

**Demande d'examen au cas par cas préalable
à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale**

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :
02/12/2018

Dossier complet le :
02/12/2018

N° d'enregistrement :
F09318P0395

1. Intitulé du projet

TERMINAL OUEST PROVENCE: TOP (terminal de transport combiné)

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

TERMINAL OUEST PROVENCE (TOP)

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Charles Masse, Président

RCS / SIRET

8 4 2 6 7 3 9 1 5 0 0 0 1 8

Forme juridique SAS

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
5 Infrastructures ferroviaires : a)	Construction d'une voie ferroviaire de liaison vers l'ITE de plus de 1000 m
et b)	Construction d'un terminal intermodal comprenant 3 voies ferrées de 850 m et ses raccordements ferroviaires

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Notre projet comprend l'ensemble des infrastructures du terminal de transport combiné, les voies ferrées d'accès depuis l'installation terminale embranchée existante donnant accès au réseau ferré national ainsi que l'accès routier depuis la voie routière située à proximité.

Ce projet inclut les éléments suivants:

- La création d'une cour de manutention destinée à accueillir des trains de 850 mètres linéaires

- La création d'une voirie routière d'accès à ce nouveau terminal;

- La réalisation de 200 m² de bureaux destinés exclusivement aux services d'exploitation du terminal, au contrôle d'accès et aux locaux sociaux; il est doté d'un parking permettant d'accueillir 20 véhicules légers;

- Un parking pour les ensembles routiers offrant 10 stationnements, situé à l'entrée du site accompagné d'un bâtiment destiné aux chauffeurs routiers (100 m²)

- La liaison ferroviaire sous caténaire depuis la deuxième partie d'ITE jusqu'en tête de la cour de manutention. Un tiroir de refuge de locomotive électriques est également prévu, afin de permettre aux locomotives électriques de pénétrer jusqu'à l'entrée de la cour de manutention, sans passer par un faisceau ferroviaire de réception.

4.2 Objectifs du projet

Notre projet s'inscrit dans la relance du transport combiné rail-route, objectif annoncé par le gouvernement français qui se traduit par l'aide apportée au prix de transfert des UTI passant dans les terminaux d'une part et dans les soutiens à l'infrastructure d'autre part. Le soutien au report modal est prévu par l'article III.6 du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) tel qu'il ressort de son avenant en date du 8 décembre 2016; celui-ci précise: "afin de favoriser le report modal et limiter les émissions de gaz à effet de serre, les études et les travaux relatifs à la réalisation ou l'amélioration ...de chantier de transport combiné....en dehors du Grand Port Maritime de Marseille pourront être soutenus par la Région au titre du CPER".

Le projet de Terminal Ouest Provence contribue à ces deux objectifs en opérant un transfert modal de 50 000 UTI limitant ainsi les émissions de CO2 de 14 538 tonnes par an.

Le PLU de Grans adopté le 2 octobre 2017 prévoit une zone 1AUEb réservant un secteur destiné à la création d'un terminal de transport combiné rail-route, appelé improprement « secteur destiné à l'extension du chantier de transport combiné » ; en effet le nouveau chantier ne possède aucun lien fonctionnel avec le terminal existant et pourrait difficilement en avoir.

Une Orientation d'Aménagement et de Programmation a également été approuvée dans le même temps par la ville de Grans, ouvrant les terrains à l'urbanisation.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux sont prévus sur une durée de 15 mois.

Ils débuteront par le décapage des sols (stérilisation des sols) en dehors de la période de nidification.

En première étape seront réalisés les travaux de terrassement avec la mise en place des assainissements et réseaux secs. Ensuite seront réalisés les travaux de mise en place des chaussées destinées à recevoir les engins de manutention des conteneurs.

La mise en place des voies ferrées et des équipements caténaires sera réalisée en même temps que la mise en place des différents équipements (éclairage, alimentation électrique, signalisation ferroviaire, stations de relevages des eaux de pluie, clôture, vidéo-surveillance)

La construction du bâtiment d'exploitation et du local d'accueil des chauffeurs clôturera le chantier avant la mise en service. Nous nous attacherons à apporter des mesures réductrices suivantes qui pourraient être générées par la réalisation des travaux d'une part et l'exploitation du terminal d'autre part.

A ce titre, le Maître d'ouvrage mettra en place une coordination environnementale en phase « travaux » pour lui permettre de prendre toute disposition utile à réduire les impacts du chantier sur les espèces protégées qui pourraient être présentes sur le site, voire à en favoriser le maintien. Un Ecologue, coordinateur environnemental sera désigné. Il sera présent régulièrement sur le chantier (au minimum tous les 15 jours) jusqu'à la livraison du chantier.

