

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Commission Espèces et communautés biologiques

Séance du 20 février 2025

Référence Onagre du projet : n° 2025-01-13a-00062 Référence de la demande : n° 2025-00062-041-001

Dénomination du projet : Projet de contournement routier de Martigues – Port-de-Bouc

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :

Lieu des opérations : -Département : Bouches-du-Rhône -Commune(s) : 13270 - Fos-sur-Mer,13110
- Port-de-Bouc.13500 - Martigues.

Bénéficiaire : **DREAL PACA**

MOTIVATION ou CONDITIONS

Contexte :

Le projet porté par la DREAL PACA vise à créer une voie de contournement de la RN 568 pour répondre aux défis posés par le trafic intense (47 000 véhicules/jour, itinéraire à forte densité de transport de matières dangereuses en raison de la proximité des sites industriels) et les nuisances actuelles dans les zones urbanisées de Martigues, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer. Ce projet (élaboré en concertation avec les collectivités locales), a pour objectifs principaux d'améliorer le cadre de vie des riverains, de renforcer la sécurité routière, d'optimiser la desserte de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, de contribuer au développement socio-économique local et d'encourager des solutions de transport multi-modales.

Le projet prévoit :

- Un contournement de la RN 568 dans la traversée de Martigues et Port-de-Bouc sur un linéaire de 8,3 km, comprenant une section neuve à 2x2 voies de 6,9 km, une zone de raccordement à l'A55 de 300 m, et une section existante de l'A55 de 1,1 km englobant l'échangeur de Martigues Nord.
- L'aménagement de 3 échangeurs, à la jonction avec la RN 568 à Fos-sur-Mer, au Réveilla à Martigues relié au réseau local par une route à aménager, et un réaménagement de l'échangeur de Martigues Nord.
- La réalisation de 12 ouvrages d'art, dont 3 viaducs de grande longueur (170 à 200 m) et une tranchée couverte de 40 m.

L'ensemble du projet nécessite une emprise maximale liée aux travaux de 84 ha.

Cette dérogation est soumise à 3 conditions cumulatives strictes :

1) La réponse à une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM).

L'intérêt public majeur du projet de contournement de Martigues-Port-de-Bouc est justifié par le maître d'ouvrage aux pages 51-77 par sa cohérence avec les politiques publiques :

le projet s'inscrit dans les objectifs nationaux, régionaux et locaux en soutenant le développement du fret ferroviaire, de l'intermodalité, des transports collectifs et des modes actifs. Il répond aux priorités stratégiques définies dans le SRADDET, le SCOT Ouest Étang de Berre et le Plan de Mobilité Métropolitain.

Le projet est considéré comme un apport au développement économique, en améliorant la desserte de la ZIP de Fos, premier port français, et ses activités économiques stratégiques et des projets industriels innovants.

La justification de ce projet est notamment qu'« aucune autoroute n'est actuellement directement connectée à la ZIP de Fos-sur-Mer » (p55). Il est donc proposé que l'autoroute soit connectée à la fois par le sud-est (Martigues) et, dans un second temps, par le nord (Salons). Jamais le dossier ne remet en cause la justification de l'aménagement Fos-Salon si celui-ci est effectué : il y a bien un double objectif d'aménagement routier dans ce secteur, alors qu'un seul suffirait à résoudre le problème des camions, voire aucun si un développement fort du fret ferroviaire était envisagé.

La Directive Territoriale d'Aménagement remonte à 2007 et nécessiterait d'être revue à l'aune des objectifs de l'accord de Paris de 2015.

Le projet est considéré comme une amélioration de la sécurité et de la santé publiques : la réduction de 70 % du trafic sur la RN 568 dans les zones urbanisées diminuera les nuisances sonores, la pollution atmosphérique et les risques d'accidents, y compris ceux impliquant des matières dangereuses.

Finalement, le projet est considéré comme une amélioration de la qualité de vie et de l'aménagement urbain. Le CNPN reconnaît la nécessité de la requalification de la RN 568 en boulevard urbain multimodal, reconnectant les quartiers, libérant du foncier pour des projets durables et facilitant le déploiement d'un service express régional métropolitain.

Le dossier présente bien les contraintes inhérentes à ce site industriel majeur et l'urbanisation importante qu'il a en partie générée. Les impacts du trafic sur la RN 568 sont qualifiés en termes d'accidentologie et de santé humaine (pollution).

