



Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet de création d'une plate-forme logistique
sur le lot D de la zone d'aménagement concerté (ZAC)
des Aiguilles située sur le territoire de la commune
d'Ensuès-la-Redonne (13)**

n° Garance- 2020 n° 2562

Préambule

Suite à la décision du Conseil d'État n°400 559 en date du 6 décembre 2017, la mission régionale d'autorité environnementale de la région Provence Alpes Côte d'Azur, a adopté le présent avis. Conformément au règlement intérieur du CGEDD et aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 21 janvier 2020), Cet avis a été adopté le 12 mai 2020 en « collégialité électronique » par Jacques DALIGAUX et Christian DUBOST.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'environnement, l'autorité environnementale a été saisie par le maire d'Ensuès-la-Redonne sur la base du dossier de projet de création d'une plate-forme logistique sur le lot D de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Aiguilles située sur le territoire de la commune d'Ensuès-la-Redonne (13). Le maître d'ouvrage du projet est la société ENSUA .

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- un dossier de demande d'autorisation de permis de construire.

La DREAL PACA¹ a accusé réception du dossier à la date du 27/02/2020, date de départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de l'autorité environnementale.

Suite à la décision du Conseil d'État n°400 559 en date du 6 décembre 2017, la mission régionale d'autorité environnementale de la région Provence Alpes Côte d'Azur, a adopté le présent avis.

Pour établir son avis, la DREAL PACA a consulté, conformément aux dispositions prévues par l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'Agence régionale de santé (ARS) et le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du code de l'environnement, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7-II, l'avis est également publié sur le SIDE (système d'information développement durable environnement) :

<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DRPACA/avis-ae-projets-paca.aspx>

accessible via le site internet de l'autorité environnementale / DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-r1406.html>

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L. 122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.

L'article L. 122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. L'autorité environnementale recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

¹ Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe²serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

² ae-avisp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr

Sommaire de l'avis

Préambule.....	2
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	7
1.1. Contexte, nature et périmètre du projet.....	7
1.2. Procédures.....	9
1.2.1. Procédures d'évaluation et d'autorisation environnementales.....	9
1.2.2. Procédures d'autorisation identifiées, articulation avec les plans et programmes	10
1.3. Enjeux identifiés par la MRAe.....	10
1.4. Qualité de l'étude d'impact.....	10
2. Analyse thématique des incidences, et prise en compte de l'environnement par le projet. ...	11
2.1. Déplacements.....	11
2.2. Qualité de l'air.....	13
2.3. Émissions de gaz à effet de serre.....	15
2.4. Bruit.....	15
2.5. Pollution des sols.....	16
2.6. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	16
2.6.1. Flore, faune, continuités écologiques.....	16
2.6.2. Évaluation des incidences Natura 2000.....	17

Synthèse de l'avis

Le dossier de réalisation de la zone d'aménagement concerté (1) des Aiguilles, située pour la majeure partie sur la commune d'Ensuès-la-Redonne (13), a été approuvé par délibération du 13 décembre 2013 du conseil communautaire de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole et a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par arrêté préfectoral du 1^{er} septembre 2015.

À ce jour, la société ENSUA, aménageur de la ZAC, a déposé trois demandes d'autorisation environnementale pour des plateformes logistiques. Il s'agit de plateformes d'une surface de plancher de 30 123 m² sur le lot E, 37 786 m² sur le lot H et 56 055 m² sur le lot D (objet du présent dossier). La MRAe souligne le caractère partiel du dossier qui s'écarte fortement de la notion, large, de projet, au sens de la directive 2011/92/UE11 reprise dans le code de l'environnement. Elle rappelle que les demandes d'autorisation des différentes opérations de la ZAC doivent s'appuyer sur l'étude d'impact de celle-ci, actualisée chaque fois que nécessaire. Les trois lots E, H, et D, quasi concomitants, auraient dû ainsi être appréhendés globalement, dans le cadre d'une actualisation de l'étude d'impact de la ZAC. Considérant que le dossier n'est de fait pas complet, elle recommande donc de reprendre en profondeur le dossier en joignant une actualisation de l'étude d'impact de la ZAC, et de saisir à nouveau la MRAe sur cette base.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont la pollution sonore, de l'air (gaz polluants, gaz à effet de serre, odeurs), des sols, et les risques ou nuisances sanitaires induits, ainsi que les espèces végétales et la faune protégées affectées par le projet.

