoncée pour améliorer la possibilité de ferroutage, mais (une observation du public) n'existe que pour le financement de l'Europe et *« ...la mise en service d'un second opérateur... »* ferroviaire sur CLESUD (voir annexe 15 ; Objet du rapport, page 5/23, du dossier : étude d'impact environnementale ; annexes).

L'action 2 proposée en annexe 14, page 27, précise que Grans Développement *ne prévoit actuellement pas d'utiliser le transport ferroviaire*.

L'entreprise a répondu précédemment longuement dans son étude d'impact environnementale, dans ses annexes et dans ses mémoires en réponse.
La commission la résume ainsi: Les engorgements du carrefour et la pollution de l'air vont s'accentuer mais moins que si il n'y avait pas le ferroutage à minima.

L'impact du projet sera réel mais « *compensé par les évolutions technologiques des modes de transport entre l'Etat initial et les différents horizons considérés* » annexe 10, page 89.

Le bilan Carbonne, en approche simplifiée, de décembre 2019, annexe 14, page 25, compare les états futur avec projet et l'état actuel.
L'étude précise :
« *Il ressort de ce tableau que les émissions de CO_2 augmentent d'environ un facteur 5 entre l'état actuel et la situation future avec mise en œuvre du projet, avec une répartition inégale entre les postes. Tandis que les émissions liées au fret augmentent d'un facteur 4 (ou de 60%, ramené à l'UTI), l'augmentation est bien plus conséquente au niveau de l'énergie ou de déplacements des salariés.*
Le bilan Carbonne sans projet donné pour les déplacements des marchandises reste inchangé avec le projet.
Le dossier propose en amélioration de développer le « *photovoltaïque pour sa propre production et de restituer l'excédent au réseau public, malgré les émissions amont liées à la fabrication et à l'installation de ces panneaux* »

Dans sa réponse le pétionnaire répète les affirmations développées lors de la réunion de préparation de l'enquête.
La commission est consciente de la nécessité de « prendre de la hauteur » pour un projet décrit d'envergure nationale. Cependant il existe parfois des trous béants entre le projet et la réalité. Le transport ferroviaire en est un et les arguments du mémoire ne lèvent pas les observations faites dans le chapitre adéquat du rapport.

D. Emplois

7 remarques font état de la difficulté à retenir le nombre d'emplois créés, voir avancent la destruction de bien d'autres emplois, en conséquence de la construction, puis de la mise en exploitation de bâtiment B.

S'il est indéniable que des emplois seront créés, la commission a cherché à connaître la réalité des chiffres avancés par le pétitionnaire.
L'annexe 11 recense les emplois annoncés par le pétitionnaire en fonction des paragraphes du dossier.
La cohérence n'étant pas assurée, la commission se range aux réalités de l'existant sur la zone CLESUD, soit une moyenne de 75 emplois par société.
Le nombre de sociétés locataires n'étant pas aujourd'hui connu, le nombre d'emplois total est une extrapolation du nombre d'alvéoles du bâtiment sans qu'il n'existe aucune garantie sur le nombre d'emplois créé.

La Société Grans Développement, dans son mémoire réponse, donne quelques précisions sur sa méthode de détermination du nombre possible d'emplois en forme de statistiques, avance le chiffre déduit de 350 emplois, page13, et contredit son dossier.

«
Cependant, bien qu'en l'état actuel de l'avancement du projet, le(s) futur(s) utilisateur(s) du bâtiment B ne soi(en)t pas connu(s), cela ne veut pas dire que le bâtiment sera développé en blanc. En effet, le développement d'un immeuble en blanc signifie que la construction est initiée sans qu'aucune vente ou location préalable n'ait été conclue avec un futur occupant ou utilisateur. Cette stratégie de développement n'est pas à ce jour celle envisagée par Grans Développement, qui prévoit de commercialiser le bâtiment avant d'initier sa construction.
»

E. Agriculture

Le caractère rural et l'AOP foin de Crau ont entraîné le dépôt de 5 observations, toutes complétées par l'impact sur la nappe de la disparition de l'irrigation saisonnière.
Dans sa lettre du 14 mars 2022, l'ERPE souligne les engagements de l'Etat de limitation de l'artificialisation des terres en France et développe longuement l'Instruction du gouvernement aux Préfets de «... rendre applicable l'objectif zéro artificialisation nette... ».
Cette directive, adressée aux Préfets, n'est pas couverte par une loi et reste à l'appréciation au cas par cas. Néanmoins la commission estime que cet objectif peut être réalisé par la remise en culture d'une surface équivalente, ce qui n'est pas le cas.
Il en est de même pour la Fédération Nature Environnement (FNE) dans ses articles 1,2 et 3 de sa lettre du 13 Mars 2022.

La société Grans développement ne tient pas compte de la disparition du foin AOP sur le secteur dans la mesure où elle a prévu en mesure ERC l'acquisition du Mas Verry qui cultive le même produit.

Le mémoire en réponse (pages 15 et 16) mentionne : « *L'activité agricole actuellement réalisée sur la parcelle ne contribue pas à la souveraineté alimentaire de la France* ». C'est oublier le principe même de chaine alimentaire aujourd'hui pastorale sur les parcelles et la Région locale. Il est clair que, si le foin n'est plus produit et les surfaces ne sont plus aptes à la pâture, les animaux, type bovin et ovin, n'auront rien à manger ce qui limitera drastiquement la production et par voie de conséquence, réduira d'autant la souveraineté alimentaire.

