



WLIFE
Bâtiment H
100 cours Lafayette
69003 LYON



**Mémoire de réponse à l'avis de la Mission
Régionale environnementale de Provence-Alpes-
Côte d'Azur sur la création de la plateforme
logistique WLIFE à PORT-SAINT-LOUIS-DU-
RHONE**

Dossier réalisé avec le concours du Bureau Alpes Contrôles
Service AED ICPE

Décembre 2018

SOMMAIRE

	PAGES
<i>1 Rappel de la synthèse de l'avis et des principales recommandations</i> _____	3
<i>2 Réponse à la recommandation 1</i> _____	4
<i>3 Réponse à la recommandation 2</i> _____	4
<i>4 Réponses aux recommandations 3 à 11</i> _____	5

1 RAPPEL DE LA SYNTHÈSE DE L'AVIS ET DES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

Dans ce chapitre, nous avons repris la synthèse de l'avis de la MRAE ainsi que les principales recommandations auxquelles nous nous attacherons d'apporter des éléments de réponses.

La MRAE conclut que :

Le projet a pour objectif d'implanter un entrepôt pour le stockage de produits manufacturés sur le territoire de la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône, dans le département des Bouches-du-Rhône (13). Le projet est installé dans la zone d'activités Distriport d'une superficie de 160 hectares entièrement dédiés à l'implantation d'installations logistiques. Cette opération s'inscrit dans le contexte environnemental spécifique de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos, sur laquelle coexistent étroitement un outil industriel de première importance et des espaces de grande qualité écologique et paysagère de l'écosystème humide du delta du Rhône. L'aménagement envisagé a pour conséquence la disparition à terme d'une surface actuellement vierge de toute construction caractéristique des paysages de Crau dans un processus global de consommation d'espace naturel lié à la multiplication des projets industriels à l'échelle de la ZIP de Fos. L'Autorité environnementale considère que le projet ne peut être dissocié du projet Distriport et que les impacts environnementaux de cette plateforme doivent être évalués globalement.

Les principales insuffisances relevées par l'Autorité environnementale sont :

- Les enjeux et impacts auraient dû être appréhendés de manière globale à l'échelle du projet de la zone logistique Distriport ;*
- Au niveau biodiversité les mesures compensatoires proposées ne sont pas suffisamment justifiées et abouties .Le maître d'ouvrage devra également s'assurer que le projet respecte la réglementation relative aux espèces protégées ;*
- Au vu des forts enjeux et forts impacts, l'évaluation des incidences Natura 2000 est insuffisante ;*
- Avec un trafic routier important, l'enjeu qualité de l'air et de la santé humaine n'a pas été pris en compte.*

La MRAE émet les recommandations principales suivantes :

1/ Évaluer, conformément à l'alinéa III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, les incidences environnementales globales à l'échelle du périmètre de projet de la plate-forme logistique Distriport.

2/ Préciser, dans le cadre d'une approche globale des impacts du projet Distriport, les incidences potentielles du projet au regard des objectifs de conservation et des espèces et habitats de l'ensemble des sites Natura 2000 potentiellement affectés. Sur cette base, ré-évaluer la conclusion de l'étude d'incidences Natura 2000.

3/ Démontrer pour toutes les espèces protégées affectées par le projet, l'absence d'incidences en phase exploitation, conformément à l'article L. 411-1 du code de l'environnement qui interdit les atteintes à ces espèces.

4/ Reprendre les mesures compensatoires en démontrant la prise en compte des fonctionnalités écologiques perturbées, le respect du principe d'additionnalité et d'équivalence écologique, l'absence de perte nette de biodiversité et d'atteinte aux espèces protégées. Mettre en place des mesures de suivi qui permettent de vérifier dans la durée le respect de ces principes.

5/ Présenter un plan d'aménagement paysager détaillé représentatif de l'ambiance detype Crau caractéristique du site, et cohérent avec les mesures nécessaires au maintien des continuités écologiques sur la zone de projet.

6/ Evaluer les incidences liées à la pollution de l'air due au trafic routier vis-à-vis des risques sanitaires et appliquer la séquence ERC aux impacts décelés à l'échelle de la zone logistique de Distriport.

2 REPONSE A LA RECOMMANDATION 1

Recommandation 1 : Évaluer, conformément à l'alinéa III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, les incidences environnementales globales à l'échelle du périmètre de projet de la plate-forme logistique Distriport.

L'autorité environnementale estime que le périmètre du projet est celui de la plateforme logistique Distriport.

Cette plateforme logistique est autorisée au titre de la loi sur l'eau par arrêté du 2 novembre 1995 autorisant le Port Autonome de Marseille à aménager et à exploiter la plate-forme logistique « DISTRIPORT » à PORT SAINT-LOUIS-DU-RHONE et par l'arrêté complémentaire n°36-2007 EA du 24 septembre 2007.

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) commercialise donc des terrains à vocation logistique nécessitant uniquement un dépôt de permis de construire et sa propre demande d'autorisation environnementale. La société WLIFE a donc élaboré ces dossiers pour la création de sa plateforme logistique en y étudiant les incidences propres à ce projet.

