

**Contribution du CEN PACA à la séquence n°3 de la concertation continue
du projet de liaison routière Fos-Salon**

1) Le CEN PACA, acteur légitime de la concertation continue

Le Conservatoire d'espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur (CEN PACA) est une association loi 1901 à but non lucratif, créée en 1975. Bénéficiant d'un agrément Etat-Région renouvelé en 2025, son objectif est de préserver le patrimoine naturel de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il emploie plus de 60 salariés permanents, et intervient sur 115 sites naturels. Il est membre de la Fédération des Conservatoires d'espaces naturels.

En tant qu'association de protection de la nature, le CEN PACA est pleinement engagé dans la préservation de la biodiversité exceptionnelle de la Crau. Au-delà des actions sur ses sites en gestion et ses programmes, il accompagne et met en œuvre de nombreuses politiques publiques : gestionnaire sur le territoire concerné de deux réserves naturelles pour le compte de l'État et de la Région, le CEN anime également dix plans nationaux d'action en faveur d'espèces protégées, l'actualisation de l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), la mise en œuvre du Système d'information de l'inventaire du patrimoine naturel (SINP). Il assure également l'animation territoriale en faveur des zones humides des Bouches-du-Rhône.

A titre principal, le CEN PACA intervient donc dans la concertation continue sur la liaison Fos-Salon dans le cadre des missions qui lui sont confiées par l'État et la Région, conformément aux documents de planification qui guident cette action. On citera notamment :

- Le 2^e plan de gestion de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau 2015-2024 (approuvé par le Préfet le 29 février 2016, prolongé jusqu'au 31 décembre 2027 par l'arrêté préfectoral du 13 août 2025), en particulier son action S12.2 – « *Participer activement aux politiques territoriales* »
- Le 2^e plan de gestion de la Réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde venir 2021-2031, en particulier son action VE-ARRT1 : « *Maintenir une veille permanente sur les projets d'artificialisation des sols impactant de manière directe ou périphérique la Réserve en participant activement à la concertation* »
- Le 3^e Plan national d'actions en faveur de l'Outarde canepetière (*Tetrax tetrax*) 2020-2029, en particulier son Action 1 : « *Prendre en compte l'Outarde canepetière dans les projets d'aménagement du territoire* »
- Le 1^{er} Plan national d'actions en faveur du Ganga cata et de l'Alouette calandre 2012-2016 (en cours de renouvellement), en particulier son action E-I.1 : « *Assurer la prise en compte du Ganga cata et de l'Alouette calandre dans les politiques de gestion et de développement des territoires* ».

2) Impacts du projet sur les espaces naturels et la biodiversité

2.1) Les habitats naturels

Le projet prévoit la destruction de plusieurs dizaines d'hectares d'habitat d'intérêt communautaire. On retiendra notamment, parmi les surfaces recensées dans le dossier de concertation :

- **33.5 ha de Coussoul de Crau** (Parcours substeppiques de graminées et annuelles du *Thero-Brachypodietea* - Pelouse méditerranéenne mésotherme de la Crau à *Asphodelus fistulosus* – UE 6220.5), habitat d'intérêt communautaire **prioritaire**.
- **22 ha de Prairies de Foin de Crau** (Prairie maigre de fauche de basse altitude – UE 6510). Il doit être souligné que dans la section nord, **la variante A impacte presque 2 fois plus de surface de prairie de foin de Crau que la variante C** (11 ha vs. 6.1 ha mentionnés p32 du dossier).
- **3 ha de « zones humides »** dont la nature exacte des habitats n'est pas précisée.

Des incertitudes persistent sur les surfaces qui seront réellement impactées, qui sont très probablement sous-estimées, cela pour plusieurs raisons :

- Les surfaces indiquées dans le dossier de concertation diffèrent souvent d'une page à l'autre (pour les coussouls et les prairies de fauche).
- Les impacts définitifs ne sont pas connus, non seulement parce que les tracés précis ne sont pas fixés, mais aussi parce que **les impacts supplémentaires générés par les aménagements connexes ne sont pas estimés** (voies de rétablissement par exemple).