La justification principale du projet est donc le report de ce trafic vers un contournement nord censé absorber 70 % de ce trafic.

La variante 0 (aménagement de la RN568) est présentée (tableau p. 14) comme « maintenant le niveau élevé actuel de risque d'accidents, dont celui du transport de Matières Dangereuses ». Il n'est pas proposé d'aménagement pouvant limiter cette accidentologie, ni de proposition du report de la circulation des véhicules transportant ces matières dangereuses dans les centres-villes de Martigues et Port-de-Bouc sur les autres axes routiers de la région (sachant que le transport des hydrocarbures est appelé à baisser à l'avenir). Le transfert de ce trafic poids lourds dont matières dangereuses vers la solution du transport ferroviaire de marchandise est assez vite évacué (« le transport ferroviaire de marchandise depuis le port de Fos-sur-Mer - qui s'est néanmoins considérablement développé ces dernières années - ne répond pas à la multiplicité des destinations des marchandises » (p. 12)). On peut comprendre la nécessité d'une desserte locale par la route mais celle-ci n'est pas quantifiée ici et on peut penser que la majorité de ce trafic pourrait éviter la RN568.

Concernant la santé humaine en lien avec l'exposition aux polluants générés par le trafic routier, il est clair qu'un report de ce trafic diminuera l'exposition des habitants. Mais rien n'est dit sur la pollution générée par le trafic sur le contournement qui exposera également les habitants du secteur Sud de ce contournement, et dont on peut facilement imaginer qu'il continue à être urbanisé. Aucune évaluation de ce risque eu égard à l'aérodologie de ce secteur n'est présentée.

Il est enfin clairement établi que toute infrastructure routière nouvelle induit un encouragement à l'utilisation du mode routier et la présentation des modes alternatifs à la route proposée n'est pas convaincante au vu de la diversité des utilisations du transport routier du secteur considéré.

Cet aménagement, visant à accompagner la « décarbonation des activités industrielles de Fos-sur-Mer », paraît au contraire aller à l'encontre des objectifs de neutralité carbone.

Aucune garantie n'est apportée dans le dossier quant à l'absence de projets induits par la création de cette infrastructure.

2) Absence de solutions alternatives de moindre impact :

La recherche de solutions alternatives repose sur une analyse multicritères appliquée à six variantes de tracé (0, 1, 2, 2bis, 3 et 4) selon des critères techniques, socio-économiques, environnementaux et de conditions de réalisation (p. 77-95).

Du fait de la proximité de ces variantes, les analyses environnementales ont pu être conduites sur l'ensemble des secteurs impactés par ces différentes variantes (435 hectares).

La justification environnementale de la variante 2 bis retenue repose sur :

2.1 Le paysage : ce critère est décrit par :

- Une vue ouverte sur le village de Fos, l'étang de l'Estomac, les salins et la mer.
- Un respect du relief et de l'habitat des Arcades.
- Un tracé relativement sinueux, perceptible comme tel par l'automobiliste.
- La proximité de l'étang d'Engrenier.
- La proximité d'habitations au Nord du vallon du Pauvre Homme.
- La traversée de l'Ex-Centre d'Enfouissement Technique (CET) du Valentoulin, d'où des déblais et remblais importants et une vue peu agréable pour les usagers de la voie neuve.

L'étude paysagère doit être présentée dans le sens de l'intégration de l'aménagement à l'échelle du paysage, avec par exemple des vues à partir de différents points stratégiques (points culminants, zones urbaines, etc.). Il manque ici des dessins ou photomontages décrivant cette intégration.

2.2 Biodiversité :

Habitats naturels :

Pour la zone étudiée, six habitats identifiés sont d'intérêt communautaire, dont trois prioritaires (parcours sub-steppiques de graminées et annuelles (2,1 ha), les pelouses à thérophytes méditerranéennes (3,2 ha), et les steppes salées méditerranéennes (0,7 ha)). Les prairies humides méditerranéennes (10,7 ha) et les prés salés méditerranéens (0,4 ha) sont associés à un enjeu modéré de conservation.

