

**VELIO**

**DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION  
ENVIRONNEMENTALE UNIQUE**

*Résumé non technique de l'étude  
d'impact*

**Port-Saint-Louis-du-  
Rhône/ Fos-sur-Mer**

***RESUME NON TECHNIQUE  
DE L'ETUDE D'IMPACT***

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du-Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	---

La société VELIO souhaite implanter un entrepôt « en blanc » (plateforme logistique), c'est-à-dire qu'il est conçu sans connaître son utilisation future, donc sa destination et son contenu final, dans la zone DISTRIPORT sur les communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône et Fos-sur-Mer.

➤ Localisation du projet

Le site se trouve dans le département des Bouches-du-Rhône (13), sur les communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Fos-sur-Mer.

Le projet se situe dans la Zone d'Aménagement Concertée « Zone Industriale Portuaire (ZIP) de Fos sur Mer » et plus précisément dans la zone logistique de FOS DISTRIPORT.

L'extrait de la carte IGN au 1/25 000<sup>ème</sup> rappellent l'implantation du site dans le contexte local (cf. **document A** page suivante).

Le terrain, d'une superficie totale de 140 201 m<sup>2</sup>, sera aménagé sur les parcelles section A n° 275 et 308, section B n°1030 de la commune de Port-Saint-Louis du Rhône, et la parcelle section AA n°65 de la commune de Fos-sur-Mer.

Actuellement le terrain est délimité par :

- Au Nord-Est, par la route du Mat de Ricca, suivie d'une voie de chemin de fer et des terrains non encore construits de la ZIP,
- Au Nord-Ouest, par une zone humide de 11 ha protégée (arrêté préfectoral complémentaire du 27/09/2007 concernant l'autorisation d'aménagement et d'exploitation de la plateforme logistique « DISTRIPORT »),
- Au Sud-Ouest, par un lot non encore construit de la zone Distriport (lot A7),
- Au Sud/Sud-Est, par une voie de desserte du Distriport et des lots non encore construit de la zone du Distriport (lots A5 et A6).

Les habitations les plus proches sont situées à environ 1,9 km au Sud-Ouest du site (lotissement de Port-Saint-Louis-du-Rhône).

Les ERP les plus proches du site sont à 1,8 km au Sud-Ouest du site. Il s'agit d'une gare.

➤ Description du projet

Le terrain comprendra (cf. **plan de masse sous pochette cartonnée**) :

- un entrepôt logistique composé :
  - de 12 cellules de stockage de produits secs (cellules A, B et n°1 à 10) ;
  - de bureaux et locaux sociaux,
  - de locaux techniques (locaux de charge de batterie, maintenance, local électrique, ...),
  - d'un local sprinklage et réserves d'eau incendie associées,
- des voiries et places de stationnement,
- des bassins de régulation des eaux pluviales et de rétention des eaux incendie,
- des espaces verts.

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du-Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	---

La hauteur au faîtage sera de 13,74 m.

L'emprise au sol des bâtiments représentera à terme environ 67 048 m<sup>2</sup> soit environ 48 % de la surface totale du projet (140 201 m<sup>2</sup>).

La toiture du bâtiment sera recouverte de panneaux photovoltaïques.

La surface totale de voiries, parkings et bassins sera d'environ 52 042 m<sup>2</sup>.

Les espaces verts représenteront environ 21 111 m<sup>2</sup>.

Pour anticiper toute évolution de l'activité, le site sera conçu pour recevoir un quai fer (voie ferrée).

L'activité du site, sera soumise à **autorisation** au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (article L. 511-1 du Code de l'Environnement).

L'activité générique d'un entrepôt est la suivante :

- 1 - Réception par containers maritimes / camions
- 2 - Déchargement
- 3 - Stockage (temps de stockage variable en fonction des produits et des destinations)
- 4 - Division des lots au niveau de la zone de préparation
- 5 - Expédition par camions / containers maritimes / train

➤ Synthèse des principaux enjeux environnementaux

Le choix d'un site dépend avant tout des adaptations à apporter au regard des enjeux environnementaux identifiés. Les critères du choix du site sont déterminants pour la réussite du projet.

Les critères de réalisation du projet sont évalués et hiérarchisés suivant la matrice définie ci-dessous :

<b>Critère favorable</b>	<b>Critères nécessitant des adaptations</b>	<b>Critère défavorable</b>

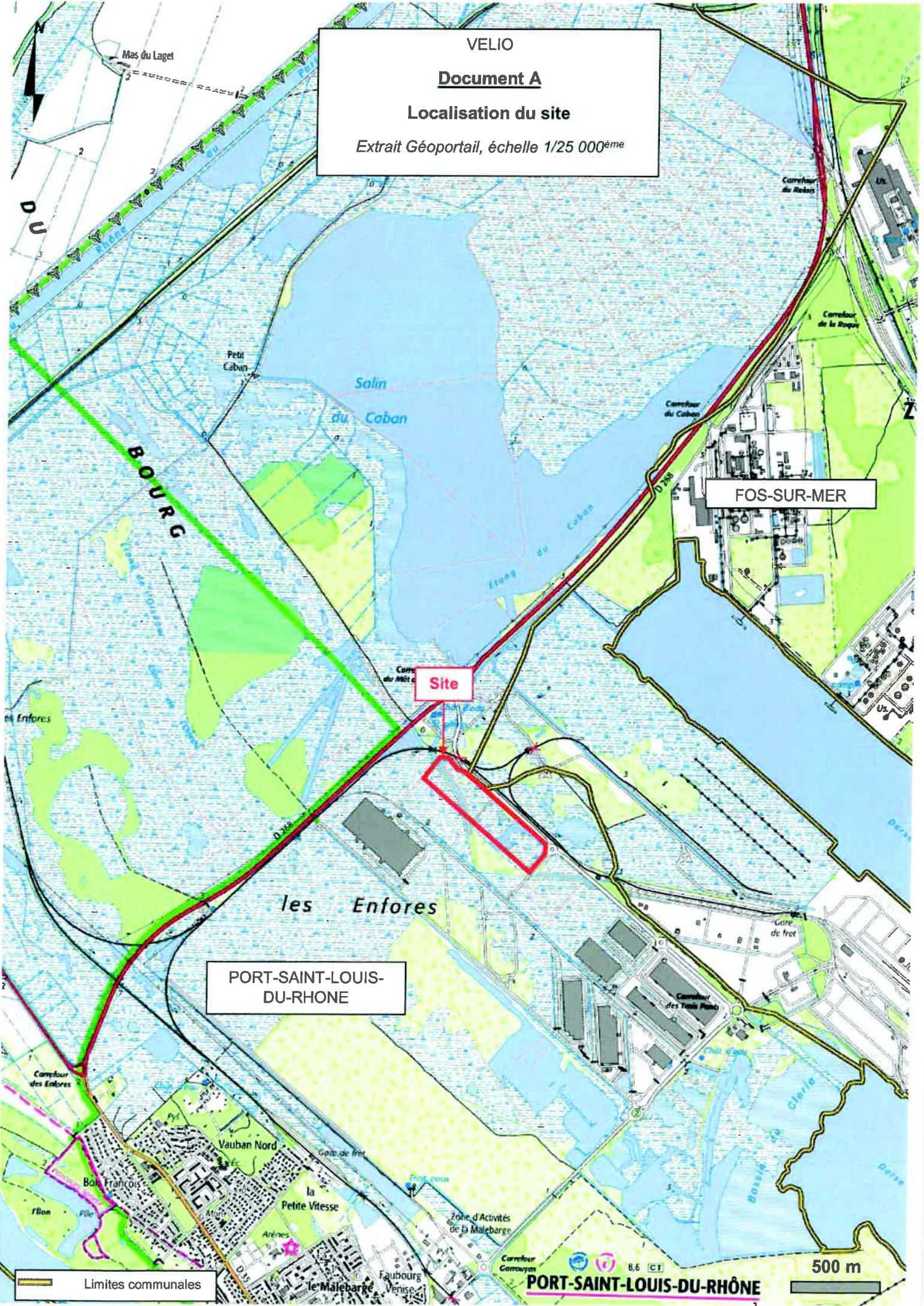
Critères	Commentaires	Evaluation
<b>Critères environnementaux</b>		
Environnement immédiat de l'installation	<p>Le site se trouve dans le département des Bouches-du-Rhône (13), sur les communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Fos-sur-Mer, à environ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1,9 km au Nord-Est du centre-ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône,</li> <li>- 9,5 km au Sud-Ouest du centre-ville de Fos-sur-Mer,</li> <li>- 30 km au Sud-Est d'Arles.</li> </ul> <p>Le projet est situé dans la Zone Industriale Portuaire de Fos, et plus précisément dans la zone logistique du Distriport. Le site s'implantera sur le lot A8 entre la route du Mat de Ricca (Nord-Est), une zone humide de 11 ha préservée (Nord-Ouest), la rue de Miami (voie de desserte, Sud-Est) et un lot non encore construit (lot A7 – Sud-Ouest).</p>	
Occupation du sol Historique	Aucun site recensé dans les bases de données BASIAS et BASOL n'est présent dans le secteur d'étude.	