2.2) Les espèces protégées et leurs habitats

La construction et l'exploitation de la liaison routière vont avoir des impacts forts sur un très grand nombre d'espèces protégées, qui ne sont pas dimensionnés par le maître d'ouvrage à ce stade du dossier. On soulignera plus particulièrement les espèces dont l'état de conservation a justifié la mise en place de **plans nationaux d'actions** :

- Le Ganga cata *Pterocles alchata* et l'Alouette calandre *Melanocorypha calandra* sont deux espèces d'oiseaux qui en France ne se reproduisent nulle part ailleurs que dans les coussouls de Crau : la destruction de leur habitat en Crau porte donc particulièrement atteinte à leur état de conservation au niveau national.
- L'Outarde canepetière *Tetrax tetrax*, dont la Crau concentre 25 % de l'effectif reproducteur national.
- Le Faucon crécerellette *Falco naumanni*, dont la Crau concentre 20 % de l'effectif reproducteur national.
- Le Lézard ocellé *Timon lepidus*, dont la Crau abrite l'une des plus grandes populations françaises.
- Deux espèces de rapaces qui ne nichent pas en Crau, mais qui utilisent le coussoul comme habitat d'alimentation : l'Aigle de Bonelli *Aquila fasciata* et le Vautour percnoptère *Neophron percnopterus*.

2.3) Les espaces protégés

Les sites Natura 2000

Le tracé de la liaison Fos-Salon passe en grande partie au sein des sites Natura 2000 ZSC "CRAU CENTRALE-SECHE " FR93 01595, classé au titre de la directive "Habitats" (31 538 ha), et ZPS "CRAU" FR93 10064 au titre de la directive "Oiseaux" (39 333 ha).

Il convient de souligner que les variantes 1 et 2 de la section sud, tout en étant situées hors périmètre Natura 2000, sont porteuses d'**impacts sur des habitats naturels de l'annexe I de la directive habitats** (Parcours substeppiques de graminées et annuelles du *Thero-Brachypodietea*), ainsi que sur des **espèces de l'annexe I de la Directive Oiseaux** (Ganga cata, Outarde canepetière, Oedicnème criard, etc.)

La Réserve naturelle régionale

La variante A proposée par le maître d'ouvrage au nord traverse la **Réserve naturelle régionale (RNR) de la Poitevine-Regarde-Venir**, classée sur 220.71 ha par délibération du 10 juillet 2009 du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur (l'annexe de la délibération précisant que « *La Route Nationale 569 est exclue du périmètre de la Réserve Naturelle* »).

L'intégralité de la RNR fait en outre l'objet d'un classement en **Réserve de chasse et de faune sauvage** (RCFS), approuvée par l'arrêté préfectoral du 31 juillet 2013 pour la partie ouest, et du 28 décembre 2015 pour la partie est. L'article L422-27 du code de l'environnement qui prévoit ces réserves consacre leur vocation à « *protéger les populations d'oiseaux migrants conformément aux engagements internationaux ; assurer la protection des milieux naturels indispensables à la sauvegarde d'espèces menacées* ».

Les coussouls de la partie ouest de la RNR ont été acquis par le CEN PACA dans le cadre de **mesures compensatoires** prises au regard de l'impact de deux projets de canalisations enterrées autorisés en Crau :

- L'autorisation de modification de l'état ou de l'aspect de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau accordée par ministre de l'écologie et du développement durable le 27 mai 2005 pour les canalisations GRTgaz et SAGESS.
- L'autorisation de modification de l'état ou de l'aspect de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau accordée par le préfet le 21 avril 2010 pour le projet de canalisation « Polyréseau Energie ».

La variante A que le maître d'ouvrage propose de retenir **traverse la réserve naturelle sur une longueur de 950 m**. Avec un élargissement de l'emprise existante estimé à 14m, l'impact surfacique est de **1.3 ha de prairies de foin de Crau et de haies plurispécifiques**. En outre, **le tracé longe le nord de la RNR sur une longueur d'environ 1 km**.