L'étude de trafic réalisée en 2013 est trop ancienne et doit être actualisée, pour prendre en compte l'évolution du contexte (développement de la ZAC des Florides sur la commune de Mari-gnane depuis 2017) et du projet (1 240 mouvements de poids lourds par jour au lieu de 420 prévus initialement). Le trafic constituant la donnée d'entrée d'une grande partie des études menées (qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, bruit...), une sous-évaluation en termes de quantité de trafic, telle que constatée, engendre une minoration des impacts environnementaux et sanitaires. Cette mauvaise appréciation des incidences constitue une lacune majeure de l'étude d'impact.

L'étude d'impact comporte d'autres faiblesses significatives : des enjeux importants ne sont pas abordés (pollution des sols) ou peu traités (émissions de gaz à effet de serre en phase travaux comme en phase exploitation, bruit).

Le projet a des incidences négatives notables sur des espèces protégées de flore, d'avifaune et de mammifères. La MRAe n'est pas en mesure de se prononcer sur les caractères pertinent et suffisant des mesures compensatoires proposées, faute de description de celles-ci.

La MRAe ne souscrit pas aux conclusions du maître d'ouvrage qui estime que le « *projet ne devrait pas porter atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation [des] site[s]* », compte-tenu des insuffisances de l'évaluation des incidences Natura 2000.

Recommandations principales

- ***Produire une nouvelle étude de trafic, à annexer au dossier, présentant les flux et caractéristiques des trafics actuel et futur (mise en service du lot D, de l'ensemble de la ZAC et 2040) sur le réseau routier pour un périmètre élargi, intégrant les incidences cumulées des ZAC des Aiguilles et des Florides. Décrire les aménagements routiers projetés à ce jour pour améliorer la desserte de la ZAC des Aiguilles (y compris les calendriers prévisionnels) et leur articulation avec le réseau public actuel et futur.***
- ***Reprendre entièrement le volet qualité de l'air de l'étude d'impact à l'aide de modèles d'émission et de transfert à l'atmosphère à jour, sur la base de données de trafics correctes et actualisées (avec et sans projet) à l'horizon de mise en service de la ZAC des Aiguilles et à l'horizon 2040 en utilisant le récent guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières.***
- ***Identifier précisément les sources et la nature des pollutions du sol, les voies de transfert des polluants et d'exposition des personnes, proposer des modalités de gestion adéquates et analyser leurs incidences sanitaires et environnementales. Prévoir des modalités de suivi.***
- ***Décrire les mesures en faveur du milieu naturel (mesures compensatoires en particulier), et proposer des modalités de suivi de leur mise en œuvre et de leur efficacité.***

Avis

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1. Contexte, nature et périmètre du projet

Par délibération du 30 mars 2006, le conseil communautaire de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (CUMPM)³ a décidé de créer la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Aiguilles sur la commune d'Ensuès-la-Redonne⁴ (Bouches-du-Rhône). D'une superficie de 62 ha, cette ZAC est située à proximité de l'autoroute A55. Son aménageur est la société ENSUA. L'emplacement du projet est situé dans un des « secteurs à enjeux particuliers » répertorié dans la Directive territoriale d'aménagement (2) (DTA) des Bouches-du-Rhône, approuvée le 10 mai 2007 : le « secteur est de l'Étang de Berre (de l'aéroport à la Mède) sur une partie duquel la CUMPM ambitionne de réaliser la zone de développement économique ouest de son territoire ». La zone des Aiguilles est identifiée dans le schéma de cohérence territoriale (3) (SCoT) de Marseille Provence Métropole approuvé en juin 2012, comme un secteur où il convient « [d']optimiser, moderniser ou créer des zones économiques dédiées ».

Le dossier de réalisation⁵ de la ZAC a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par arrêté préfectoral du 1^{er} septembre 2015.



Figure 1: localisation du projet. Source : étude d'impact.

Le terrain d'assiette du projet de la ZAC des Aiguilles est actuellement occupé par une ancienne carrière devenue décharge sauvage, des friches agricoles, une activité de valorisation des déchets organiques (Biotechna), une activité de gestion et transit de déchets ménagers, et une boulangerie industrielle.

³ Rattachée depuis le 1^{er} janvier 2016 à la métropole d'Aix-Marseille-Provence.

⁴ Une faible partie du périmètre de la ZAC concerne aussi le territoire des communes de Châteauneuf-les-Martigues et Gignac-la-Nerthe.