VELIO

**Document A**

**Localisation du site**

Extrait Géoportail, échelle 1/25 000<sup>ème</sup>



Mas du Laget

Petit Caban

Salin du Caban

Site

FOS-SUR-MER

PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE

les Enfores

Limites communales

PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE

500 m



<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du-Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	---

Critères	Commentaires	Evaluati on
	<p>Le terrain n'a jamais accueilli d'activité industrielle. Ce terrain non susceptible d'être pollué par des activités antérieures a pour vocation d'accueillir des activités, et notamment des ICPE.</p> <p>D'après l'étude de COPRAMEX en 2012 réalisée sur les matériaux du terrain naturel : <i>« aucune contamination n'a été identifiée sur les sols ou sur les eaux souterraines. Seule la présence de métaux en fond géochimique a été relevée. Aucune recommandation n'est émise vis-à-vis de la qualité du sous-sol ».</i></p> <p>L'étude géotechnique réalisée par GEOTECHNIQUE EST en août 2017, sur des prélèvements réalisés au droit de l'ensemble du site, entre juillet et août 2017, montre que les remblais ne reflètent pas un état de pollution en métaux lourds, COHV, HAP ni HCT au droit des prélèvements.</p> <p>Les remblais effectués par la suite sont conformes à la réglementation en vigueur.</p>	
Règlement d'urbanisme	<p>Le règlement d'urbanisme applicable pour la zone du Distriport est le règlement d'aménagement de la zone industrielle et portuaire de Fos.</p> <p>Les Installations Classées pour la Protection de l'environnement sont admises.</p>	
Monuments historiques	<p>Le site est implanté en-dehors de tout périmètre de protection de 500 m autour des monuments historiques.</p>	
Sites archéologiques	<p>Aucun site archéologique n'est recensé à ce jour dans l'emprise stricte du site, de même que dans le secteur concerné.</p> <p>L'exploitant s'engage à respecter la législation sur les découvertes archéologiques fortuites (loi validée du 27 septembre 1941, titre III et loi du 17/01/2001 relative à l'archéologie) : toute découverte archéologique (poteries, monnaies, ossements, objets divers...) lors des travaux serait immédiatement déclarée aux maires des communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Fos-sur-Mer ou au Service Régional de l'Archéologie.</p>	
Biens matériels susceptibles d'être affecté	<p>Aucun</p>	
Voie de circulation	<p>Les principaux axes routiers situés à proximité du site sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La route du Mat de Ricca, au Nord-Est, qui longe le site,</li> <li>- La route départementale RD268 (ou route de Fos, ex RN 268), à 230 m au Nord-Ouest,</li> <li>- La route de Port-Saint-Louis-du-Rhône, à 1,3 km au Sud-Est,</li> <li>- La route départementale RD35, à 2,5 km au Sud-Ouest.</li> </ul> <p>L'autoroute la plus proche est l'A55, qui relie Marseille à Martigues, localisée à 16 km à l'Est du site.</p> <p>L'accès au site se fait par la route départementale RD268, puis par la route du Mat de Ricca et enfin par la rue de Miami.</p>	
Eau souterraine, captage d'eau potable	<p>Le projet se situe en-dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine.</p>	
Géologie	<p>Les terrains reposent sur des remblais (constitués de limons sableux/graveleux/sablo-graveleux, sable limono-graveleux ou graves sableuses/limono-sableuses), suivis par des sables plus ou moins argileux et des argiles noires.</p>	
Hydrographie	<p>Les éléments hydrographiques de surface recensés à proximité du site sont les suivants : le canal de Saint-Louis, à 2,1 km au Sud ; le Rhône, à 2,7 km au Sud-Ouest, le canal d'Arles à Bouc, à 4,6 km au Nord Est ; le canal du Rhône au port de Fos-sur-Mer, à 4,6 km au Nord-Ouest.</p> <p>La mer Méditerranée est localisée à 1,5 km au Sud Est du site (Darse 3) et à 1,5 km au Nord Est (Darse 2).</p> <p>Dans le secteur, des bassins, des étangs et des salins sont également recensés, comme par exemple, l'étang de l'oiseau, à 340 m au Nord-Ouest ; l'étang et le salin du Caban, à 400 m au Nord-Ouest, le bassin du Gloria, à 1,5 km au Sud-Est,</p>	

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du-Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	---