En plus des impacts sur les prairies et haies et leur faune associée, le projet va engendrer des **impacts indirects** sur la faune des coussouls :

- Par **l'augmentation du trafic** (la littérature scientifique mentionne par exemple des effets d'évitement d'infrastructures mesurables jusqu'à 1 km pour des espèces telles que l'Outarde canepetière).
- En **aggravant la rupture des continuités écologiques** par l'élargissement des surfaces artificialisées, notamment pour les espèces se déplaçant entre les pelouses sèches et les prairies irriguées pour l'accomplissement de leur cycle de vie (p. ex. Outarde canepetière et Oedicnème criard, chiroptères, etc.)
- **Le passage en dénivelé de l'autoroute au-dessus d'un échangeur** localisé en bordure de la réserve naturelle va en outre accentuer l'ensemble de ces effets indirects : la surélévation de l'autoroute va à la fois aggraver des effets de bordure de part et d'autre, et **entraver d'autant plus la traversée en vol des oiseaux et chiroptères**.

Dans sa note publiée à l'issue du débat public de 2021, le maître d'ouvrage présentait ainsi l'enjeu de la comparaison entre les variantes A et C : « *Ce choix permettra la comparaison de solutions aux impacts réduits par rapport aux variantes initiales et de proposer une alternative compatible avec la*

Stratégie Nationale des Aires Protégées. » Il faut donc prendre acte que le choix de **la variante A n'est pas compatible avec la Stratégie Nationale des Aires Protégées.**

Cette variante constituerait à notre connaissance un précédent pour le moins préoccupant, celui de la construction par l'Etat d'une autoroute dans une réserve naturelle. Ce point est bien identifié dans le dossier de concertation, où la « *dérogation pour l'impact sur la RNR* » est qualifiée de « **verrou réglementaire** ». Selon toute vraisemblance, l'ampleur des travaux à envisager et la pérennité de l'artificialisation devraient contraindre non pas à une dérogation pour travaux en réserve naturelle, mais à un déclassement des surfaces artificialisées. Là encore, **le déclassement d'une partie de la réserve naturelle pour le besoin d'un projet d'aménagement constituerait un précédent au niveau national.**

La Réserve naturelle nationale

La Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau a été instituée par le décret n°2001-943 du 8 octobre 2001, sur une surface de 7411 ha. Elle est co-gérée depuis 2004 par le Conservatoire d'espaces naturels de Provence-Arles-Côte d'Azur et la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône, par voie de convention avec le préfet des Bouches-du-Rhône.

Impacts sur la réserve naturelle

Alors que le dossier de concertation prétend n'avoir aucun impact direct sur la réserve naturelle, les cartes présentées en atelier lors de la réunion du 8 juillet à Fos ont révélé qu'**une partie des emprises intersecte le périmètre de la réserve naturelle** au point de jonction entre la variante 1 et la RN568. Ce point méritera d'être éclairci.

Comme cela a été exposé pour les coussouls de la Poitevine, des **impacts indirects pour la faune de la réserve naturelle** sont à prévoir, par effet de bordure et **création de nouvelles ruptures de continuités écologiques**. Ces impacts indirects sont considérés comme **majeurs** dans le dossier.

L'ampleur de ces impacts sera corrélée au tracé finalement choisi. A cet égard, le dossier de concertation présente des **incohérences** regrettables : alors qu'il est précisé p41 que « *le tracé a été modifié pour se rapprocher au maximum de la voie ferrée existante* », toutes les cartes montrent un tracé accolé à la réserve naturelle. Des précisions sur ce point seront déterminantes, d'autant que les cartes du tracé n'ont pu être produites pour l'atelier du 8 juillet [transmises par mail au CEN PACA par la maîtrise d'ouvrage le 10 juillet].

La destruction de coussouls initialement voués à l'extension de la RNN

Par courrier en date du 6 juin 2019, M. le Sous-Préfet d'Arles a demandé au CEN PACA et à la Chambre d'Agriculture d'engager, en application de l'Article R332-1 du code de l'environnement, les études relatives à l'élaboration d'un avant-projet d'extension de la réserve naturelle. La demande du sous-préfet était ainsi motivée : « *Le plan biodiversité, présenté le 4 juillet 2018 par le Premier Ministre, prévoit, dans son action 35, l'extension du réseau des réserves naturelles nationales (RNN). Dans ce cadre, la spécificité de la RNN des Coussouls de Crau, qui abrite une remarquable communauté d'oiseaux et des habitats steppiques uniques, a conduit le ministre de la transition écologique et solidaire à considérer l'extension de cette RNN comme nécessaire, de façon à lui donner une meilleure cohérence écologique et à garantir ainsi la préservation de milieux naturels remarquables.* »

Dans le cadre des études d'avant-projet, un ensemble de parcelles de 74 ha appartenant à l'Etat, situé au sud du coussoul du Ventillon sur la section AI de la commune de Fos-sur-Mer, a été identifié comme présentant des **enjeux majeurs de conservation**. A ce titre, ces parcelles ont été **intégrées dans le**

projet d'extension proposé par la DREAL PACA. Sur cet ensemble, environ 53 hectares situés au sud de la route du Ventillon recoupent la variante 1 de la section Sud de la LFS.

