



Observations du Collectif Cistude dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de réhabilitation et d'exploitation de l'aérodrome de Salon-Eyguières et de modernisation du circuit de la zone dédiée aux sports mécaniques, sur les communes d'Eyguières et Salon-de-Provence.

Salon-de-Provence, le 11 juillet 2022

1. Flore

En ce qui concerne la flore, l'étude d'impact est entachée d'un manquement grave qui jette un doute sur l'ensemble de ses conclusions.

Seules deux espèces végétales à enjeu modéré (non protégées) ont été recensées, le Taéniathérum tête-de-méduse (*Taeniatherum caput-medusae*) et la Vélézia raide (*Dianthus nudiflorus*). Selon l'étude, aucune espèce à enjeu très fort ou fort n'a été contactée ni n'est jugée fortement potentielle (page 203).

Pourtant, un atelier scientifique de la Société Linnéenne de Provence qui s'est déroulé le 11 octobre 2014 sur le site même de l'aérodrome a permis de découvrir cinq stations de l'espèce Cléistogène tardif (*Kengia serotina*, ex *Cleistogenes serotina*), protégée en région PACA (arrêté du 9 mai 2014), dont on craignait qu'elle n'ait disparu du département. Sur l'extrait du Bulletin de la Société Linnéenne (tome 66, 2015, pages 26 et 27), ces cinq stations sont cartographiées et il est précisé qu'elles ont été reportées par la Société Linnéenne dans la base de données Silene du Conservatoire botanique méditerranéen de Porquerolles. Outre l'extrait ci-dessous, l'intégralité de l'article précité est joint à la présente contribution.



Figure 1. Extrait du Bulletin de la Société Linnéenne de Provence, Tome 66 -2015, page 27. Les emplacements des cinq stations de *Cleistogenes serotina* (points rouges sur la carte) situées dans l'enceinte de l'aérodrome, ont été reportés dans la base de données Silene.

A la page 487 du document EIE-aerodrome_Eyguieres_VF_NGE1, sont listées les ressources bibliographiques ayant « constitué la base de travail de l'étude d'impact ». La base de données Silene (<http://silene.eu>) y est mentionnée comme ayant été consultée pour dresser « la liste des espèces patrimoniales à proximité de la zone d'étude ». **Pourquoi l'étude d'impact environnemental ne mentionne-t-elle pas la présence, attestée dans Silene, de plusieurs stations de cette espèce très rare et protégée, sur le site même de l'aérodrome ?**

Dans le cadre de l'étude d'impact, huit prospections de terrain ont été réalisées en avril, mai, juillet 2020 et juillet 2021. Le choix des dates est justifié en ces termes à la page 522 : « les dates de prospections ont été favorables pour l'observation d'un maximum d'espèces pour la flore vasculaire, notamment les espèces à enjeux (rares et/ou protégées) ».

Comme son nom l'indique, le Cléistogène tardif est une espèce de fin de saison (août à octobre). Aucune prospection n'a été réalisée en fin d'été et en automne, seule période au cours de laquelle il est possible de contacter cette espèce à très fort enjeu de conservation, alors qu'une recherche ciblée s'imposait.

L'étude d'impact environnemental ne s'est donc pas donné les moyens de retrouver une plante protégée pourtant dûment mentionnée dans la base Silene et probablement présente sur le site.

Ce fait ôte toute crédibilité à l'évaluation des impacts bruts du projet sur la flore abusivement jugés « très faibles » alors qu'au moins une espèce protégée, parmi les plus rares de la Crau, n'a pas été inventoriée.

2. Avifaune hivernale

Dans son avis, la MRAE émet des réserves importantes concernant l'évaluation de l'impact du projet sur l'avifaune. Pour la MRAE, « les passages ayant pour objet l'étude des oiseaux ont eu lieu au printemps et en été (2020 et 2021), ce qui ne permet pas d'appréhender les possibles rassemblements post-nuptiaux ou hivernaux d'espèces patrimoniales caractéristiques du coussoul, tels le Faucon crécerellette, l'Oedicnème criard, le Pluvier cendré, le Ganga cata, l'Outarde canepetière ou l'Alouette calandre. Cet aspect, qui concerne des espèces pouvant périodiquement stationner sur les portions de coussoul présentes sur l'aire d'étude prospectée, n'a ainsi pas été pris en considération, compte tenu des dates de passage indiquées pour l'avifaune » (Page 13).