Critères	Commentaires	Evaluati on
	Il n'existe pas de zone de baignade à proximité du site. Aucun rejet direct dans le milieu.	
ZNIEFF, ZICO, Natura 2000	L'établissement est situé dans le périmètre de la ZNIEFF de type II « Salins du Caban et du Relai – étang de l'oiseau ». Il est situé en-dehors de périmètre de protection de Z.I.C.O et de site Natura 2000.	
Intégration dans le paysage existant	Le site est implanté dans la zone logistique du Distriport et plus largement, dans la ZIP de Fos qui accueillent déjà de nombreux bâtiments d'entreprises. Les différentes dispositions ont été prévues dans le cadre du permis de construire.	
Sites classés, inscrits	Le site se trouve en-dehors de tout périmètre de protection d'un site inscrit ou d'un site classé.	
Intérêts faunistique et floristique	Une Volet Naturel d'Etude d'Impact a été réalisée par ECO-MED (prospections effectuées entre les mois de février et juillet 2018). Des enjeux ont été relevés (notamment pour la flore, les mammifères, les amphibiens et les oiseaux). Ces enjeux sont détaillés dans l'étude présentée en Annexe 4. Des mesures sont proposées afin de limiter l'impact du projet sur l'environnement dans l'étude d'impact.	
Aires AOC	Le site n'est pas concerné par une aire AOC.	
Zone humide	Le site n'impactera pas la zone protégée de 11 ha située au Nord-Ouest du site.	
Espaces forestiers ou de loisirs	Le site se trouve en dehors de ces zones. Il ne fait pas partie d'un espace boisé classé.	
Espaces Naturels Sensibles	La parcelle AA n°65 située sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône est située dans un ENS.	
Inondation	D'après le DDRM des Bouches-du-Rhône, les communes de Port Saint-Louis-du-Rhône et de Fos-sur-Mer sont soumises au risque inondation. Seule la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône dispose d'un Plan de Prévention des Risques Inondations (par débordement du Rhône et/ou par submersion marine) : le PPRi de Port-Saint-Louis-du-Rhône a été approuvé par arrêté préfectoral le 21 juin 2016.  Au regard du zonage du PPRi, la zone du projet est située en zone d'Espace Stratégique en cours de Mutation (ESM), et est soumise à des aléas modérés (ESM1) à fort (ESM2).  VELIO respectera les prescriptions liées au PPRi.	

**Résultat de l'évaluation environnementale :** En l'état actuel de nos connaissances, le projet ne présente aucun enjeu défavorable.

La réalisation du projet dépendra des autorisations administratives requises au titre du Code de l'Environnement et du Code de l'Urbanisme.

➤ **L'eau**

*Origine de l'eau et consommation :*

L'eau utilisée sur le site proviendra du réseau d'alimentation public d'eau potable. Elle sera utilisée pour les besoins sanitaires, l'arrosage des espaces verts et pour la défense incendie. L'arrosage des espaces verts sera limité par un choix d'espèces végétales adaptées au climat local.

Il n'y aura pas de forage en nappe sur le site.

La consommation annuelle d'eau potable est estimée à environ 4 680 m<sup>3</sup>.

Les ouvrages de prélèvement seront équipés de dispositifs de mesures totalisateurs et de dispositifs de disconnexion pour éviter tout risque de pollution du réseau d'alimentation.

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du- Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	--

*Gestion des eaux usées :*

Les eaux usées seront uniquement composées des eaux vannes issues des sanitaires (WC, lavabos, ...). Ces rejets sont estimés à 4 680 m<sup>3</sup>/an, soit environ 15 600 l/jour ce qui représente 104 Equivalent-Habitants.

Il n'y aura pas de rejet d'eaux industrielles.

Il n'existe pas de réseau d'assainissement collectif à proximité du projet. Le règlement de la zone prévoit la réalisation d'un assainissement autonome spécifique à chaque lot. Les eaux usées seront traitées sur le site par un système d'assainissement autonome dimensionné selon la réglementation en vigueur et les préconisations des études réalisées par le Port Autonome de Marseille.

Compte-tenu du volume journalier d'effluent à traiter ainsi que la variation importante des effluents à traiter, la solution d'un filtre compact a été choisie.

Le processus de traitement peut être schématisé ainsi :

- dégrillage et relevage des eaux usées du bâtiment au Sud et au centre par deux postes,
- une fosse toutes eaux cylindriques de 50 m<sup>3</sup> avec préfiltre,
- un ouvrage de répartition (répartiteur) pour répartir l'effluent sur les trois filtres,
- une installation d'épuration par filtre compact à percolation verticale dans trois filtres remplis de copeaux de coco (filtres installés en parallèle),
- rejet des eaux traitées dans la roubine longeant le lot A7.

Le prétraitement s'effectuera dans la fosse toutes eaux où la décantation de l'effluent permet de retenir les matières en suspension. Les filtres compacts recueilleront gravitairement les eaux prétraitées.

Ce dispositif de traitement de filtre compact sera composé :

- d'un regard de répartition qui dirigera l'effluent vers les 3 filtres parallèles,
- de 3 filtres à percolation verticale

L'épuration sera réalisée lors de la percolation à travers le milieu filtrant composé de fibres coco et oxygéné par les ventilations passives.

Les eaux traitées seront ensuite recueillies en partie basse du filtre. En sortie, l'effluent épuré rejoindra la roubine longeant le lot A7 pour ensuite rejoindre la roubine primaire à environ 180 m au Sud-Ouest du site.

Ce dispositif fera l'objet d'un contrôle du SPANC (Service Public d'Assainissement non Collectif).

La réalisation de ce dispositif d'assainissement sera conforme aux spécifications de l'arrêté du 21 juillet 2015. Les rejets seront conformes à l'arrêté du 21 juillet 2015.

*Gestion des eaux pluviales :*

Le projet respectera les prescriptions applicables à chaque lot du Distriport, en effet, le rejet des eaux pluviales vers le réseau public (roubines) est soumis à rétention avec des contraintes spécifiques à chaque lot, fournies par le port autonome de Marseille.

Les eaux pluviales seront collectées par un réseau de type séparatif (entre les eaux pluviales de voirie et les eaux pluviales de toiture) et rejetées dans le réseau eaux pluviales du Distriport.

Traitement quantitatif : Compensation des surfaces imperméabilisées



<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du- Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	--

Etant donné l'augmentation de débit produite par l'imperméabilisation des sols, il est nécessaire de mettre en place une rétention sur le site.

Le dimensionnement des bassins de rétention des eaux pluviales a été réalisé pour une occurrence de 10 ans et les débits de fuite imposés par le DISTRIPORT (BV A7.1 : 525 l/s et 650 l/s pour BVA7.2).

Les pluies de référence sont celles de Istres (13).

Le projet est réalisé au droit de 2 bassins versants :

- la phase 1 correspond au bassin versant BV A7.2 ;
- la phase 2 au bassin versant BV A7.1.

### **Phase 1 :**

Dans le cadre de la phase 1, il sera réalisé 3 bassins de compensation.

Le bassin 1, divisé en deux parties : 1A et 1B, reprendra les eaux pluviales de la moitié de la toiture du bâtiment et la voie pompier à l'arrière du bâtiment.

Il reprendra également une partie de l'aire container et la voirie lourde devant la cellule A.