Le projet d'extension de la RNN intégrant ces parcelles a fait l'objet de plusieurs validations :

- Avis favorable du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) le 17 septembre 2020.
- Avis favorable du conseil scientifique de la RNN réuni le 24 septembre 2020.
- Avis favorable du comité consultatif de la RNN réuni le 9 octobre 2020 sous la présidence de Mme la sous-préfète d'Arles.
- Avis favorable de la commission espaces naturels du Conseil national de protection de la nature réuni le 15 décembre 2020.

Le projet a enfin reçu un avis favorable de la commissaire enquêtrice à l'issue de l'enquête publique qui s'est tenue du 26/10/2022 au 25/11/2022.

Le classement de ces surfaces permettait en outre de mettre en œuvre les **recommandations du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)**, qui les intègre au Réservoir de biodiversité de la Crau, tout comme les coussouls concernés par la variante 2. L'objectif défini pour ces réservoirs dans le SRCE est la « *recherche de remise en état optimale pour les réservoirs de biodiversité de la trame verte* ». **En application du SRCE, les coussouls concernés par les variantes 1 et 2 sont intégrées dans la Trame Verte et Bleue du PLU de Fos-sur-Mer en tant que réservoirs de biodiversité** (zones TVB-8d et TVB-8e).

Le choix de la variante 1 consacrerait donc une **regrettable volte-face dans les efforts de protection de la nature engagés par l'Etat dans ce secteur** : après avoir engagé le classement en réserve naturelle nationale de ces espaces fragiles, ils sont désormais promis à la destruction par un projet autoroutier.

3) Impacts cumulatifs avec d'autres projets d'aménagement

Ainsi que le CEN PACA l'a exprimé dans les cahiers d'acteur portés aux débats publics LFS et « Fos-Berre Provence », la plaine de la Crau fait aujourd'hui l'objet d'une multitude de projets d'aménagement, qui vont venir s'ajouter aux projets déjà réalisés ou déjà autorisés. Pour ne citer que les infrastructures linéaires : une ligne THT, le contournement autoroutier d'Arles, les hydrogénéoducs HyFen et Hynframed, et le projet de canal Provence Bleue.

Tous ces projets vont impacter les mêmes habitats (coussouls et/ou prairies de fauche, zones humides), les mêmes espèces (destruction d'habitat, voire destruction d'individus en phase d'exploitation), les mêmes espaces protégés (les tracés HyFen, HynfraMed et Provence Bleue sont pour partie en réserve naturelle nationale). Les impacts de la liaison Fos-Salon doivent donc être considérés comme partie intégrante d'impacts plus larges de l'aménagement de la plaine de la Crau.

Les interférences entre le projet LFS et le projet de terminal de transport combiné porté par le GPMM au Ventillon offrent une parfaite illustration de ces impacts cumulés. Non seulement **le projet de terminal réduit les marges d'évitement** et de réduction d'impact de la LFS en contraignant son tracé, mais **une bonne partie des surfaces qui seront « évitées » par la LFS seront détruites par le terminal**. Dès lors, on voit dès lors en quoi l'analyse des impacts sur la biodiversité et les milieux naturels ne peut se concevoir sans une analyse globale des impacts sur le territoire de l'ensemble des projets. Une telle analyse n'est pas proposée dans le dossier.

4) Pour une exemplarité de la séquence Eviter-Réduire-Compenser

A plusieurs reprises, le maître d'ouvrage a affirmé **son ambition d'exemplarité dans l'application de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser »** les impacts sur la nature et la biodiversité. De fait, il paraît

légitime que l'Etat soit irréprochable dans la mise en place de ces principes, que les maîtres d'ouvrage privés peinent à intégrer pleinement.