⁵ L'autorité environnementale a émis un avis sur le projet de réalisation de la ZAC des Aiguilles en date du 15/11/2013 : [Avis Ae du 15/11/2013](#).

La ZAC a vocation à accueillir à terme 206 000 m² de surface de bâtiments destinés à l'accueil d'activités logistiques (150 000 m²) et de messagerie (48 000 m²), ainsi qu'un pôle tertiaire et de services (8 000 m²). À ce jour, la société ENSUA a déposé trois demandes d'autorisation environnementales pour des plateformes logistiques auprès des services de la préfecture. Il s'agit de plateformes d'une surface totale de plancher de 30 123 m² ⁶ sur le lot E (autorisation accordée en 2020), 37 786 m² sur le lot H⁷ (autorisation en cours d'instruction) et 56 055 m² sur le lot D (autorisation en cours d'instruction), objet du présent projet.

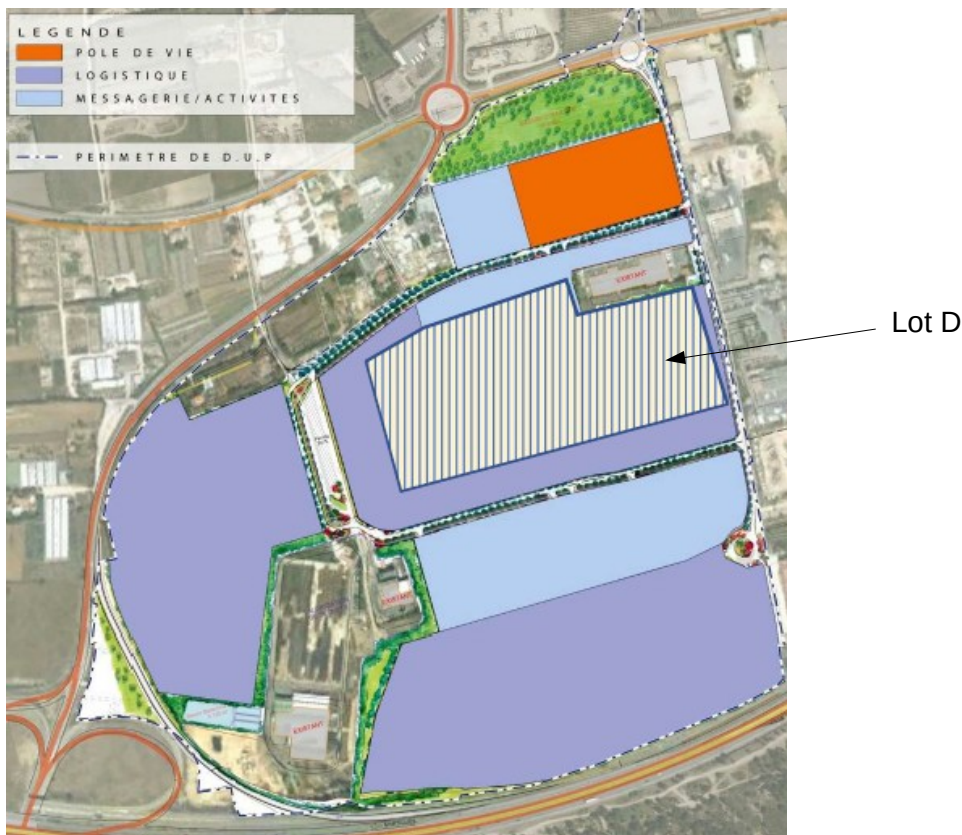


Figure 2: programme de la ZAC des Aiguilles. Source : étude d'impact.

Selon le dossier, l'opération (lot D) consiste à construire une plateforme logistique composée de six cellules dont trois dédiées au stockage d'environ 12 000 m², de bureaux et de locaux techniques. Il est prévu 10 places d'attente en amont du poste de garde et 42 places de stationnement poids lourds à l'intérieur du site, en plus des 43 emplacements de quai prévus. L'opération comporte également un parking de 326 places pour les véhicules légers à destination du personnel et des visiteurs, ainsi que 55 m² de stationnement pour les deux-roues (couvert et fermé).

⁶ Cette information n'est pas précisée dans le dossier d'étude d'impact mais est disponible à l'adresse : [arrêté autorisation lot E](#)

⁷ Qui a fait l'objet d'une décision de soumission à étude d'impact à l'issue d'un examen au cas par cas en date du 16/12/2019 : [arrêté AE-F09319P0322](#). Cette décision permet de connaître la surface de plancher du bâtiment prévu sur le lot H.