Cela représente un peu plus de 22 ha d'habitats à enjeu jugé modéré (pas d'habitats à enjeu fort impactés comme c'est le cas pour les variantes 1, 3 et 4)

Flore :

14 espèces protégées, dont 7 au niveau national et 7 au niveau Régional ont été identifiées. Impact fort sur *Phalaris paradoxa* et *Ononis pubescens*, destruction d'une importante population d'*Ononis mitissima*. Les autres variantes impliquent des impacts forts sur des pelouses accueillant de forts enjeux floristiques et/ou la station de *Zannichellia pallustris* présente dans le canal du Roy. La variante 2bis évite cette station de *Zannichellia pallustris* du canal du Roy. *Zannichellia palustris* présente un enjeu de conservation nettement moindre que les deux espèces d'*Ononis*.

Invertébrés :

24 espèces d'invertébrés ont été identifiées, dont 10 patrimoniales (Odonates, Bupreste de Crau, ...). 1 ha d'habitats à enjeu fort pour les invertébrés et moins de 15 ha d'habitats à enjeu modéré sont impactés par la variante 2bis. La surface de cet habitat à enjeu fort est plus faible pour les autres variantes (< 0,4 ha).

Amphibiens :

6 espèces d'amphibiens sont recensées, le Pélobate cultripède (reproduction avérée en 2013), à enjeu local de conservation majeur, et le Pélodyte ponctué, à enjeu modéré. Le Crapaud commun est en fait le Crapaud épineux dans cette région.

Les habitats à enjeu fort pour les amphibiens ne sont pas impactés par la variante 2bis (1 ha d'habitat à enjeu modéré), ce qui est équivalent pour les autres variantes.

Reptiles :

9 reptiles ont été recensés, le Lézard ocellé (enjeu fort de conservation) et le Psammodrome d'Edwards, la Couleuvre de Montpellier, le Seps strié et la Couleuvre à échelons (enjeu modéré de conservation). Les habitats de ces espèces sont les pelouses et les garrigues.

Les habitats à enjeu fort Reptiles sont impactés pour 6 ha par la variante 2bis, pour 4 à 2 ha pour les autres variantes. Cette variante concerne également 10 ha d'habitat à enjeu modéré (pour 8 à 4 ha pour les autres variantes).

Oiseaux :

83 espèces d'oiseaux protégés ont été recensées dans la zone d'étude, dont 20 présentent un enjeu de conservation allant de majeur à modéré. Le Flamant rose, (enjeu de conservation majeur), occupe les zones humides comme les salins de Fos et l'étang de l'Estomac. Le Gravelot à collier interrompu, l'Avocette élégante, l'Échasse blanche, le Circaète Jean-le-Blanc, la Sterne pierregarin et la Sterne naine (enjeu de conservation fort) colonisent des zones humides aux habitats ouverts et semi-ouverts (reproduction, alimentation et déplacements).

La variante 2bis impacte environ 4,5 ha d'habitats à enjeu modéré Oiseaux (pas d'impact sur les habitats à enjeu fort). La variante 2 impacte des habitats à enjeu fort (0.14 ha) et des habitats à enjeu modéré pour les autres variantes (de 0,7 à 4,5 ha).

Mammifères :

2 mammifères terrestres protégés ont été recensés, le Hérisson d'Europe et l'Écureuil roux (enjeu local de conservation modéré).

13 espèces de chauves-souris sont recensées dans le secteur étudié, comme le Minioptère de Schreibers, le Grand murin et le Grand rhinolophe (enjeu patrimonial fort), avec pour habitat les massifs boisés et les milieux aquatiques (chasse et déplacement de nombreuses espèces).

La variante 2bis n'impacte pas d'habitats à enjeu fort Mammifères mais 22 ha à enjeu modéré. Les autres variantes n'impactent pas d'habitats à enjeu forts, mais de 11 à 17 ha d'habitats à enjeu modéré pour ce groupe.

Fonctionnalités écologiques :

Les variantes 1 à 2bis sont implantées au sein de la plaine agricole amenant un effet barrière entre la partie Sud et Nord du projet de contournement routier.

Zones humides :

Les impacts attendus de la variante 2bis se situent sur la zone humide (partie sud) de l'étang d'Engrenier et sur la zone humide proche des Salins de Fos (la Marronède), avec un impact similaire attendu avec la variante 2. Les variantes 1, 3 et 4 n'ont pas d'impact sur cette zone humide de l'étang d'Engrenier mais un impact de l'échangeur Ouest est attendu sur les salins de Fos.