Dans leur mémoire en réponse, les maîtres d'ouvrage affirment que trois prospections automnales supplémentaires ont été réalisées les 26 octobre, 17 novembre et 03 décembre 2021. Toutefois les données éventuellement collectées lors de ces nouvelles prospections ne sont pas communiquées ce qui ôte tout intérêt à ce complément d'information. En l'état, seules les prospections printanières et estivales peuvent donc être prises en compte, exactement comme dans le document initial.

En outre, il faut souligner que ces nouvelles prospections automnales, dont on ne connaît pas les résultats, ne répondent de toute façon pas à la demande de la MRAE concernant

la mise en œuvre de prospections hivernales, essentielles en Crau pour repérer les grandes concentrations d'oiseaux potentiellement présentes sur le site.

La construction du tableau 1., page 59 du mémoire en réponse, est tendancieuse, notamment par le choix des couleurs, de nature à induire en erreur le lecteur. Sur ce tableau, une prospection journalière est assimilée à un mois plein. Ainsi, pour une seule prospection le 3 décembre 2022, tout le mois de décembre est considéré comme un mois avec inventaire. Il en est de même pour le mois de février avec une seule prospection le 21 février 2021.

L'examen attentif des dates permet de constater qu'en réalité aucune prospection de l'avifaune n'a été réalisée pour la période allant du 3 décembre au 21 février, que ce soit en 2021 ou en 2022. Cette période correspond justement à celle pour laquelle la MRAE s'inquiète de l'absence de données.

La réserve formulée par la MRAE, loin d'être levée par la réponse des maîtres d'ouvrages, en est au contraire largement confortée.

3. Fonctionnalités écologiques

Toujours en ce qui concerne l'avifaune, la MRAE recommande d'approfondir la réflexion sur les fonctionnalités écologiques que le site de l'aérodrome et ses abords sont susceptibles d'assurer.

La MRAE indique notamment que des espèces protégées et parfois très menacées comme l'aigle de Bonelli ou le faucon crécerellette, bien que non contactées lors des prospections, sont susceptibles de fréquenter le site du projet et ses abords pour leur recherche alimentaire (avis MRAE, page 14).

Dans leur mémoire en réponse, les maîtres d'ouvrage confirment le fait que « les espèces d'affinités steppiques exploitent également les coussouls périphériques de l'aérodrome ». Ils ajoutent que l'aérodrome est bien « situé au sein d'une matrice d'habitats cravens qui permettent aux espèces d'affinités steppiques d'y assurer l'ensemble de leurs cycles biologiques ».

Ce constat ne conduit pourtant pas les maîtres d'ouvrage à « intégrer cette dimension à l'examen des incidences du projet sur la préservation de la faune et des habitats naturels » contrairement à la demande formulée explicitement par la MRAE.

4. Criquet de Crau

La MRAE considère que la prise en considération du criquet de Crau, espèce endémique en danger d'extinction et particulièrement difficile à contacter, aurait nécessité la mise en place de prospections ciblées spécifiques. La MRAE recommande donc « d'inclure au volet naturaliste de l'état initial une étude sur le Criquet de Crau ».

Dans leur mémoire en réponse, les maîtres d'ouvrage répondent en deux temps à la demande légitime de la MRAE.

- Le premier argument est spécieux. Les maîtres d'ouvrage s'appuient sur le fait que l'aérodrome est situé à 4 km de la population de criquets de Crau la plus proche (population n°4) pour en déduire l'absence de cette espèce. Or c'est justement le morcellement des populations de criquets de Crau en îlots éloignés les uns des autres et disjoints qui rend cette espèce si vulnérable. Un simple coup d'œil sur la carte produite par les maîtres d'ouvrage (page 54 du mémoire en réponse) permet de constater immédiatement que la distance maximale entre deux populations de criquets de Crau (distance entre les populations n°2 et n°3) est largement supérieure à la distance entre la population n°4 et le site concerné par le projet. **Contrairement aux dires des maîtres d'ouvrage, la carte démontre que le criquet de Crau est potentiellement présent sur le site du projet conformément aux craintes exprimées par la MRAE.**

- Dans un deuxième temps, les maîtres d'ouvrage reprennent **sans apporter d'éléments nouveaux** les conclusions des prospections entomologiques non spécifiques déjà fournies.