1.2. Procédures

1.2.1. Procédures d'évaluation et d'autorisation environnementales

Le projet relève des procédures d'autorisation suivantes : autorisation environnementale, autorisation « loi sur l'eau », autorisation de défrichement, permis de construire et autorisation de déroger à la législation sur la protection des espèces.

Les installations relèvent des rubriques⁸ suivantes de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement sous le régime de l'autorisation (1450, 1510, 1530, 1532, 2662, 2663, 4330), de la déclaration (1436, 2714, 2910, 4320, 4510, 4718, 4741) et de l'enregistrement (4331).

Le projet de création d'une plateforme logistique sur le lot D de la ZAC des Aiguilles, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement. Déposé le 10/01/2020 au titre de la demande de permis de construire sur une parcelle cadastrale d'environ 10 ha, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques suivantes du tableau annexe du R. 122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017 :

- 1. installations classées pour la protection de l'environnement, b) création d'établissements entrant dans le champ de l'article L. 515-32⁹ du code de l'environnement, et modifications faisant entrer un établissement dans le champ de cet article ;
- 39. travaux, constructions et opérations d'aménagement, a) travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² ;
- 47. premiers boisements et déboisements en vue de la reconversion de sols, a) défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare.

Le contenu de l'étude d'impact est précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

La MRAe tient à souligner en préalable que le dossier qui lui est soumis s'écarte fortement de la notion, large, de projet, au sens de la directive 2011/92/UE11 reprise dans le code de l'environnement par l'article L 122-1¹⁰. Dès lors, les demandes d'autorisation des différentes opérations qui s'y attachent doivent s'appuyer sur cette étude d'impact, en l'actualisant à chaque fois que nécessaire. Les trois lots E, H, et D, quasi concomitants, auraient dû être appréhendés globalement, dans le cadre d'une actualisation de l'étude d'impact de la ZAC (cf. 1.4). Le fractionnement a conduit de fait à une non appréciation des impacts des lots E et H.

Dès lors, le dossier ne peut pas être considéré comme complet.

Recommandation 1: Reprendre en profondeur le dossier en joignant une actualisation de l'étude d'impact de la ZAC, saisir à nouveau la MRAe sur cette base.

⁸ La nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement est consultable à l'adresse : [nomenclature ICPE](#)

⁹ « installations... dans lesquelles des substances, préparations ou mélanges dangereux sont présents dans des quantités telles qu'ils peuvent être à l'origine d'accidents majeurs

¹⁰ «Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité »

1.2.2. Procédures d'autorisation identifiées, articulation avec les plans et programmes

Le maître d'ouvrage pourrait opportunément intégrer à la refonte du dossier recommandée au paragraphe précédent l'analyse de l'articulation du projet de ZAC avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (4) (SRADDET) Provence, Alpes, Côte d'Azur adopté le 26/06/2019, qui préconise « *[d']améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal* » (objectif 3). Cet objectif est aussi repris dans le projet de plan de déplacements urbains (5) (PDU) de la métropole d'Aix-Marseille-Provence arrêté le 19/12/2019¹¹.

Selon le dossier (p. 87), « *le terrain est localisé sur une zone AUE, à vocation générale d'activités logistiques et économiques* », « *secteur AUEL1 pour activités logistiques : constructions à usage d'entrepôt, d'activités, y compris leurs bureaux, et de services et commerces associés à ces activités logistiques (ainsi qu'à leurs usagers et riverains)* » au plan local d'urbanisme (6) d'Ensuès-la-Redonne.

1.3. Enjeux identifiés par la MRAe

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux de l'opération et de la ZAC, constitutive du projet d'ensemble, sont :

- la pollution sonore, de l'air (gaz polluants, gaz à effet de serre, odeurs), des sols, des eaux souterraines, et les risques ou nuisances sanitaires induits ;
- les espèces végétales et la faune protégées affectées par le projet.