Bilan Biodiversité : le tableau comparatif des p. 14-17 permet de hiérarchiser les impacts en fonction des variantes (considérer comme similaires pour les variantes 2, 2bis, 3 et 4) et de soulever les points d'attention particuliers à la variante retenue soit la 2bis.

A noter le risque identifié pour 6 vestiges archéologiques recensés par la DRAC pour cette variante 2bis.

Au vu de cette comparaison sur les enjeux environnementaux, les variantes étudiées, dont la variante 2b sélectionnée ne sont pas des solutions de moindre impact par rapport à la situation actuelle (RN568) et à son adaptation.

Evaluation de l'étude :

Etudes réalisées (inventaires) :

La zone d'étude pour les inventaires écologiques est d'une superficie de 435 ha. Elle a été entièrement expertisée en 2012-2013 par ECO-MED, complétée par des études ciblées en 2016 par SEGED. En 2017 et 2019, ECOTER a fait une mise à jour des connaissances naturalistes au droit strict de l'emprise du projet et en 2020 des inventaires ont été conduits dans le secteur du CET de Valentoulin (en cours de réaménagement, 13,3 ha). Des inventaires complémentaires ont été menés par ECOMED en 2021 (14,29 ha) dans le secteur, et par SEGE en 2022. L'ensemble des localisations de ces inventaires est présenté p. 26.

Les efforts d'observation sont présentés p. 27. Les inventaires maintenant anciens (2012) ont bien été complétés par des campagnes en 2016, 2017, 2019, 2020 et 2022.

Ni l'animateur de la ZPS, ni le conservateur de la réserve n'ont été consultés, en particulier sur la thématique oiseaux. La présence de Rollier, Chevêche, Pie-grièche méridionale (en hivernage chaque année au sud-est de l'ancien centre d'enfouissement technique) et Ourtarde canepetière à proximité immédiate du tracé sont omises dans le dossier.

Les efforts consacrés au différents groupes (en nombres de journée et en dates choisies) sont importants, mais n'échappent pas, au vu de la surface de la zone, à une sous-détection des espèces discrètes et rares. Pour les reptiles, la majorité des inventaires ont été réalisés avant l'incendie qui a réouvert la végétation du secteur, devenue plus favorable à ce groupe : seuls trois jours ont été consacrés à l'étude de ce groupe après l'incendie, ce qui fait peu à l'échelle du tracé. Le Lézard ocellé et le Seps strié, difficiles à détecter, sont probablement davantage présents. La recherche des characées ne s'est pas faite dans les secteurs les plus favorables (anciennes salines).

Il n'y a peu de dates récentes (> 2012) en automne malgré l'intérêt de cette période pour la flore et la faune méditerranéenne. Il n'y a pas d'observation hivernale malgré l'importance de cette région pour les oiseaux hivernants. Il est noté p. 359 « Plusieurs espèces d'oiseaux aquatiques viennent hiverner dans les Salins de Fos et l'étang d'Engrenier (ouest de la zone d'étude) telle l'Avocette élégante, l'Huîtrier-pie, le Gravelot à collier interrompu, etc. » et « il convient de ne pas réaliser de travaux aux abords de ces zones sensibles entre mi-novembre et fin février ».

Les inventaires des poissons et des mollusques ne sont pas utilisés dans l'analyse multicritères précédente (mais les inventaires de terrain ont montré que le Canal du Roy, le seul en eau au moment des inventaires, présente un intérêt très faible pour l'ichtyofaune) et pour les mollusques, des espèces lagunaires, aquatiques et terrestres ont été observées et/ou collectées dans les échantillons, mais aucune ne présente d'intérêt patrimonial reconnu.

Le bilan des enjeux écologiques pour les espèces protégées est donné p. 30 à 33.

Impacts bruts du projet

La zone impactée par la variante 2b comporte une grande diversité d'habitats naturels dont certains sont à fort ou très forts enjeux de conservation : les Groupements méditerranéens annuels des sols superficiels (code CORINE Biotopes : 34.513), les Gazons du *Brachypodium retusi* (code CORINE Biotopes : 34.511), les Steppes salées méditerranéennes (code CORINE Biotopes : 15.8) et les Prés salés méditerranéens (code CORINE Biotopes : 15.5).