Les réponses des maîtres d'ouvrage ne répondent donc pas à la demande de la MRAE concernant le criquet de Crau.

5. Évitement de la réserve nationale des Coussouls de Crau

La MRAE préconise la prise en compte précise du périmètre de la réserve naturelle des Coussouls de Crau, afin d'être en mesure de l'éviter ou, le cas échéant, d'identifier clairement les aménagements projetés qui l'interceptent. La MRAE souligne qu'« en cas d'impacts directs sur la réserve naturelle nationale, une demande d'autorisation de travaux modifiant l'état ou l'aspect de la réserve est à déposer auprès du préfet de département, conformément à l'article L332-9 du code de l'environnement ».

Les maîtres d'ouvrage, dans leur mémoire en réponse, identifient bien une zone de la réserve nationale impactée par les aménagements. Ils justifient cet empiètement sur la réserve par un argument singulier. Pour les maîtres d'ouvrage, cette zone « semble avoir été intégrée *par erreur* dans la RNN » (page 50). Les maîtres d'ouvrage, fort de cet *a priori*, s'estiment ainsi dispensés de la demande d'autorisation à la préfecture. Cette posture est évidemment irrecevable tant sur le plan éthique que juridique.

Les maîtres d'ouvrage ne sont nullement compétents pour décider que tel ou tel secteur est intégré à la réserve nationale « par erreur ». La demande d'autorisation de travaux modifiant l'état ou l'aspect de la réserve est un impératif légal incontournable.

6. Augmentation du trafic aérien et augmentation de la fréquentation du public

La MRAE recommande de compléter l'évaluation des impacts bruts du projet sur les milieux naturels et la biodiversité en ce qui concerne la phase d'exploitation, par la prise en considération des nuisances sur la faune liées à l'éventuelle augmentation du trafic aérien et de la fréquentation du site que la modernisation de l'aérodrome et la modernisation et l'agrandissement du circuit dédié aux sports mécaniques sont susceptibles d'engendrer.

Dans le mémoire en réponse produit par les maîtres d'ouvrage, l'augmentation du trafic aérien et l'augmentation de la fréquentation du public sont considérées comme « peu significatives ». Pourtant, à la page 23, les maîtres d'ouvrages font état de 250 aéronefs en stationnement contre 170 actuellement, soit une **augmentation de 47 %**.

D'autre part, la fréquentation prévisionnelle du karting, actuellement nulle, n'est pas quantifiée.

7. Séquence ERC

- La mesure R2 consiste en une mise en défens des secteurs à enjeu notable situés à proximité immédiate des emprises du chantier. **Le fait que le Cléistogène tardif, espèce protégée à très fort enjeu dont la présence est mentionnée au sein même du site, n'ait pas été inventorié lors de l'étude d'impact rend illusoire l'efficacité de cette mesure.**

- La MRAE considère que la mesure R2 devrait être spatialisée sur une carte présentant notamment les espaces à enjeux de conservation qui seront effectivement préservés (évitement). **La carte des zones d'évitement, aussi bien en phase travaux qu'en phase exploitation, n'est pas produite dans le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage.**

- La mesure R3 consiste en une limitation de l'éclairage nocturne.

Pour la MRAE, « Compte tenu de la localisation de l'aérodrome aux abords immédiats du coussoul, l'éventualité d'une simple limitation de l'éclairage nocturne n'est pas suffisante pour répondre aux dérangements potentiels sur les espèces lucifuges. La question d'une éventuelle activité nocturne du karting est à clarifier et, le cas échéant, à évaluer dans le cadre de l'approfondissement nécessaire de la réflexion relative aux nuisances liées à l'éclairage ».

Les maîtres d'ouvrage n'apportent aucun élément nouveau de nature à lever les inquiétudes de la MRAE pourtant légitimes étant donnée l'emplacement du site au cœur de la réserve nationale des Coussouls de Crau.

- Le projet ne prévoit évidemment **aucune mesure ERC concernant l'espèce Cléistogène tardif** qui, bien que probablement présente, n'a pas été recherchée (cf. 1.).

- Le projet ne prévoit **aucune mesure ERC concernant la portion de la réserve naturelle nationale impactée par le projet** (cf. 5.).