Le bassin 2, également divisé en deux parties : 2A et 2B, récoltera les eaux pluviales des voiries lourdes et légères et l'autre partie de l'aire container.

Enfin, l'autre moitié de la toiture du bâtiment sera rejetée dans la noue 4.

D'après les notes de calcul, le volume total de rétention à prévoir est de 1 435 m<sup>3</sup>, **le volume total disponible pour la phase 1 sera de 3 905 m<sup>3</sup>.**

Le débit de fuite cumulé des bassins pour la phase 1 sera de 650 l/s (respect des prescriptions).

Le débit de sortie de chacun de ces bassins sera régulé et le rejet réalisé dans la roubine secondaire, longeant la voie d'accès au projet.

Les bassins 1 et 2 seront étanches.

### **Phase 2 :**

Dans le cadre de la phase 2, il sera réalisé 2 bassins de rétention supplémentaires.

Le bassin 3 récoltera toutes les eaux pluviales des voiries lourdes et légères ainsi que la moitié de la toiture du bâtiment.

L'autre moitié de la toiture du bâtiment sera rejetée dans la noue 5.

D'après les notes de calcul, le volume total de rétention à prévoir est de 700 m<sup>3</sup>, **le volume total disponible pour la phase 2 sera de 2 005 m<sup>3</sup>.**

Le débit de fuite cumulé des bassins de la phase 2 sera de 525 l/s (respect des prescriptions).

Le débit de sortie de chacun de ces bassins sera régulé et le rejet réalisé dans la roubine secondaire, longeant la voie pompier le long du lot 7 (roubine réalisée par l'aménageur de la zone).

Le bassin 3 sera étanche.

**Note confinement des eaux incendie :** les bassins de gestion des eaux pluviales étanches, à savoir, les bassins 1, 2 et 3 serviront également au confinement des eaux d'extinction

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du- Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	--

*incendie. Des dispositifs d'obturation seront mis en place afin de confiner les eaux d'extinction sur le site. Ce point sera traité dans l'étude de dangers.*

Traitement qualitatif :

Conformément à la réglementation, le projet prévoit les aménagements permettant de limiter les flux de pollution rejetée.

Les eaux pluviales susceptibles d'être souillées (eaux des voiries et des parkings) seront traitées par des séparateurs d'hydrocarbures avant de rejoindre les zones de compensation des surfaces imperméabilisées (bassins/noues décrits précédemment).

Les séparateurs à hydrocarbures seront de classe 1. Ils garantiront un rejet en hydrocarbures inférieur à 5 mg/l, et une teneur en matières en suspension inférieure à 100 mg/l.

Ces dispositifs seront équipés d'un by-pass de sorte à désengorger les dispositifs de traitement en cas de forte pluie. Ceci n'aura aucune influence sur la qualité des eaux rejetées, seules les premières eaux ayant ruisselé sur les voiries étant susceptibles d'être polluées.

Les eaux pluviales non souillées ne présentant pas une altération de leur qualité d'origine (ex : eaux de toiture) seront évacuées par un réseau spécifique. Elles rejoindront directement les bassins/noues de compensation prévus sur le site.

➤ Scénario de référence

Actuellement le lieu d'implantation est situé dans l'emprise de la plateforme logistique du Distriport.

D'après la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône, cet espace est situé dans la môle portuaire, vouée à la logistique intermodale.

Le site est inoccupé et en grande partie remblayé.



*Photographie du site (en direction du Nord-Est) – septembre 2017*

Sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles, l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre de ce projet ne sera pas modifiée. En cas de non mise en œuvre de la plateforme logistique de la société VELIO, les terrains continueront à être inoccupés le temps qu'un autre projet se réalise sur ce lot disponible du Distriport (les terrains sont compris dans la plateforme logistique du Distriport, dans la ZIP de Fos-sur-Mer).

➤ Les effluents atmosphériques

Les effluents atmosphériques émis au niveau du site seront principalement dus aux gaz d'échappement des véhicules.

Nota : il n'est pas prévu de chaufferie dans le cadre de ce projet.

Afin de limiter la quantité de gaz d'échappement émis dans l'atmosphère, les dispositions suivantes seront prises :

- les camions auront pour consigne d'arrêter leur moteur lors des opérations de chargement/déchargement,
- la vitesse sera limitée sur le site,
- le covoiturage et l'utilisation des transports en commun seront encouragés.

Les émissions de polluants induites par le trafic routier augmenteraient d'environ 5,61%(en moyenne, tous polluants confondus) pour la partie Est de la RD 268 et d'environ 6,06 % (en moyenne, tous polluants confondus) pour la partie Ouest de la RD 268.

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b>  <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du- Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	--

Les polluants qui comptent la plus forte évolution sont les Composés Organiques Volatiles (COV), avec une évolution de 6,5 % pour la partie Est de la RD 268 et le Benzène, avec une évolution de 7,4% pour la partie Ouest de la RD 268.

Les impacts sur la qualité de l'air du projet seront toutefois limités au vu du secteur d'étude : site localisé sur la plateforme logistique du Distriport, dans la ZIP de Fos, à proximité de l'axe principal permettant de rejoindre les autoroutes (notamment A7 en direction de Lyon et A55 en direction de Marseille) : la RD 268.

Par ailleurs, la simulation sans quai fer montre que les émissions polluantes par le trafic routier augmenteraient d'environ 8,27% (en moyenne, tous polluants confondus) pour la partie Est de la RD 268. Soit environ 2,6 points de plus qu'en présence du quai fer. La mise en place d'un embranchement fer limite de manière non négligeable les rejets atmosphériques liés au trafic.

A noter que la distance parcourue sur les voies de la zone logistique est courte et qu'il n'y a pas de zones résidentielles denses dans le secteur d'étude.

*Mesures prises pour limiter l'impact :*

Afin de limiter la quantité de gaz d'échappement émis dans l'atmosphère :

- les camions auront pour consigne d'arrêter leur moteur lors des opérations de (dé)chargement,
- la vitesse sera limitée sur le site,
- les rejets de véhicules seront conformes aux normes en vigueur, des contrôles périodiques seront régulièrement réalisés,
- des campagnes d'information auprès du personnel seront réalisées afin de promouvoir le covoiturage et l'utilisation des transports en commun.

➤ L'impact sur le sol et le sous-sol

Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine.

Il n'est pas prévu la création de puits ou de forage sur le site lors de la réalisation du projet.

Il n'y pas de process de fabrication qui nécessiterait l'utilisation de matériaux issus du sol et du sous-sol.

Les risques de pollution du sol ou du sous-sol seront liés au déversement accidentel de liquides indésirables ou d'effluents pollués

Les aménagements prévus pour éviter ce type de pollution sont les suivants :

- Les surfaces exploitées seront imperméabilisées,
- Tout stockage, même temporaire, de produits liquides, susceptible d'entraîner une pollution du sol ou du milieu naturel sera associé à une capacité de rétention étanche et suffisante,
- Les eaux d'extinction incendie seront confinées sur le site.