Il est dommage que l'analyse des enjeux habitats et flore n'ait pas suivi la typologie à 4 niveaux (4 : Très fort – 3 : Fort – 2 : Moyen – 1 : Faible) proposée par le Conservatoire Botanique National méditerranéen (CBNMED) dans le document Hiérarchisation des enjeux de conservation de la flore en région PACA (2017). On fera l'équivalence Majeur = 4, Fort = 3, Modéré = 2, Faible = 1 (Négligeable = 0), ce qui amène à la surévaluation d'une espèce (*Allium chamaemoly*) dans le rapport alors que 4 espèces (*Convolvulus lineatus*, *Ophrys bertolonii*, *Ophrys provincialis* et *Serapias parviflora*) sont sous-évaluées.

L'enjeu concernant *Ononis mitissima* doit être relevé à « majeur », elle répond en tous points à la description de cette catégorie détaillée page 98.

Hormis la flore, le cortège d'oiseaux lié aux zones humides des Salins de Fos et du Complexe d'étang entre Istres et Fos constitue le principal enjeu avifaunistique évalué – mais l'omission de l'outarde canepetière, notamment, doit conduire à réévaluer cet impact.

Les impacts bruts sont également forts pour le Lézard ocellé *Timon lepidus* et le Pélobate cultripède *Pelobates cultripedes*.

Le dossier de demande de dérogation passe entièrement à côté des impacts sur la réserve naturelle de Pourra située à 900 m du projet. Or la pollution sonore engendrée exercera une influence négative sur les populations animales qui s'y trouvent en particulier les oiseaux et les mammifères, connus pour être négativement affectés par le bruit et les vibrations des grandes infrastructures de transport.

L'ensemble des impacts indirects liés à l'extraction des matériaux est omis.

Mesures d'évitement et d'atténuation (ME et MR) :

Le tableau p. 35 liste ces mesures (1 évitement, 21 mesures de réduction et 8 mesures d'accompagnement).

ME1 : En phase de conception du projet :

Limitation de l'impact sur les espaces boisés d'intérêt pour la nidification de l'avifaune, les mammifères et les Chiroptères, évitement d'un Espace Boisé Classé par décalage de l'échangeur du Réveilla.

Limiter la fragmentation des prairies humides méditerranéennes par le choix, dans le cadre de la DUP, d'un tracé de moindre impact sur les zones humides, en passant au sud de l'étang d'Engrenier. Cependant, le tracé coupe en deux la zone humide située au sud de l'étang d'Engrenier, créant une fragmentation importante de cette zone : il ne s'agit en aucun cas d'un évitement.

Limitation de l'emprise sur des espaces naturels : le tracé choisi s'inscrit dans la contiguïté d'une bande déjà occupée par les réseaux techniques (pipelines, lignes électriques).

Limitation de l'impact sur les Salins de Fos : à l'ouest du projet, le tracé de la variante retenue a été calé au plus près des zones déjà artificialisées (acquisition et suppression d'une

station-service, traversée du site de l'installation classée) de manière à ce que le projet évite autant que possible les salins inscrits en ZPS n°FR3312015 « Etangs entre Istres et Fos » (excepté la bretelle de sortie en venant de Martigues, objet de la mesure ME02).

MR01 : la mise en défends de la station d'Ophrys miroir ne concerne que la période des travaux, mais pas les OLD qui auront lieu sur ce secteur.

Les mesures MR01 à MR11 sont classiquement proposées dans le cadre de ce type de projet. Leur réussite repose sur le contrôle de leur bonne exécution par un écologue compétent qui devra suivre leur mise en œuvre.