L'analyse des incidences environnementales globales à l'échelle de la zone DISTRIPORT n'est pas du ressort de chacun des pétitionnaires. Cette analyse a été effectuée et présentée dans le dossier de demande d'autorisation du Port Autonome de Marseille pour l'aménagement de la plateforme, en date d'avril 1995.

3 REPONSE A LA RECOMMANDATION 2

Recommandation 2 : Compléter le dossier en démontrant que le projet répond aux orientations de la DTA et des autorisations antérieures relatives à la ZIP de Fos-sur-Mer .

Pour rappel, la DTA, définie par l'article L-111.1.1 du Code de l'Urbanisme, fixe les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.

Elle fixe les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires.

Elle peut également préciser les modalités d'application des dispositions particulières au littoral adaptées aux caractéristiques géographiques locales.

La DTA des Bouches-du-Rhône a été approuvée par le décret n° 2007-779 du 10 mai 2007. Elle s'impose depuis aux autres documents d'urbanisme: les plans locaux d'urbanisme et schémas de cohérence territoriale (SCOT) doivent être compatibles avec ses orientations.

La DTA prévoit en particulier que le môle Graveleau soit dédié à l'accueil d'activités logistiques en lien avec les terminaux à conteneurs en Darse 2. La plateforme logistique DISTRIPORT constitue l'un des éléments majeurs de cet équipement, et le projet logistique de WLIFE s'inscrit parfaitement dans cette orientation, ce qui rend ce dernier de fait compatible avec la DTA de 2007

4 REPONSES AUX RECOMMANDATIONS 3 A 11

Recommandations sur la biodiversité y compris Natura 2000 :

Recommandation 3 : Préciser, dans le cadre d'une approche globale des impacts du projet Distriport, les incidences potentielles du projet au regard des objectifs de conservation et des espèces et habitats de l'ensemble des sites Natura 2000 potentiellement affectés. Sur cette base, ré-évaluer la conclusion de l'étude d'incidences Natura 2000.

Le périmètre d'étude requis par le MRAE dans cette recommandation concerne la zone DISTRIPORT et non spécifiquement le périmètre du projet de la société WLIFE.

Cette analyse n'étant pas du ressort de la société WLIFE, le GPMM va prendre en charge ces études à l'échelle de l'ensemble des lots A restant à aménager dans le lotissement logistique DISTRIPORT.

Une nouvelle approche de l'étude d'incidences Natura 2000 sera donc menée et portée par le GPMM. Vous trouverez, en annexe de ce mémoire de réponse l'acte d'engagement du GPMM visant à répondre aux recommandations émises dans l'avis de la MRAE.

Recommandation 4 : Pour la bonne application de la séquence ERC et du principe d'absence de perte nette de biodiversité à l'échelle de la parcelle, proposer des mesures d'évitement et étudier la mesure de réduction liée à la limitation ou l'adaptation de l'emprise du projet.

Dans cette recommandation, la MRAE fait référence à un périmètre d'étude à l'échelle de la zone DISTRIPORT.

La société WLIFE a fait l'acquisition du lot A7 pour y implanter un bâtiment logistique dans le respect de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et notamment de l'arrêté ministériel du 11/04/17 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts et le respect du règlement de la ZIP.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale unique démontre la conformité du projet à ces différentes réglementations.

Le volet biodiversité du secteur de la zone de DISTRIPORT est pris en compte au travers de 2 arrêtés préfectoraux de la zone (arrêtés préfectoraux de 1995 et 2007 pour rappel). La société WLIFE s'était donc initialement appuyée sur ces éléments et aucune mesure d'adaptation de l'emprise du projet ne s'avérait donc nécessaire.

C'est à la lumière des nouvelles investigations de terrains réalisées par ECO-MED au cours du 1^{er} semestre 2018 que des enjeux biodiversité ont été mis en évidence sur des remblais récents, pour la plupart liés à des espèces pionnières et opportunistes. A ce stade, les dossiers de demande d'autorisation environnementale unique et permis de construire sont en cours d'instruction et aucune adaptation du projet n'a pu être envisagée.

Par ailleurs, si l'on se réfère à une prise en compte à l'échelle de la zone DISTRIPORT, force est de constater que seul le GPMM est en mesure d'apporter des éléments de réponse pour les mêmes raisons que celles évoquées à la recommandation n°1. Vous trouverez, en annexe de ce mémoire de réponse, l'acte d'engagement du GPMM visant à répondre aux recommandations émises dans l'avis de la MRAE. Toutefois, il peut être noté que des dispositions d'évitement avaient été prises en compte lors de l'établissement de la zone DISTRIPORT.

Ainsi, un certain nombre de mesures de réduction ont été retenues par le GPMM et sont détaillées dans l'étude d'impact au chapitre 5.6. Ces mesures ont permis une réévaluation des impacts bruts significative.

Recommandation 5 : Démontrer, pour toutes les espèces protégées affectées par le projet, l'absence d'incidence en phase exploitation, conformément à l'article L. 411-1 du code de l'environnement qui interdit les atteintes à ces espèces.