8. Quantification des impacts résiduels

La MRAE considère que le niveau d'impacts résiduels attribué à chaque espèce pour laquelle des impacts bruts avaient initialement été relevés n'est que peu argumenté, compte tenu du caractère insuffisamment précis des mesures de réduction proposées, qui ne sont pas vraiment adaptées aux spécificités du secteur étudié, et de l'absence d'indicateurs de suivi ou d'informations précises concernant le protocole de mise en œuvre (avis MRAE, page 17).

A titre d'exemple, la MRAE évoque notamment le cas précis de la quantification de l'impact sur le lézard ocellé.

En conséquence, la MRAE recommande d'engager une démarche de quantification plus précise et davantage argumentée des impacts résiduels du projet après application des mesures de réduction proposées.

La réponse des maîtres d'ouvrage tient en une ligne : « Les impacts résiduels ne sont précisés que dans le cadre de la modification de l'accès, qui a fait l'objet d'une modification de tracé depuis la remise de l'étude d'impact initiale ».

Hormis la modification de l'accès au parking, les maîtres d'ouvrage n'apportent donc aucun élément nouveau permettant de quantifier les impacts résiduels de l'ensemble du projet, contrairement à la recommandation de la MRAE.

9. Incidences Natura 2000

Pour la MRAE, les impacts liés au fonctionnement de l'aérodrome en phase d'exploitation, notamment du fait de la circulation potentiellement accrue des appareils aériens, sont à examiner dans le cadre de l'analyse des incidences Natura 2000, étant donné que cet aspect du projet est susceptible d'engendrer des nuisances sur la faune, en particulier sur plusieurs espèces d'oiseaux protégées. L'insuffisance des mesures proposées dans le cadre du déploiement de la séquence ERC ne permet pas de s'assurer que les conclusions d'incidences non notables sur le réseau Natura 2000 local sont réalistes, eu égard en particulier aux impacts potentiels du projet sur plusieurs espèces protégées.

En conséquence, la MRAE recommande de réévaluer les incidences Natura 2000 du projet, en phase travaux et en phase exploitation, en tenant compte des insuffisances relevées dans le volet naturaliste de l'étude d'impact.

De nouveau, hormis la modification de l'accès, les maîtres d'ouvrage évacuent en une phrase les recommandations de la MRAE : « Les analyses et conclusions sur les autres aspects de l'étude demeurent inchangés, notamment au regard des réponses apportées dans le présent mémoire » (page 78). Or, dans ce même mémoire, les maîtres d'ouvrage sont conduits à reconnaître l'extrême importance des fonctionnalités du site du projet et de ses abords immédiats (cf. 3.), éléments majeurs de la classification Natura 2000.

Les maîtres d'ouvrage ne fournissent aucun élément nouveau permettant d'évaluer le niveau des incidences Natura 2000 afin d'en programmer l'éventuelle compensation. Les insuffisances relevées par la MRAE dans le volet naturaliste de l'étude d'impact persistent.

Conclusion

Le site concerné par le projet s'intègre dans une zone particulièrement sensible du point de vue écologique et sous le coup de multiples statuts de protection : ZNIEFF de type I et de type II , réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau, Natura 2000 au titre de la directive habitats et de la directive oiseaux, Parc naturel régional des Alpilles, domaine vital « Les Alpilles » de l'Aigle de Bonelli, espèce menacée et protégée faisant l'objet d'un plan national d'actions.

Le projet sous-estime fortement l'importance écologique du site et de ses abords.

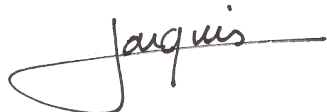
En ce qui concerne la flore, l'étude d'impact environnemental est entachée d'une omission majeure qui en rend caduque les conclusions (cf. 1.).

D'autre part, après lecture attentive de l'avis émis par la MRAE et du mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage, la prise en compte des recommandations de la MRAE par les maîtres d'ouvrage apparaît superficielle, partielle, souvent inexistante (cf. 2. à 9.).

En conséquence, le collectif Cistude émet un avis défavorable à la réalisation de ce projet.

*Collectif Cistude
7 B Place du 8 Mai 1945
13250 SAINT-CHAMAS*

Christian Marquis, coprésident

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marquis', with a long horizontal stroke extending to the right.