MR12 – Réalisation d'un merlon afin de limiter le dérangement au niveau des secteurs sensibles pour l'avifaune et MR13 – Installation de dispositifs anticollisions pour les oiseaux et les chiroptères. L'objectif de ces mesures est de diminuer le risque de mortalité par collision présenté comme faible alors qu'aucune donnée ou protocole n'est indiqué pour cette évaluation. Une large bibliographie existe pourtant. Concernant les mesures (merlon de 4,5 m, plantations) qui peuvent en effet être proposées pour ce type d'aménagement, il est affirmé qu'elles amèneront un risque de collision « fortement limité par la mise en place d'un dispositif anticollision ». Il est difficile d'évaluer cet effet sachant que le risque de mortalité lui-même n'est pas connu. Une méthode pour évaluer l'avant et l'après mise en œuvre des mesures serait ici vraiment souhaitable (voir MA07). De manière à réduire la colonisation des bermes et des talus par les micromammifères (et d'y attirer les oiseaux prédateurs), il est proposé d'implanter une clôture à mailles fines (6,5 mm) sur les 2 500 m de chaussée identifiés. Il est illusoire d'empêcher cette colonisation par les micromammifères avec une barrière de ce vide de maille. Si cette solution est retenue, un protocole d'évaluation doit être proposé.

MR14 à MR19 et MR21 : même remarque que précédemment pour les mesures MR01 à MR11.

MR20 – Amélioration de la perméabilité de ce nouvel axe routier : Cette mesure apparaît en contradiction avec les mesures proposant la pose de clôtures diverses pour éviter la pénétration de la faune. Ces dispositifs devront être clairement connectés aux dispositifs de franchissement (dalots) correctement dimensionnés et placés (sous réserve des contraintes techniques liées au terrain) au plus proche des corridors identifiés. Aucun passage spécifique pour la grande faune n'est prévu, ce qui n'apparaît pas prendre en compte les objectifs de continuités écologiques régionaux.

Mesures d'accompagnement (MA)

MA01 - Suivi de chantier dans le cadre de la réalisation du projet (défrichage, terrassement, aménagement dont mesures écologiques) : Il est prévu à minima 8 ans d'intervention pendant lesquels un ratio moyen de 1 visite/semaine sera réalisé.

Le coordinateur en écologie réalisera enfin une visite de contrôle programmée à +1 an puis +3, +5, 10 ans après la remise du chantier.

MA02 à M06 : Ces mesures sont classiquement proposées dans le cadre de ce type de projet.

MA07 – Mise en place d'un protocole de recensement des collisions entre la faune sauvage et les véhicules : Au bout de 5 ans d'application de ce protocole un bilan sera effectué, des éventuelles propositions d'amélioration des dispositifs anticollisions seront proposées. Il n'y a aucune indication sur le type de protocole utilisé. La vitesse du trafic routier est un facteur aggravant bien connu pour la mortalité de la faune sauvage. Une régulation saisonnière et où sur certains secteurs devrait être étudiée, car c'est certainement un des meilleurs rapports prix/résultats.

MA08 – Suivis écologiques des populations d'espèces évitées et ou impactées par le projet Les méthodes de suivi standardisées et validées de la biodiversité terrestre (indicateurs oiseaux, amphibiens, reptiles, etc.) ne seront apparemment pas déployées dans cette action ce qui est bien dommage car les tendances mesurées localement pourraient être comparées avec les tendances des populations à l'échelle nationale, seul moyen de valider la réussite/échec des mesures de gestion déployées localement.

Mesures de compensation (MC) :

La méthode utilisée est une approche d'équivalence par pondération. La compensation porte sur les espèces de niveau d'enjeu majeur, fort, modéré et faible.

La méthodologie de dimensionnement donne trop de valeur à un site compensatoire présent juste au bord de l'infrastructure routière, omettant le piège écologique que constitue un aménagement le long d'une infrastructure de ce type (collisions, bruit).

La présence d'effets cumulés est omise de la méthode de dimensionnement de la compensation. Il est écrit que les impacts cumulés ont été inclus aux impacts globaux mais cela ne semble pas avoir été le cas, du moins aucune surélévation du niveau d'impact ne semble en résulter. Il doit donc être ajouté un coefficient d'augmentation des pertes liées à ces impacts cumulés.

Les parcelles sélectionnées, représentant une surface de 136,45 ha, situées sur les communes de Fos-sur-Mer, Martigues et Port-de-Bouc. A titre d'exemple, les pertes écologiques représentent :

Pour *Ononis mitissima* (max d'impact), la perte écologique (PE) est ainsi de 43.03 (le plus fort calculé), pour *Zannichellia palustris* PE = 3.28. Il devrait toutefois être réévalué à la hausse pour *Ononis mitissima* du fait de son enjeu qui est majeur et non fort.