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du- Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	--

➤ Les nuisances sonores

Les principales sources de bruit au sein de l'établissement seront dues :

- aux véhicules à moteur (poids-lourds, véhicules légers...),
- au fonctionnement des équipements techniques,
- à la manutention des palettes et des marchandises transitant sur le site.

Une modélisation a été réalisée afin d'estimer les niveaux sonores attendus en limites de propriété.

Les niveaux sonores modélisés respectent la réglementation en vigueur.

*Mesures prises pour limiter l'impact :*

L'usage de tout appareil de communication par voie acoustique (sirène, avertisseurs sonore...) gênant pour le voisinage est strictement interdit sauf si leur emploi est réservé à la prévention ou au signalement d'incidents graves ou d'accidents.

Les camions répondront aux normes de fabrication et à la réglementation fixée par le code de la Route limitant les émissions sonores.

Les camions en attente de chargement ou de déchargement seront tenus de couper leur moteur.

Les camions ne stationneront pas à l'extérieur du site.

Rappelons que le site se trouve dans un parc dédié à la logistique dans la Zone Industriolo-portuaire de Fos. Aucune habitation n'est présente dans le secteur d'étude.

Conformément à la réglementation en vigueur, une campagne de mesure des niveaux sonores sera réalisée suite au démarrage des installations en période représentative de l'activité afin de vérifier la conformité des niveaux sonores en limite de propriété.

➤ Les déchets

Les déchets seront triés par catégorie, les filières d'élimination choisies privilégieront la valorisation.

Le site ne sera pas susceptible de réceptionner de déchets en provenance d'autres entités extérieures au site.

Les sociétés chargées du transport, du traitement, du stockage ou du transit des déchets seront titulaires d'un arrêté d'autorisation préfectoral et des agréments de transport requis.

La traçabilité et le suivi des déchets seront assurés par archivage des bons d'enlèvement et des bordereaux de suivi de déchets dangereux.

➤ Le trafic routier

L'accès au site se fait par la route départementale RD 268, puis par la route du Mat de Ricca et la rue de Miami.

Les véhicules légers peuvent également accéder au site par la route départementale RD35 et la route de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

VELIO envisage la mise en place d'un quai fer qui permettra de limiter le nombre de poids-lourds par jour.

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du- Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	--

L'augmentation de trafic liée au projet (flux journalier maximum) est évaluée entre 6,8% et 6,9% selon l'axe routier en l'absence de mise en place du quai fer. La création d'un embranchement fer et la mise en place du quai fer permettra de diminuer considérablement le nombre de poids lourds sur la portion de la RD 268 en direction de l'Est : la part du trafic occasionnée par l'activité sur le trafic de la RD 268 passe de 6,8% sans quai fer à 5 % avec quai fer.

Nota : les poids-lourds ne transiteront pas par le centre-ville des communes voisines. L'accès au site s'effectuera majoritairement par l'intermédiaire de la RN 568, sans traverser d'agglomération.

*Mesures prises pour limiter l'impact :*

Le site s'implante dans la plateforme logistique du Distriport laquelle a obtenue toutes les autorisations administratives pour pouvoir accueillir des activités génératrices de trafic (notamment activités logistiques).

Le trafic sera réparti sur l'ensemble de la journée (fonctionnement en 2 x 8), l'impact sur la fluidité du trafic sera limité.

La vitesse sera limitée sur le site.

Les camions arrivants sur le site disposeront d'une zone d'attente située sur le site en dehors des voies de circulation extérieures. Ils n'engendreront donc pas de ralentissement sur la voie publique.

Un plan d'accès au site sera transmis aux transporteurs pour limiter les erreurs d'orientation. Les opérations de chargement et de déchargement des véhicules s'effectueront à l'intérieur du site sur des aires réservées à cet effet.

Rappel : Le bâtiment a été conçu afin de permettre la création d'un embranchement fer et favoriser le transport ferroviaire et multimodal.

La mise en place du quai fer, permettra de diminuer de 40 % le nombre de PL par jour (de 300 à 180 PL).

Les salariés pourront utilisés des modes de transport alternatifs pour accéder au site (transports en commun, covoiturage, ...).

- L'impact sur les milieux naturels, culturels et humains et intégration paysagère

#### Faune-Flore-Habitats :

Le projet s'insère dans la plateforme logistique du Distriport, dans la ZIP de Fos.

La zone d'étude est comprise dans le périmètre de la ZNIEFF « Salins du Caban et du Relai - étang de l'oiseau » et se trouve en dehors de tout périmètre Natura 2000 ou ZICO. Le site est également situé en bordure Nord-Ouest d'une zone humide préservée selon l'arrêté préfectoral complémentaire au titre de l'article R214-18 du Code de l'Environnement du 27 septembre 2007 concernant l'autorisation d'aménagement et d'exploitation de la plateforme logistique Distriport.

La proximité d'infrastructures routières et ferroviaires, empruntées par de nombreux véhicules constitue une barrière écologique importante.

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du-Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	---

Le terrain a fait l'objet de remaniements (remblais) dans le cadre de l'aménagement de la zone du Distriport. D'après les prospections réalisées les zones remblayées s'étendent du sud de la parcelle jusqu'au trois quarts nord.

5 types d'habitats ont été observés sur le site :

Habitat naturel	Surface (ha)	Code CORINE Biotopes	Code EUNIS	EUR 28	Autres statuts	Etat de conservation	Enjeu local de conservation
<b>Sansouïres*</b>	3,2	15.61	A2.526	1240	-	Défavorable inadéquat	Modéré
<b>Plans d'eau</b>	2,20	22.5	C1.6	1410	-	Défavorable mauvais	Faible
<b>Sansouïres dégradées</b>	8	15.61	A2.526	1240	-	Défavorable mauvais	Faible
<b>Canaux artificiels</b>	0,6	89.13	E5.1	-	-	-	Très faible
<b>Sansouïres détruites (Sol nu – terrassement)</b>	1	15.61	A2.526	-	-	Défavorable mauvais	Très faible

*Extrait de l'étude faune-flore d'ECOMED – juillet 2018*

La parcelle concernée par le présent projet a été préparée récemment. Les milieux naturels présents initialement ont été « préparés » depuis, rendant le secteur défavorable à l'installation d'espèces faunistiques ou floristiques.

Concernant la flore, aucune espèce à enjeu patrimonial n'a été observée sur le site. A noter toutefois, la présence d'espèces exotiques envahissantes : le Robinier Faux-Acacia et l'Herbe de la Pampa.