Mesures d'évitement

Le « *Guide pour la mise en œuvre de l'évitement* », publié en 2021 par le Ministère de la transition écologique, précise de manière claire les enjeux de l'évitement des impacts : « *L'enjeu d'un bon évitement dans les plans ou les programmes est majeur car cette échelle d'action permet [...] de prévenir les situations où les projets d'aménagement surviennent dans des zones écologiquement très sensibles, et donc limiter le risque de contentieux.* » « **L'évitement est la seule phase de la séquence ERC qui permet de s'assurer de facto de la non-dégradation de la cible environnementale visée.** [...] Elle constitue, à ce titre, un moyen d'atteindre l'objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité et l'objectif de zéro artificialisation nette qui sont deux objectifs-phares de la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 [...], dite loi biodiversité. »

Le débat public de 2021 a permis de fixer un certain nombre de principes en matière d'évitement, que le maître d'ouvrage a rappelés dans la note publiée à l'issue du débat :

« *L'abandon du projet autoroutier au profit d'une voie express je justifie car :*

- ***Elle apparaît comme un moyen de concilier les enjeux de préservation de l'environnement et les besoins d'une liaison performante.*** ».
- ***Elle répond aussi aux exigences de sobriété du projet en matière de limitation des surfaces impactées.*** »

Lorsqu'il décrit dans cette note les évolutions du projet pour tenir compte du débat public, le maître d'ouvrage précise qu'il « **décide donc d'éliminer les options et variantes de projet aux plus forts impacts (dans le cadre d'une démarche d'évitement en application de la doctrine « Éviter, réduire, compenser »)** ». A propos du choix des variantes de la section sud, il est précisé p11 que « *la variante 1, située en partie dans le périmètre d'extension de la réserve nationale actuellement à l'étude, est abandonnée au nom du principe d'évitement.* »

Les propositions faites dans le cadre de la présente séquence de concertation **contreviennent donc à l'ensemble des engagements d'évitement pris par le maître d'ouvrage en 2021**. Ce seul point apparaît en soi comme une fragilité, fragilité qui semble en outre aggravée par les **motifs invoqués pour renoncer aux mesures d'évitement initiales**. Le maître d'ouvrage a par exemple soutenu à plusieurs reprises lors de la réunion publique du 8 juillet que les évolutions du projet, notamment le retour à un projet autoroutier plus impactant, reposaient sur un « *choix politique* ». Un tel motif ne paraît pas suffisamment robuste pour justifier l'abandon de mesures d'évitement.

L'analyse multicritères présentée dans le dossier de concertation pour l'analyse des variantes souffre également d'approximations et d'affirmations insuffisamment étayées, qui pourraient remettre en cause la validité des choix effectués. Sur les variantes de la section sud, on retiendra par exemple les points suivants :

- En matière d'exposition aux risques (p47), la variante 2 est jugée à « Impact très fort », contrairement à la variante 1 (« pas d'impact »). La différence principale est que la variante 2 est « *en limite de zone d'interdiction stricte du PPRT pour les stockages d'hydrocarbures* ». Ce point a été réaffirmé en réunion publique le 8/7 par la maîtrise d'ouvrage, qui a souligné la « *contrainte très très forte de la variante 2 en termes de PPRT* ». Pourtant, dans l'étude Ineris présentée en juillet 2022, il était précisé que « *Le projet de tracé de la section sud de la RN569 (variante 2) traverserait uniquement des zones d'effet bris de vitre.* », comme c'est déjà le cas des tracés actuels des RN568 et 569. Sans justification plus étayée, ce motif paraît insuffisant pour entériner le choix d'une variante 1 plus impactante en termes de biodiversité. Ce point avait d'ailleurs été souligné par la DREAL lors du groupe de travail « Risques technologiques et

industriels » du 21/03/2023 : « [...] si la variante retenue a des impacts environnementaux significatifs, il sera nécessaire de démontrer qu'aucune solution de moindre impact n'était réalisable. » A ce stade du dossier, la démonstration ne paraît pas clairement établie.