La participation financière de Grans Développement à la remise en état de certains canaux d'irrigation, décidée semble-t-il par le Préfet, ne saurait être un achat de bon résultat pour le projet de bâtiment B et de validation du projet qui, financièrement, semble déjà bien influencé par les niveaux d'acquisition, de compensation vers les Services et de suivi des mesures ERC.

F. Règlementation

Quelques citoyens ont émis des réserves sur la complexité du dossier et son incapacité à satisfaire, malgré le résumé non technique, aux exigences du Code de l'environnement et de ses textes d'application en matière d'enquête publique.
L'entreprise Grans Développement a souligné, à la commission et dans son mémoire réponse (page21 du mémoire annexe 15), que la complexité émane des Services de l'Etat et de leurs diverses demandes successives, dont le regroupement de l'Etude d'impact pour l'ensemble des projets, au titre des effets cumulés, avant sa dissociation pour le bâtiment B seul.

Cependant les difficultés ne proviennent pas que de là
Exemples :

- Deux annexes, la 11 et la 13, toutes deux séparées par l'annexe 12, étude d'impact paysagère, sont toutes les deux relatives à la nuisance sonore. Même si aucune observation formelle n'ait été déposée par le public, la compréhension de la nuisance et de son traitement nécessite la connaissance des deux annexes.

Il aurait été opportun de les réunir dans une seule et même annexe.

- L'annexe 18, relative à la gestion des eaux pluviales du bâtiment A, SIAF, mars 2020, n'apporte rien au dossier du bâtiment B traité en annexe 19. Elle aurait dû être retirée.

Ce point, qui a complexifié le travail de la commission est repris dans la conclusion au titre de l'impossibilité pour le public de prendre connaissance de l'ensemble du dossier mis en enquête.

La règlementation est souvent reprise par les associations dont le but est de satisfaire les objectifs du Code de l'environnement.
France Nature Environnement, notamment, souligne le *non-respect des contraintes imposées par la révision du PLU de Grans et le dévoiement du principe de compensation.*

L'article de définition de la zone 1AUEb n'est pas conforme au règlement en vigueur et les dispositions de l'article 4 des AOP ne sont pas satisfaites.

Si la propriété Verry est proposée en mesure ERC en exploitation du foin de Crau par une ORE, il est nécessaire de revenir à la règlementation en la matière : Le Mas Verry ne peut être une mesure compensatoire au titre des mesures environnementales car il est non conforme aux dispositions du PLU, article 4 de l'Orientation d'aménagement et de Programmation (OAP) donné en annexe 13.

Le CEN PACA souligne également l'incapacité du terrain à devenir une « terre d'asile » pour la faune et la flore localisée à 7 Km.

La Société Grans Développement, dans son mémoire Réponse rappelle les dispositions déjà développées dans son dossier d'enquête et faisant déjà l'objet de remarques de la commission d'enquête.
Concernant les engagements de l'Etat, page 19, elle souligne que la réduction de consommation de l'espace agricole ne s'applique que pour une réduction de moitié pendant la période 2021-2031.
La commission pense que le projet est en plein exercice d'application lorsque l'Etat accorde la réalisation du Bâtiment A aux impacts limités et pourrait s'opposer à la réalisation du bâtiment B aux conséquences importantes notables.

G. Divers

Cas Particulier : Geosel

L'étude des sols réclamée par la société propriétaire du pipeline fait l'objet de l'annexe 7 de l'étude d'impact environnementale.

Elle est relative à l'ensemble du projet de bâtiment A et de bâtiment B mais l'existence du pipeline n'est pas mentionnée.
La Société Géosel, lors de son déplacement en mairie de Grans (voir Registre d'enquête), mentionne que les changements d'implantation ne lui ont pas été communiqués et demande la reconsidération de l'étude de dangers.
La Société pétitionnaire précise, page 20 de son mémoire réponse, que *« les principes constructifs à considérer pour la maîtrise des risques liés à la cohabitation d'un projet immobilier et d'un pipeline sont donc connus et éprouvés de longue date »*, mais n'apporte pas de précision sur la prise en compte des modifications apportées au projet et les risques non évalués du franchissement du pipe par les poids-lourds.

Page 52, l'étude souligne *La présence de traces en hydrocarbures totaux sur 7 échantillons avec un maximum atteint sur KSD5 (99,3 mg/Kg* ; limite RNR).
Elle pourrait être la représentation d'une pollution antérieure ou en cours, préjudiciable à l'état de la nappe et devrait faire l'objet d'une vérification.

Affichage

Dans son mémoire réponse Grans Développement rappelle les dispositions applicables.
La commission a noté que l'affichage était prévu dans l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête.
Une attestation d'affichage a été établie par la police municipale de Grans, annexe 8
Les membres de la commission d'enquête ont relevé que MIRAMAS n'avait pas d'affiche ; ce qui a été confirmé par le service urbanisme.

7- MEMOIRE EN REPONSE DE LA SOCIETE GRANS DEVELOPPEMENT

Le mémoire réponse aux observations du public fait l'objet de l'annexe 15

A GRANS LE

La Commission

Joannes PARRACONE Marc GUERIN-SALOMON Christian SCHMIDT