Concernant la faune :

- Les reptiles sont susceptibles d'utiliser l'ensemble des habitats ouverts de cette zone. Suite au terrassement, très peu de reptiles ont été observés sur le site.
- Les canaux de la zone ne semblent pas être propices à la reproduction de la batrachofaune. Le site peut cependant être une zone de transit et d'hivernage (zone Nord non remblayée).
- La présence de nombreux points d'eau est favorable à l'alimentation et à la nidification de nombreuses espèces d'oiseaux.
- Concernant les mammifères, le principal enjeu concerne les chiroptères qui chassent autour des points d'eau. Par ailleurs, le château d'eau – gîte anthropique potentiel – est à proximité immédiate. Peu de mammifères terrestres sont susceptibles de s'installer sur le site, mais il peut être une zone de transit ou d'alimentation. Les étendues d'eau sont propices aux mammifères semi-aquatiques.
- Les insectes sont surtout concentrés au Nord du site, au niveau des sansouïres. Suite au terrassement effectué récemment sur la zone, les mares temporaires ainsi que les zones palustres, ne disposent plus d'une qualité suffisante pour abriter des espèces à enjeux de conservation locale. Deux imagos de Leste sauvage et 3 individus du Leste à grand stigma ont été observés mais de manière dispersive et non dans un but de reproduction. La zone présentait des milieux favorables pour la Cicindèle des marais mais au vu des dernières modifications apportées sur le site, tout accueil possible de l'espèce n'est plus envisageable.

Des impacts faibles à fort ont été relevés sur les différents compartiments biologiques. Les principaux enjeux sont principalement localisés sur la partie non remblayée au Nord du site.

Ces impacts peuvent être regroupés en en trois catégories :

- Destruction et artificialisation locales d'habitats d'espèces et/ou d'individus au niveau de la zone aménagée, de la zone du chantier et des accès ;

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du- Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	--

- Perturbation/dérangement des espèces pendant la phase de réalisation des travaux, au cours de l'entretien régulier des aménagements ;
- Introduction, dissémination et propagation d'espèces exotiques envahissantes, occasionnées par le passage des engins de chantier.

Note zone humide : Le projet présente un risque accidentel de pollution en phase travaux.

Pour limiter l'impact du projet, des mesures seront mises en places, notamment :

- Amélioration de l'état de conservation et des fonctionnalités écologiques des canaux de ceinture ;
- Proscrire tout stationnement d'engins de chantier et tout dépôt de matériaux potentiellement polluants à proximité des cours d'eau ou au sein des zones à enjeu ;
- Limitation et adaptation de l'éclairage – Evitement de l'effarouchement de certaines espèces de chauves-souris ;
- Adaptation de la clôture périmétrale des sites industriels au passage de la faune ;
- Limiter la circulation des engins de travaux publics dans l'emprise du projet ;
- Végétaliser rapidement les surfaces terrassées ;
- Arroser les pistes pour éviter une dissipation des poussières par les vents ;
- Limiter les risques de déversement accidentels (rétention, confinement des eaux incendie, ...)
- La présence de plantes invasives sur le site devra être surveillée avant tout travaux de terrassement et arrachées avant ces opérations, le cas échéant.

Des mesures de compensations seront également réalisées.

#### Incidence NATURA 2000

Une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 a été réalisée dans le cadre du projet.

**Les activités du site ne seront pas susceptibles d'avoir une incidence notable sur les sites Natura 2000 présents dans le secteur d'étude, pour les raisons suivantes :**

- le site ne sera pas à l'origine de prélèvement direct d'eau dans le milieu naturel,
- le site ne sera pas à l'origine de rejets atmosphériques industriels pouvant impacter les espèces ou les habitats,
- les eaux usées seront dirigées vers un système d'assainissement autonome, correctement dimensionné et conforme à la réglementation en vigueur,
- les eaux pluviales susceptibles d'être polluées (voiries, quais, ...) seront traitées par des séparateurs d'hydrocarbures,
- la gestion des déchets sera réalisée conformément à la réglementation en vigueur,
- les bruits en limite de propriété respecteront la réglementation en vigueur.

*A noter : Pour limiter l'impact du projet sur les différents compartiments biologiques, des mesures pourront être mises en place. Elles sont abordées dans le paragraphe précédent (faune/flore).*



<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du-Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	---

### Intégration paysagère

L'ensemble des installations sera maintenu propre et entretenu en permanence.

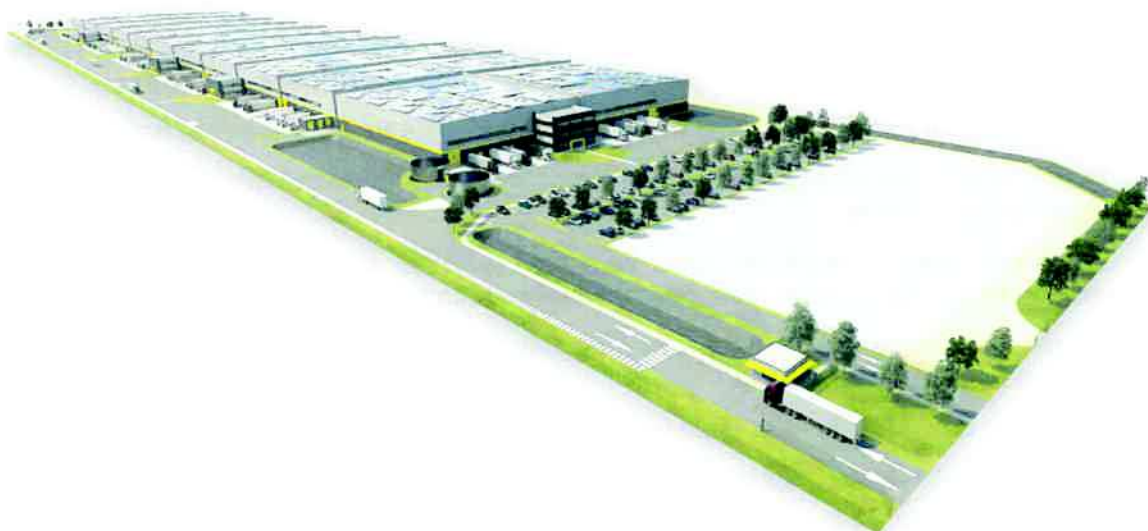
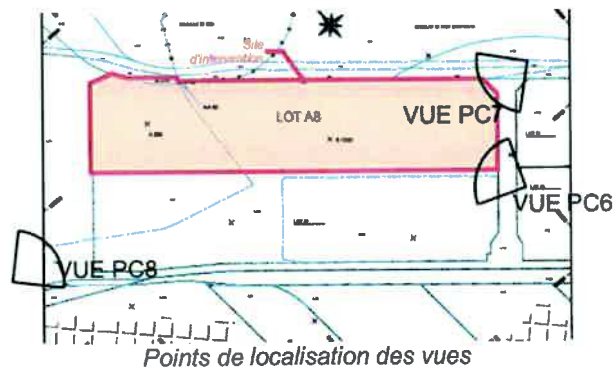
Les abords de l'installation, placés sous le contrôle de l'exploitant, seront aménagés et maintenus en bon état de propreté.

La zone d'étude est localisée dans une Zone d'Aménagement Concertée (ZIP de Fos-sur-Mer), dans la zone logistique du Distriport où existent déjà des entrepôts logistiques.