1.4. Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact, courte en elle-même, renvoie à de très nombreuses annexes (une quinzaine) ce qui ne facilite pas sa bonne compréhension. Elle peine à bien distinguer ce qui relève de la ZAC, de l'aménageur du lot D, et du futur utilisateur, indiquant à plusieurs reprises « *il reviendra au locataire de ...* » sans s'engager sur des prescriptions types dans le cahier des charges permettant de sélectionner puis de contracter avec le futur locataire. L'étude d'impact fait par ailleurs référence, lors de la présentation du projet, à l'existence de stockage de produits inflammables sans qu'aucune analyse d'effets sur l'environnement et de risques ne soit ensuite présentée dans l'ensemble du dossier.

La MRAe rappelle que l'étude d'impact d'un projet d'aménagement de ZAC doit être actualisée « *lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de [la première] autorisation* » (article L. 122-1-1 III du code de l'environnement). Le dossier présenté doit s'attacher à actualiser l'étude d'impact du dossier de réalisation de la ZAC (version juillet 2013), les caractéristiques et les impacts des opérations prévues sur les lots D, E et H, étant désormais mieux connus.

Le code de l'environnement définit d'ailleurs assez précisément le contenu de l'actualisation : « *les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en pro-*

¹¹ Le projet de PDU (P. 20) préconise « *[d']organiser un système logistique plus durable en améliorant sa qualité environnementale et en développant le report modal vers le fret ferroviaire ou fluvial* ».

cédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet ».

Recommandation 2: Actualiser l'étude d'impact de la ZAC, conformément au code de l'environnement, en intégrant dans le périmètre de l'actualisation les deux autres lots E et H, quasi concomitants et prenant en compte le présent avis de la MRAe. Préciser en particulier dans l'étude d'impact les prescriptions environnementales vis-à-vis du futur locataire.

Le résumé non technique ne reprend pas de manière synthétique, l'ensemble des éléments prévus par l'article R. 122-5 du Code de l'environnement. Il manque notamment la description complète des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement, ainsi que les mesures prévues par le maître d'ouvrage et leurs modalités de suivi.

2. Analyse thématique des incidences, et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1. Déplacements

Le trafic engendré par le projet de ZAC des Aiguilles, et ses effets induits, notamment vis-à-vis du bruit, de la qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre, constituent un enjeu majeur du projet.

L'étude de trafic réalisée par le bureau d'étude Transmobilités n'est pas jointe et n'est pas présentée dans le dossier d'étude d'impact. Elle date de 2013, ce qui est trop ancien eu égard au développement de la ZAC des Florides¹² depuis 2017, à proximité du site de projet, aux évolutions de trafic intervenues au cours des dernières années et aux précisions apportées dans l'occupation de la ZAC. Le trafic actuel est ainsi sans doute fortement sous-estimé et doit être actualisé.

La MRAe observe que le quartier des Aiguilles est desservi par le réseau autoroutier : A55, routier : RD9, RD48A, RD 568 et d'échange : échangeur A55/RD9 (de Carry), échangeur A55/RD568 (du Rove), giratoire RD568/RD48A. Il est important de souligner que l'échangeur de Carry ne permet pas de rejoindre Marignane en provenance de Marseille, ni de rejoindre Marseille en provenance de Marignane. Cet échange est assuré par l'échangeur du Rove et le réseau local (traversée de Gignac-la-Nerthe). Le site du projet est desservi par un « carrefour en T » sur la RD48A.

A terme, des aménagements routiers sont prévus pour améliorer la desserte :

- « complément sur l'échangeur A55/RD9¹³ avec création d'une bretelle complémentaire côté nord de l'A55 dans l'emprise de la ZAC pour une liaison directe A55 (sens Marseille-Martigues) / RD9 (sens Côte Bleue-Marignane), y compris doublement des voies de la RD9 jusqu'au giratoire RD9/RD48a, et d'un giratoire complémentaire côté sud de l'A55 », à la charge du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône ;

¹² Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale consultable à l'adresse : [Avis Ae du 15/07/2009](#)

¹³ Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en date du 23/11/2016 : [avis Ae du 2016-85](#). Il est écrit : « Á ce jour, la desserte [des ZAC des Aiguilles et des Florides] s'appuie sur deux demi échangeurs entre l'autoroute non concédée A55 et le réseau routier départemental (RD9, RD47, RD47a, RD48a, RD368, et RD568) : l'échangeur de Carry (A55/RD9), qui dessert les communes de la Côte Bleue ainsi que Marignane en provenance de Martigues, et l'échangeur du Rove (A55/RD568), qui dessert Gignac ainsi que Marignane en provenance de Marseille. Le système actuel des deux demi échangeurs proches l'un de l'autre fonctionne comme un échangeur complet, mais il sollicite la voirie locale et provoque des perturbations sur l'A55, la RD568 et la RD9 ».