Au démarrage des marchés de travaux, les entreprises devront présenter un plan d'assurance environnement (PAE) qui devra être approuvé par le coordinateur environnemental et le Maître d'Œuvre. Les PAE serviront de base pour le suivi environnemental des travaux.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet est destiné à transférer de la route vers la voie ferrée les conteneurs.

Les trains de lignes en traction électrique arrivent sous caténaires en tête de cour de manutention. Il sont repris par une locomotive en traction thermique qui les achemine sur les voies de transfert

Ainsi, à l'arrivée sur le terminal, après avoir mené les opérations d'accueil des conteneurs (procédures administratives, vérification du conteneur), le conteneur est transféré du train vers le camion à l'aide de grues mobiles (reach stackers). Si le conteneur n'est pas repris directement par un camion, il est posé au sol dans une zone de mise à terre au centre de la cour de manutention.

Au départ, le chargement des wagons s'opère de la même manière. Après chargement, le train repart en ligne directement en traction électrique.

En phase d'exploitation, l'exploitant réalise des prestations respectueuses de l'environnement.

Sur l'ensemble du site, l'exploitant impose une politique exigeante de prévention des risques environnementaux et d'efficacité énergétique en particulier par l'usage de véhicules électriques pour les voitures de service.

Par ailleurs, les performances du terminal qui peut accueillir des trains longs à 850m permettant d'améliorer le bilan énergétique et environnemental de la chaîne du transport combiné rail-route.

De plus, l'exploitant utilise des reach stackers dernière génération avec des moteurs moins polluants.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Même si les évaluations environnementales ont été conduites antérieurement dans le cadre du plan d'ensemble (PLU), la construction du terminal Ouest Provence fait l'objet d'un examen au cas par cas par l'autorité environnementale. S'agissant de la partie du projet qui est située en dehors de l'emprise de l'OAP (approuvée dans le cadre de la révision générale du PLU), et inscrite en zone UEb3 du PLU de la commune de Grans, son affectation à usage de terminal de transport combiné avait déjà été prise en compte dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du 13 mars 1997 relative à la réalisation de la plateforme multimodale de Clésud. La construction du Terminal Ouest Provence entre dans le champ d'application de la concertation préalable de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme. Le projet relève d'une déclaration au titre de la réglementation sur l'eau. La réalisation du bâtiment d'exploitation et d'un bâtiment d'accueil chauffeurs d'une superficie totale de 300 m² nécessite un permis de construire délivré par la Commune de Grans.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie globale du projet	12 ha
Réalisation de voies ferrées de service	9600 ml
Réalisation de voiries de circulation et de zone d'évolution de grues mobiles	45600 m ²
Construction de bâtiment d'exploitation	300 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Avenue Isabelle Autissier Grans
(zone Clésud)

Coordonnées géographiques¹

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Point d'arrivée :

Communes traversées :

Miramas et Grans

Long. 0 5 ° 0 0 ' 4 6 " 993 Lat. 4 3 ° 3 7 ' 0 2 " 640

Long. 0 4 ° 5 9 ' 2 0 " 281 Lat. 4 3 ° 5 5 ' 0 3 " 900

Long. 0 4 ° 5 9 ' 1 5 " 554 Lat. 4 3 ° 3 6 ' 1 1 " 520

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui ☐

Non ☒

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui ☐

Non ☐

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☐	☒	
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	

Dans une commune
couverte par un plan de
prévention des risques
naturels prévisibles (PPRN)
ou par un plan de
prévention des risques
technologiques (PPRT) ?

Si oui, est-il prescrit ou
approuvé ?

☐
☒

Dans un site ou sur des sols
pollués ?

☐
☒

Dans une zone de
répartition des eaux ?

☐
☒

Dans un périmètre de
protection rapprochée
d'un captage d'eau
destiné à la
consommation humaine
ou d'eau minérale
naturelle ?

☐
☒

Dans un site inscrit ?

☐
☒

**Le projet se situe-t-il, dans
ou à proximité :**

Oui

Non

Lequel et à quelle distance ?

D'un site Natura 2000 ?

☒
☐

- Zone Spéciale de Conservation (ZSC) au titre de la directive « Habitats-Faune-Flore » 80 FR9301595 "Crau centrale Crau sèche"
- Zone de Protection Spéciale (ZPS) au titre de la directive « Oiseaux » 81 FR9310064 "Crau".
Plan de localisation repris en annexe au présent formulaire

D'un site classé ?