Pour le cortège des oiseaux liés aux milieux ouverts à semi-ouverts, PE = 63,91

Pour le Minioptère de Schreibers, PE = 44,19

Pour le lézard ocellé PE = 44,53

Pour le Pélobate cultripède, PE = 5,10, alors qu'il est de 11,84 pour le Pélodyte ponctué et même 16,57 pour le Crapaud calamite. Il semble que la discrétion du Pélobate cultripède doit conduire à davantage de prudence tant dans l'estimation de la surface impactée que dans la nature de sa présence (reproduction ou alimentation). En l'occurrence, pour un amphibien, un habitat « terrestre » est un habitat permanent indispensable à son cycle de vie. Le coefficient de 0,5 attribué au critère E2 ne convient pas pour cette espèce.

Les espèces omises par l'étude d'impact doivent être ajoutées (Outarde, Pie-grièche méridionale, etc).

MC01 Mise en gestion de milieux ouverts à semi-ouverts (102,26 ha)

Maitrise foncière : Cette démarche, dans un contexte de tension foncière importante, a permis l'identification de 95,183 ha de parcelles favorables à la mise en œuvre de cette compensation.

Ononis mitissima est une espèce exigeante pour les caractéristiques du sol, notamment son humidité. Localement, elle peut coloniser, les années favorables, la garrigue à Cistes et Romarins et les pinèdes environnant l'étang du Pourra, c'est-à-dire à plusieurs dizaines de mètres de son habitat préférentiel (base de données Silene, plateforme régionale du Système d'Information de l'Inventaire du Patrimoine naturel (SINP) et fiche ZNIEFF 930020180). La mesure MC01 préconise l'ouverture de milieu par action mécanique ou pâ

turage. Aucun contact d'*Ononis mitissima* n'a jamais été mentionné sur les parcelles concernées par la mesure MC01, à l'exception de la parcelle dans le vallon du Pauvre Homme (dans cette étude et dans la base de données Silene). Les photos des parcelles proposées à la mesure MC01 (p. 425-456) montrent un ensemble varié de milieux de caractéristiques bien éloignées des exigences d'*Ononis mitissima*. Il est très incertain que l'ouverture de ces milieux et leur « gestion » garantira la colonisation par cette espèce exigeante, surtout à la hauteur de la destruction de milliers d'individus.

Dans le même esprit, il est à noter que la mesure MC01 présente, sur les mêmes parcelles, des objectifs de compensation pour des espèces aux exigences écologiques incompatibles (par exemple *Ononis mitissima* et *Helianthemum marifolium*).

La variante 2b va entraîner la destruction d'une centaine d'individus d'*Ononis pubescens* (espèce, très rare en France, classée en liste rouge UICN « Quasi menacée »). Comme précédemment, l'affirmation selon laquelle la mesure MC01 permettra de « favoriser cette espèce » ainsi que « la préservation de la population locale » n'est pas étayée par l'étude des caractéristiques édaphiques des parcelles de compensation et comme pour *Ononis mitissima*, le risque d'une perte nette non compensée est également fort pour cette espèce.

Il est étonnant que du fait de l'impact direct (destruction) sur les plantes patrimoniales observées, aucun programme de translocation n'ait été proposé, surtout qu'il a déjà été expérimenté par le CBN Med.

MC02 Compensation des zones humides et espèces associées (9,20 ha)

Cette mesure de compensation rédigée par la SEGED vise à la gestion des zones humides, milieux humides et aquatiques afin d'améliorer le potentiel écologique de ces parcelles. L'objectif principal est de maintenir et développer des habitats humides caractéristiques. Le choix du gestionnaire (Conservatoire du Littoral, CEN PACA, Associations naturalistes, etc.) devra en effet, comme il est indiqué dans le rapport, être compétent pour ces milieux afin d'être en mesure de proposer les meilleures modalités de gestion et les protocoles d'évaluation.