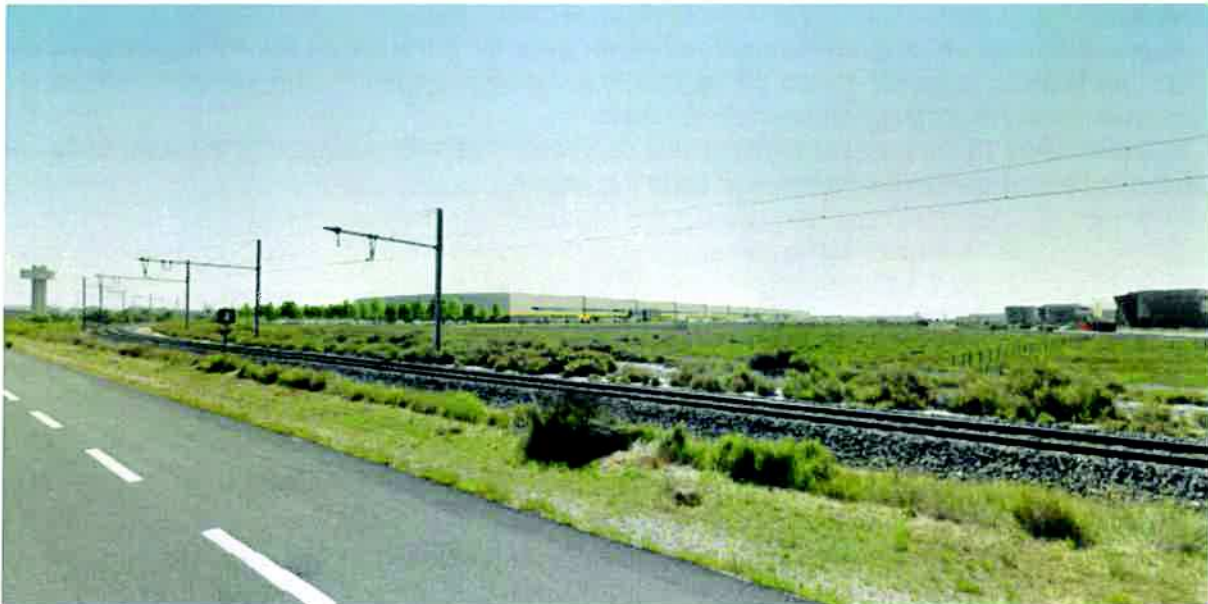
Toutes les mesures seront prises (qualité des façades, couleur, bâti, espaces verts) afin que ce nouvel entrepôt s'insère au mieux dans ce paysage.

Le site sera aménagé de telle manière que la propreté et l'aspect de la ZIP et de la zone logistique n'en soient pas altérés.

Les images d'insertion paysagère du projet sont présentées ci-dessous :



*Vue aérienne – vue PC6*

*Environnement proche – vue PC7**Environnement lointain – vue PC8*

➤ L'impact sur la santé

L'identification des dangers sur le site a mis en évidence, en fonctionnement normal de l'installation un risque sanitaire limité :

- lié au bruit en raison de :
  - distance par rapport aux tiers : les habitations les plus proches sont situées à environ 1,9 km et l'ERP la plus proche du site est à 1,8 km,
  - implantation dans une ZAC, et plus précisément dans une zone dédiée à la logistique,
  - vitesse de circulation réduite des camions sur le site,
  - arrêt des moteurs durant les opérations de chargement / déchargement,
  - absence de sirène périodique.
  
- lié aux rejets aqueux en raison de :

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du-Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	---

- de l'absence de rejet direct d'eaux usées dans le milieu naturel (mise en place d'une station d'assainissement autonome),
  - de l'absence de rejet d'eaux industrielles,
  - de la présence de dispositifs anti-retour ou de disconnexion sur les réseaux d'alimentation,
  - des mesures prises pour limiter tout risque de pollution accidentelle (rétention, confinement des eaux incendie, ... ),
  - du traitement qualitatif des eaux de voiries et parking avant rejet,
  - du traitement des eaux usées sanitaires par un dispositif d'assainissement autonome,
  - de l'absence de captage d'eau potable à proximité du site,
  - de l'absence de zone de baignade à proximité du site.
- lié aux rejets atmosphériques en raison de :
- la nature des rejets (trafic routier)
  - du contexte local (bonne dispersion des polluants, proximité avec la RD 268, contexte industriel marqué – le site s'inscrit dans zone logistique du Distriport, dans la ZIP de Fos),

*A noter :*

- *le projet prévoit un embranchement rail et un quai fer qui à terme pourront permettre de diminuer le trafic poids lourds de 300 à 180 PL/j. La mise en place d'un embranchement fer limiterait les rejets atmosphériques liés au trafic.*
- *la proximité du Distriport avec le terminal à conteneurs permet de limiter l'impact du trafic : la distance parcourue sur les voies de la zone est courte.*

#### ➤ L'impact sur le climat

D'après les consommations prévisionnelles du site, les émissions de GES liées à la consommation énergétique seraient de **57,5 tonnes équivalent carbone par an**.

A titre indicatif, ces 57,5 tonnes équivalent carbone par an peuvent résulter de :

- la combustion de 75 m<sup>3</sup> d'essence,
- 450 000 km en voiture moyenne/haut de gamme en cycle urbain réel
- à la production de 6,8 tonnes de bœuf,
- à la production de 19,9 tonnes d'aluminium neuf en Europe.

*Mesures prises pour limiter l'impact :*

VELIO va mettre en place une centrale photovoltaïque en toiture du bâtiment.

**Le projet aura un impact positif du point de vue de l'énergie et également du climat.**

La centrale photovoltaïque produira annuellement une énergie d'environ 8 300 MWh.  
Le fonctionnement de cette centrale pendant 30 ans permettra d'éviter l'émission de près de 5 605 t eq carbone.

Les autres mesures prévues pour limiter les consommations énergétiques sont :

- Respect de la réglementation thermique RT 2012 pour les bureaux et locaux sociaux
- Utilisation de pompes à chaleur (climatisation) réversibles à haut rendement
- Isolation de l'entrepôt

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b>  <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du- Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	--

L'utilisation de la lumière naturelle sera privilégiée avec un éclairage zénithal dans l'entrepôt et des baies vitrées dans les bureaux.

### **- Vulnérabilité du projet au changement climatique**

L'activité du site ne sera pas susceptible d'être vulnérable au changement climatique.

Le projet va conduire à la production d'électricité qui sera injectée sur le réseau ERDF.

La production de cette énergie sera une solution alternative sur les communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Fos-sur-Mer.

#### ➤ Cumul des incidences avec d'autres projets

Plusieurs projets sont susceptibles d'avoir des incidences cumulées avec le projet de VELIO.

Il s'agit des projets des sociétés 6ème Sens Immobilier Entreprises, COFFOS et SCI Theodora, ainsi que des projets des sociétés VIRTUO et WLIFE, qui sont actuellement en cours d'instruction.