☐
☒

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☒	☐	Une Evaluation d'incidence au titre du décret du 20 décembre 2001 (relatif à la gestion des sites Natura 2000) a été réalisée en septembre 2002 pour le Syndicat Mixte d'Équipement Euro Alpillles pour toute la zone Clésud. Les inventaires environnementaux ont été établis dans le cadre du plan d'ensemble sur l'essentiel de l'emprise du projet TOP dans la zone 1AUEb du PLU. Toutefois, il s'étend marginalement dans la zone UEB3 sur un terrain délaissé de l'ancienne opération d'aménagement Clésud. Lors des relevés faune-flore en cours, nous prenons entre autres soin de vérifier que ce site n'accueille pas d'espèces protégées non relevées précédemment.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☒	☐	L'analyse d'incidence réalisée en 2016 dans le cadre de la mise à jour du PLU relève (voir document repris en annexe) un niveau faible d'incidence brute sur : - sur les habitats d'intérêts communautaires ayant conduit à la désignation du site Natura 2000 FR9301595 « Crau centrale Crau sèche » - sur les espèces d'intérêt communautaire lié à l'urbanisation de côté Ouest de la zone 1 AUEb tant pour les espèces animales et végétales inscrites à l'Annexe II de la directive "Habitats Faune-Flore" que pour les espèces inscrites à l'annexe I de la directive Oiseaux.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	Le site est actuellement occupé par des vergers ainsi qu'une zone de friches
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☒	☐	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐	☒	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	Le projet engendre une circulation de 150 PL/jour ainsi que l'entrée/sortie de 2 à 3 trains complets en traction électrique sous caténaires
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☐	☐ ☒	La circulation des trains, des camions et des engins de manutentions de conteneurs (reach stackers) sont les seuls éléments sources de bruit. Nous réaliserons une évaluation ex-ante/ex-post du bruit sur le site pour vérifier que les mesures réductrices du bruit mises en œuvre réduisent l'émergence de bruit. Les mesures réductrices d'ores et déjà prévues portent la mise en place de longs rails soudés pour réduire le bruit au passage des éclisses ainsi que la mise en place d'un revêtement routier type BBME.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☒	☐	L'éclairage nocturne dirigé sur la zone d'évolutions des engins de manutention sur la voirie d'accès constitue la source d'émission lumineuse. Ces éclairages sont d'une part dirigés pour se concentrer sur les zones de circulation sans effets de débords sur les zones naturelles. De plus, les éclairages sont réalisés à l'aide de luminaires LED qui ne génèrent pas d'ondes lumineuses nuisibles aux habitats.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☒	☐	La circulation des locomotives thermiques, des camions et des engins de manutention engendrent des rejets dans l'air du fait d'émission de gaz d'échappement des moteurs thermiques. Les engins utilisés répondent aux normes d'émission les plus strictes actuellement.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☐	☒	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☒	☐	Suppression d'espace de vergers

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui ☒ Non ☐ Si oui, décrivez lesquelles :

Création d'une nouvelle zone logistique (200 000 m² entrepôts logistiques) conduite par le promoteur JMG
Extension du terminal actuel Clésud Terminal par la société Clésud terminal
ces deux projets sont accolés à notre terminal.
Il n'existe pas de relations fonctionnelles avec le projet JMG; par contre notre projet terminal ouest provenance et le projet Clésud terminal ont un accès ferroviaire commun.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Une note spécifique est jointe en Annexe.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

La construction du terminal de transport combiné par la société Terminal Ouest-Provence nécessite, outre la mise en oeuvre de la concertation préalable de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, le dépôt d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau et l'obtention d'un permis de construire relatif au bâtiment d'exploitation et bâtiment d'accueil.

Le projet de terminal de transport combiné relève de la procédure d'examen au cas par cas au titre de la réglementation sur l'évaluation environnementale. La présence des projets connexes (extension du terminal Clésud et création d'une zone logistique sur le terrain voisin), conduit la société TOP à intégrer dans son étude d'impact l'étude d'incidence des effets cumulés des différents projets, établie ensemble avec les porteurs des projets connexes, afin de bien identifier les mesures ERC avec leur échelle d'analyse et d'identifier les différentes contributions à ces mesures portées par chacun des Maîtres d'ouvrage.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	☒
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	☒
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	☒
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☒
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	☒
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☒

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Annexe 7: "Analyse des incidences du PLU de GRANS sur Natura 2000" relative au point 6.1 du présent formulaire
Annexe 8: "Mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine" relative au point 6.4. du présent formulaire.

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Paris

le, 30 novembre 2018

Signature