- En matière d'impacts sur la ressource en eau, la variante 1 est présentée comme ayant un « impact modéré » (fond vert) avec cette justification : « Absence de captage et de périmètres de protection. Interaction avec 7 canaux d'irrigation et 8 écoulements ». Les autres variantes sont présentées comme ayant un « impact fort » (fond orange), alors que la variante 2 interagit avec 1 canal d'irrigation et 6 écoulements, et la variante 3 avec 1 canal d'irrigation et 5 écoulements. L'impact retenu est sur ce point incohérent avec les éléments présentés.
- En matière de faisabilité (p49), la variante 1 est affichée comme à impact très fort sur le critère « Verrous réglementaires », tandis que les variantes 2 et 3 sont à impacts modérés. Dans ce tableau, la variante 1 cumule également 2 critères en impacts forts, tandis que les variantes 2 et 3 affichent 3 critères en impact modéré et un seul critère en impact fort. En contradiction totale avec ces éléments, le maître d'ouvrage conclut pourtant ainsi son analyse de ce tableau : « La variante 1 ne présente pas d'obstacle technique majeur entravant sa faisabilité. »

Au vu des incohérences qui émaillent l'analyse multicritères présentée dans le dossier, une reprise détaillée de ce travail paraît indispensable pour objectiver les choix de la maîtrise d'ouvrage. La nature des arguments et les conséquences de ces choix sur l'application réglementaire de la séquence ERC doivent également être étayés.

Mesures de réduction

Le choix initial d'une voie rapide plutôt que d'une autoroute permettait non seulement d'éviter de nombreux impacts sur l'environnement, mais aussi de réduire les impacts résiduels du projet, notamment par « limitation des surfaces impactées », selon les mots du maître d'ouvrage.

La réduction des surfaces impactées par un tracé en 2x1 voie sur les secteurs écologiquement les plus sensibles, permise par le statut de voie rapide, a fait l'objet d'analyses au cours de la concertation, présentées notamment en groupe de travail « Milieux naturels » le 4 juillet 2023 et le 21 décembre 2023. **Le choix du mode de financement du projet, en imposant un statut autoroutier, vient interdire toute possibilité de réduction des emprises.**

Il était également précisé dans la note du maître d'ouvrage à l'issue du débat public que « une vitesse réduite, combinée à un écoulement fluide et à l'absence de ralentissement minimise les impacts de la circulation vis-à-vis des pollutions (atmosphériques et sonores) et des émissions de gaz à effet de serre [...]. L'intérêt de réduire davantage la vitesse (70 km/h) dans certains secteurs sera évalué précisément. » Aujourd'hui, à rebours ces perspectives de réduction de la vitesse sur les sections écologiquement sensibles, la maîtrise d'ouvrage assume de proposer sur la section sud une variante 1 à une vitesse maximale autorisée de 110 km/h « **pour en renforcer l'attractivité** ».

Faisabilité de la compensation

La mise en œuvre de mesures compensant les impacts sur la biodiversité n'est à envisager qu'à l'issue des phases où l'évitement et la réduction maximum des impacts sont recherchés. Elle a pour but de compenser les impacts résiduels significatifs, afin de garantir l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité telle qu'il est institué par l'article L110 du code de l'environnement.

L'ensemble des principes de la compensation écologique a été détaillé dans un guide publié par le Ministère de la transition écologique en 2021, intitulé « Approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique ». On s'attend là encore à ce que l'Etat, en tant que maître d'ouvrage, suive scrupuleusement le cadre précis et ambitieux qu'il a lui-même fixé, et **le CEN PACA souhaiterait être assuré que cette démarche sera bien suivie pas à pas.**

Ce guide instaure un arbre de décision en 8 étapes à destination des maîtres d'ouvrage. La toute première étape doit permettre de répondre à cette question : « **Les impacts sur la biodiversité, après évitement et réduction, sont-ils compensables ?** ». Conformément aux textes réglementaires, le guide conclut ainsi cette première étape : « **Lorsque les impacts sont non-compensables, le projet doit être repensé afin d'éviter les impacts sur la biodiversité irremplaçable, et d'éviter ou de réduire les impacts affectant trop fortement certains éléments de biodiversité jugés comme rares ou menacés.** »

Dans le cas du projet LFS, la maîtrise d'ouvrage a d'ores et déjà identifié que la « **non-compensabilité des coussouls** » (33.5 ha impactés) constitue un « **verrou réglementaire** ». Pour autant, cet obstacle ne semble pas remettre en question les choix aboutissant à ces impacts, alors que **ce seul point remet en cause la conformité réglementaire du projet d'aménagement**.