Ces projets sont localisés sur la zone de Distriport.

La société 6ème sens immobilier projette la création d'une installation de stockage de produits combustibles (entrepôt couvert) soumis à enregistrement sur le lot B7 de la zone du Distriport.

Les sociétés SCI Theodora et COFFOS exploitent des bâtiments logistiques dans la zone industrielle du Distriport sur lesquelles elles installent des panneaux photovoltaïques en toiture.

Les sociétés VIRTUO et WLIFE projettent la construction et l'exploitation de deux plateformes logistiques, sur les lots A5, A6 et A7, limitrophes à la zone d'étude.

Les principaux effets cumulés dans la zone du Distriport sont l'augmentation du trafic sur les axes routiers majeurs dans le secteur d'étude et l'impact sur l'environnement naturel (faune et flore).

L'ensemble des projets en cours de développement sur le territoire sont générateur d'emplois.

La zone de Fos Distriport est une plateforme logistique de distribution et de conditionnement. Elle a obtenu toutes les autorisations administratives pour pouvoir accueillir des activités génératrices de trafic (notamment activités logistiques) et a fait l'objet d'une autorisation préfectorale en date du 2 novembre 1995.

La proximité du Distriport au terminal à conteneurs permet de limiter l'impact du trafic des activités présentes dans la zone. Par ailleurs, la zone du Distriport dispose de liaisons ferroviaires au chemin de fer principal permettant de desservir une partie de ses entrepôts. Notamment, le bâtiment de VELIO a été conçu afin de permettre la création d'un embranchement fer et favoriser le transport ferroviaire et multimodal qui permettrait de diminuer l'impact du trafic lié à l'activité.

Des campagnes de promotion du covoiturage, de l'utilisation des transports en commun et du vélo seront réalisées au cours de l'exploitation du site.

Par ailleurs, l'impact cumulé sur la faune et la flore local a été évalué dans le cadre du Volet Naturel d'Etude d'Impact du projet, et pris en compte dans l'établissement des mesures mises

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du- Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	--

en place pour limiter l'impact du projet sur la faune et la flore (cf. paragraphe précédent - faune/flore).

- Mesures prévues par le maître d'ouvrage pour limiter les impacts lors de la phase travaux

- Pollution des sols et sous-sol : Toutes les mesures seront prises pour prévenir le risque de déversement accidentel en phase travaux.

Toutefois, en cas de déversement accidentel, des analyses de sols seront réalisées et en fonction des résultats, la terre sera traitée ou éliminée par des organismes autorisés.

- Impact visuel : Dans la mesure du possible, le chantier sera conduit de manière à limiter l'impact visuel : déchets stockés en bennes et nettoyages fréquents.

- Bruit : Les engins de chantiers respecteront la réglementation en vigueur. Pour rappel, le niveau sonore dans le secteur d'étude est fortement influencé par le bruit de fond de la ZAC.

- Emissions lumineuses : Le chantier de construction sera enclavé à l'intérieur du périmètre du site, il sera muni d'un éclairage couvrant les besoins liés au chantier.

- Pollution de l'eau : Les eaux sanitaires seront traitées par des systèmes autonomes. La protection de la qualité des eaux fera l'objet de précautions prescrites aux entreprises. Pour le cas où une pollution accidentelle surviendrait, le maître d'ouvrage prévoira un plan de prévention avant le démarrage des travaux.

Ce plan de prévention comportera au minimum les points suivants :

- liste des personnes ou organisme à prévenir en priorité en cas de problème,
  - plan d'accès au site permettant une intervention rapide,
  - modalités d'identification de l'accident (nature des matières concernées, volume...)
  - modalités de récupération et d'évacuation des substances polluantes et matériel adapté aux opérations
- Poussières : En cas de sécheresse, les émissions de poussières liées aux travaux de terrassement et à la circulation des engins seront limitées par un arrosage très léger et un nettoyage fréquent du chantier et de ses voies de circulation.
  - Production de déchets : les déchets seront gérés par des filières locales appropriées selon les conditions techniques et économiques du moment.

Une attention particulière sera portée sur la gestion des déchets lors de la phase chantier notamment sur le tri des déchets générés par les travaux du BTP ainsi que sur la prévention des pollutions et des nuisances.

Chaque entreprise intervenante prendra toutes les dispositions nécessaires pour réduire, dans la mesure du possible, les gênes occasionnées. Chacune sera sensibilisée et responsabilisée par le maître d'Ouvrage.

- Modalités de suivi des mesures d'évitement

#### - Rejet aqueux

Des campagnes d'analyses des rejets d'eaux pourront être réalisées en étroite collaboration avec les DREAL.

<b>VELIO</b>	<b>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE</b> <i>Résumé non technique de l'étude d'impact</i>	<b>Port-Saint-Louis-du- Rhône/ Fos-sur-Mer</b>
--------------	---	--

Le séparateur d'hydrocarbures sera vidangé et curé conformément à la réglementation, de même que la fosse toutes eaux.

L'entretien des bassins et des noues permettra d'assurer la pérennité et l'efficacité de ceux-ci (ramassage des flottants, contrôles de la végétation, entretien des talus, ...).

Pour l'entretien des espaces verts, le site privilégiera le fauchage mécanique à toute utilisation de produits chimiques, ou phytosanitaires, notamment pour minimiser les risques de pollution de la nappe.

#### - Rejets atmosphériques

Des climatisations seront présentes sur le site.

Des contrôles d'étanchéité assurant le confinement du fluide frigorigène seront effectués conformément aux articles R.543-75 à -123 du Code de l'Environnement relatif à certains fluides frigorigènes (et notamment les HFC).

Pour rappel, il n'est pas prévu de chaufferie à l'heure actuelle.

#### - Bruits

Une campagne de mesure des niveaux sonores sera réalisée suite au démarrage des installations en période représentative de l'activité afin de vérifier la conformité des niveaux sonores en limite de propriété.

#### - Trafic routier

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône rend les Plans de Déplacements Entreprises (PDE) obligatoires pour les entreprises de plus de 250 salariés. VELIO s'engage à réaliser son PDE dès que le site atteindra les 250 salariés.

#### - Déchets

La traçabilité et le suivi des déchets seront gérés en interne : contrôle des prestataires, archivage des bons d'enlèvement BSD (bordereaux de suivi des déchets).

La gestion des déchets sera réalisée conformément aux articles R541-42 à R541-48 du Code de l'Environnement et aux arrêtés du 29 février 2012 (fixant le contenu des registres mentionnés à l'article R541-43 du Code de l'Environnement) et du 29 juillet 2005 modifié (fixant le formulaire du bordereau de suivi des déchets dangereux mentionné à l'article R541-45 du Code de l'Environnement).

#### - Faune-Flore

Les mesures mises en places seront suivies par des experts naturalistes afin de s'assurer de leur bonne prise en compte et de leur efficacité (pré et post travaux).