Cette démonstration sera faite dans le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées porté par le GPMM. Vous trouverez, en annexe de ce mémoire de réponse, l'acte d'engagement du GPMM visant à répondre aux recommandations émises dans l'avis de la MRAE.

Recommandation 6 : Joindre au dossier les documents attestant des engagements du GPMM à mettre en œuvre des mesures compensatoires pour les projets de la zone Distriport.

Bien que les mesures de réduction aient permis de réévaluer les impacts bruts, des impacts résiduels subsistent et des mesures compensatoires doivent être mises en œuvre.

Ces mesures devant être portées par le GPMM, ce dernier s'engage par écrit à les mettre en œuvre. Ce courrier est joint au présent mémoire.

De plus, un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées va être également élaboré en parallèle à la procédure d'autorisation environnementale unique et sera porté par le GPMM qui dispose de toute la légitimité pour le faire compte tenu du fait que les mesures définies le sont à l'échelle de l'ensemble des lots A restant à aménager dans le lotissement logistique DISTRIPORT.

Recommandation 7 : Reprendre les mesures compensatoires en démontrant la prise en compte des fonctionnalités écologiques perturbées, le respect du principe d'additionnalité et d'équivalence écologique, l'absence de perte nette de biodiversité et d'atteinte aux espèces protégées. Mettre en place des mesures de suivi qui permettent de vérifier dans la durée le respect de ces principes.

Ces mesures seront explicitées dans le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées porté par le GPMM. Vous trouverez en annexe de ce mémoire de réponse l'acte d'engagement du GPMM visant à répondre aux recommandations émises dans l'avis de la MRAE.

Recommandation 8 : Approfondir l'analyse de l'incidence du projet sur le réseau local de continuités écologiques en lien avec les mesures prévues pour l'aménagement global de la zone Distriport.

Le périmètre d'étude requis par la MRAE dans cette recommandation concerne la zone DISTRIPORT et non spécifiquement le projet de la société WLIFE.

Cette analyse n'étant pas du ressort de la société WLIFE, le GPMM va prendre en charge ces études à l'échelle de l'ensemble des lots A restant à aménager dans le lotissement logistique DISTRIPORT.

L'analyse de l'incidence du projet sur le réseau local de continuités écologiques en lien avec les mesures prévues pour l'aménagement global de l'ensemble des lots A restant à aménager dans le lotissement logistique DISTRIPORT sera donc menée et portée par le GPMM. Vous trouverez, en annexe de ce mémoire de réponse, l'acte d'engagement du GPMM visant à répondre aux recommandations émises dans l'avis de la MRAE.

Recommandation 9 : Présenter un plan d'aménagement paysager détaillé représentatif de l'ambiance de type Crau caractéristique du site, et cohérent avec les mesures nécessaires au maintien des continuités écologiques sur la zone de projet.

Le plan d'aménagement détaillé représentatif de l'ambiance de type Camargue (caractéristique du secteur) est présenté en pièce jointe.

Recommandations sur la qualité de l'air :

Recommandation 10 : Évaluer les incidences liées à la pollution de l'air due au trafic routier vis-à-vis des risques sanitaires et appliquer la séquence ERC aux impacts décelés à l'échelle de la zone logistique de Distriport

Pour rappel, le service compétent pour ce domaine est l'Agence Régionale de la Santé et ce service a été consulté pendant la phase d'instruction des dossiers. L'ARS a conclu que les informations fournies dans l'étude d'impact répondaient à la réglementation applicable à ce type d'installation et que les émissions n'étaient pas à quantifier.

Par ailleurs, pour les impacts de la plateforme DISTRIPORT, il convient de se référer au dossier de demande d'autorisation du Port Autonome de Marseille en date d'avril 1995.

Recommandations sur les risques industriels

Recommandation 11 : Joindre au dossier et prendre en compte les dispositions du porter-à-connaissance du PPRT Fos Ouest.

Après consultation sur le site de préfecture des Bouches-du-Rhône, il s'avère que le porter à connaissance du PPRT Fos Ouest présente les zones de dangers et aléas liés aux sites industriels de la zone Ouest de la commune de Fos-sur-Mer, ainsi que les dispositions en matière d'urbanisme.

Au vu de ce porter à connaissance, il apparaît que le projet de la société WLIFE se trouve dans la zone d'aléas M+. Dans cette zone, l'activité logistique est autorisée et il est recommandé que les projets prennent les dispositions visant à protéger les occupants contre les accidents tels qu'identifiés sur les cartes d'aléas du porter à connaissance.

Comme mentionné dans le porter à connaissance, la société WLIFE s'est rapprochée de la DDTM pour obtenir les informations détaillées sur les niveaux d'intensité des phénomènes dangereux auxquels les installations sont susceptibles d'être exposées. Le phénomène dangereux redouté est ici l'effet toxique.

Dans ce cadre, des locaux de confinement seront aménagés au niveau des deux blocs bureaux administratifs et du bâtiment d'accueil du site.

La définition de ces locaux et des mesures organisationnelles associées en cas de dispersion d'un nuage toxique est réalisée dans le cadre d'une étude approfondie de confinement jointe au présent mémoire de réponse.