MC03 Gestion conservatoire d'espaces boisés (source ONF) (26,59 ha)

Castillon - Port de-Bouc Forêt domaniale Convention avec ONF Milieux forestiers et espèces associées (25,2 ha)

Martigues, Convention Milieux forestiers et espèces associées (0,46 ha)

Martigues, Convention Milieux forestiers et espèces associées (0,93 ha)

Les mesures sont précisément décrites dans les 4 fiches actions. L'ensemble de ces parcelles est situé au sein de la ZPS « Etangs entre Istres et Fos. Il s'agit principalement de mettre en place des îlots de vieillissement (Fiche action 1), créer des gîtes pour les chauves-souris (Fiche action 2), créer une lavogne favorable à l'ensemble de la faune dont les amphibiens (Fiche action 3) et la fiche 4 à l'évaluation de ces mesures. La mesure 1 qui vise à l'implantation d'îlots de vieux bois est prévue pour une durée de 40 ans (qui pourra être allongée à condition de prévoir un engagement à plus long terme et le plan de financement pour les actions de sécurisation). Parlant de vieillissement, la mesure doit théoriquement être prévue pour toute la durée de l'exploitation, soit le maximum prévu de 99 ans.

Toutefois, les incendies fréquents dans le secteur vont sans nul doute aller à l'encontre de cette mesure compensatoire, dont l'effet positif est peu vraisemblable.

Les mesures compensatoires restent très en dessous des impacts résiduels du projet. Surtout, aucune désartificialisation n'est prévue à hauteur des enjeux.

Les impacts sur la RNR ne sont pas non plus compensés.

Les impacts induits par ce projet ne sont pas du tout pris en compte. Une mise en protection de l'ensemble des espaces présents le long de la voie actuelle, en particulier entre celle-ci et la limite d'urbanisation, doit voir le jour. Actuellement, les mesures ne présentent aucune garantie que cette nouvelle infrastructure n'ouvrira pas de nouvelle urbanisation.

Conclusion

L'obtention d'une dérogation espèces protégées doit répondre à trois conditions d'octroi prévues par l'article L.411-2 du code de l'environnement et un projet d'aménagement doit répondre aux principes d'action préventive et à l'objectif réglementaire d'absence de perte nette de biodiversité prévus aux articles L.110-1 et L.163-1 du code de l'environnement.

Ainsi qu'il a été exposé dans cet avis, le CNPN considère que la raison impérieuse d'intérêt public majeur est fragile et basée sur des documents très anciens. L'absence de solutions alternatives de moindre impact sur la biodiversité n'est pas démontrée. Les alternatives ferroviaires sont insuffisamment recherchées.

La troisième condition d'octroi, le maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle, n'est pas avérée en particulier pour *Ononis mitissima*.

La variante 2b amène en effet la destruction de plusieurs milliers d'individus de l'espèce protégée *Ononis mitissima*. Le secteur considéré entre Istres et Fos-sur-Mer constitue « le cœur de la population française » pour cette espèce. *Ononis mitissima* est présente de façon intermittente en de rares lieux de Provence et du Languedoc-Roussillon, uniquement lorsque des conditions édaphiques précises, notamment en ce qui concerne l'humidité du sol, sont réunies. Dans le secteur étudié, *Ononis mitissima* est également présente dans le secteur du Vallon du Pauvre Homme (en mesures compensatoires) mais dans aucune des autres parcelles de la mesure MC1 (Mise en gestion de milieux ouverts à semi-ouverts) et les actions proposées comme l'ouverture de ces milieux et leur gestion ne pourraient en rien garantir la compensation de la destruction de milliers d'individus d'une espèce aussi exigeante. On peut donc considérer que la variante 2b met en péril la population locale de cette espèce.

Par ailleurs, le projet sous-estime nettement ses impacts (espèces omises lors des inventaires, impacts indirects et impacts cumulés non intégrés au dimensionnement de la compensation, etc) et la séquence ERC présente d'importantes lacunes. La compensation devrait viser à préserver l'ensemble des habitats présents entre l'infrastructure et la zone urbaine afin de se prémunir de ses effets induits – si tant est que l'objectif soit bien uniquement la sécurité des habitants de Port-de-Bouc. La réserve naturelle régionale, fortement impactée, doit également être renforcée dans le cadre d'une mesure d'accompagnement dédiée.

Pour ces raisons, le CNPN émet un avis défavorable à la demande de dérogation et souhaite être reconsulté en cas de dépôt d'une nouvelle demande.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Le Président de la commission espèces et communautés biologiques : Nyls de Pracontal

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 20 février 2025

Signature



Le président