On peut rappeler que la **non-compensabilité des coussouls présents dans la zone du Ventillon est depuis longtemps établie**. L'« *Inventaire faunistique et floristique de la Zone industrielle et Portuaire de Fos-sur-Mer* » publié en 2009 par le **Port Autonome de Marseille**, et repris dans le PLU de Fos-sur-Mer, fixe un ensemble de « **zones à enjeux réhabilitaires** », définies comme « *zones d'intérêt majeur qui présentent des caractéristiques particulièrement remarquables, [où] la sensibilité aux impacts est très élevée [et] les possibilités de réduction sont limitées* » (p177), et où « **les enjeux de conservation ne sont pas compatibles avec des projets d'aménagement** » (p212). **L'ensemble des coussouls concernés par les variantes 1 et 2 du projet LFS entre dans cette catégorie**, au motif que « *les coussouls [...] sont considérés comme des milieux ne pouvant plus supporter de nouvelles atteintes et portent des enjeux de conservation réhabilitaires* » (p186).

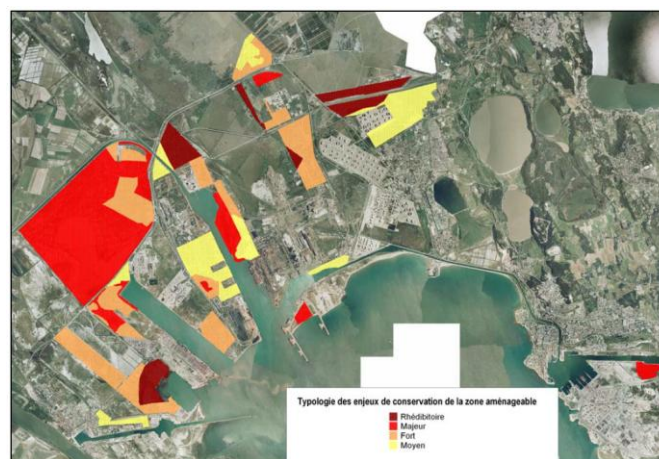


Fig 7 : Typologie des enjeux de conservation de la zone aménageable

Extrait de l'étude du PAM (août 2009), p179

5) Conclusions

Le CEN PACA, au titre de son agrément Etat-Région, et au regard de ses engagements dans la mise en œuvre des politiques en faveur de la biodiversité, estime qu'il est de son devoir d'alerter le maître d'ouvrage sur le risque élevé que le projet de liaison routière Fos-Salon dans sa forme actuelle ne satisfasse pas aux objectifs d'absence de perte nette de biodiversité fixés par la réglementation.

Au regard :

- des atteintes majeures sur les habitats naturels, et sur les populations d'espèces protégées et leurs habitats, notamment celles soumises à plan national d'actions ;
- des atteintes aux aires protégées, notamment aux zones de protection forte que constituent la Réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir et la Réserve naturelle nationale

des Coussouls de Crau, en contradiction avec les Stratégie nationale pour les aires protégées qui s'en trouverait discréditée ;

- du cumul des impacts sur ces espèces, habitats et aires protégées, avec un nombre inquiétant de projets en cours sur la Plaine de la Crau ;
- du renoncement, insuffisamment étayé, aux engagements initiaux d'évitement et de réduction des impacts sur la biodiversité ;
- des forts impacts résiduels pressentis sur l'habitat « coussouls de Crau », universellement considéré comme non restaurable, et donc non compensable ;

le CEN PACA invite le maître d'ouvrage à faire évoluer son projet de façon à le rendre pleinement compatible avec le cadre réglementaire en matière de protection de la biodiversité, notamment ses articles L110 fixant les objectifs d'absence de perte nette de biodiversité, et L163-1 fixant le cadre de la séquence éviter-réduire-compenser. L'Etat ayant un devoir d'exemplarité dans les projets qu'il porte, le strict respect des cadres qu'il fixe en matière de compatibilité entre aménagement et biodiversité doit être absolument recherché.

L'aboutissement en l'état du projet de liaison Fos-Salon, l'année même du 50^e anniversaire de la loi sur la protection de la nature, constituerait selon nous un renoncement aux politiques successives de protection de la biodiversité, sur un territoire qui a déjà payé un très lourd tribut à l'aménagement.