- « giratoire d'accès à la ZAC [sur la RD48a] et voiries internes à la ZAC (qui permettent notamment la desserte du lot D) », à la charge de l'aménageur.



Figure 3: réseau routier et d'échange. Source : Google maps.

L'état initial relatif aux déplacements ne permet pas de qualifier l'état du trafic actuel à l'échelle d'une aire pertinente, qui doit notamment comprendre l'ensemble des voies d'accès sur lesquelles le programme de la ZAC aura une incidence en termes de trafic. Il ne présente par ailleurs pas les caractéristiques (y compris le calendrier prévisionnel afférent) des aménagements routiers projetés prévus par le Conseil départemental et l'aménageur, et leur articulation.

La durée des travaux¹⁴ pour les bâtiments [du lot D] est estimée à 18 mois. Le trafic en phase de chantier est estimé à 10 poids lourds et 50 véhicules légers en moyenne par jour, pour le lot D. Il est nécessaire d'évaluer le trafic induit par l'ensemble des lots de la ZAC et d'analyser les effets sur les conditions de circulation, en particulier dans l'hypothèse d'une concomitance des chantiers.

Pour la phase d'exploitation, l'estimation du trafic à l'état futur induit par le projet de ZAC est de « 1 735 véhicules légers par jour et 420 poids lourds par jour (tous sens confondus)¹⁵ ».

Les hypothèses (projets ou développements d'activités pris en compte, horizons, taux de croissances annuels...) ne sont pas présentées. Il est nécessaire d'analyser les incidences cumulées des ZAC des Aiguilles et des Florides sur le réseau routier et d'échanges (avec et sans le complément d'échangeur A55/RD9), à la date de mise en service de la ZAC des Aiguilles et à l'horizon 2040. La prévision du trafic poids lourds est largement sous-estimée au regard du nombre de camions prévus à terme sur l'ensemble des plateformes (620¹⁶) représentant 1 240 mouvements au lieu de 420 (cf. étude de la qualité de l'air de 2013).

La possibilité que le complément de l'échangeur A55/RD9 ne soit pas mis en service avant la réalisation des travaux ou l'exploitation des lots de la ZAC des Aiguilles n'est pas exclue. Le maître d'ouvrage doit porter une attention particulière à l'analyse des conditions de circulation dans la traversée de Gignac-la-Nerthe, en l'absence du complément d'échangeur.

¹⁴ La date de commencement d'exécution des travaux reste à préciser.

¹⁵ Cf. p. 43 de l'étude de la qualité de l'air et des risques sanitaires.

¹⁶ La MRAe a obtenu cette donnée après consultation des trois dossiers de demande d'autorisation environnementale (lots D, E et H).

Recommandation 3: Produire une nouvelle étude de trafic, à annexer au dossier, présentant les flux et caractéristiques des trafics actuel et futur (mise en service du lot D, de l'ensemble de la ZAC et 2040) sur le réseau routier pour un périmètre élargi, intégrant les incidences cumulées des ZAC des Aiguilles et des Florides. Décrire les aménagements routiers projetés à ce jour pour améliorer la desserte de la ZAC des Aiguilles (y compris les calendriers prévisionnels) et leur articulation avec le réseau public actuel et futur.

2.2. Qualité de l'air

L'étude de la qualité de l'air et des risques sanitaires réalisée par le bureau Véritas est jointe en annexe, elle est trop ancienne car elle date de février 2013. « Une campagne de mesure a été conduite en période estivale du 20 juin au 4 juillet 2012, avec des tubes à diffusion passive ». Les emplacements de mesure sont répartis comme suit :

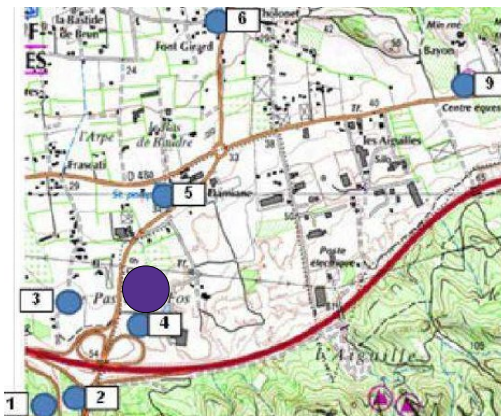


Figure 4: les points « bleus » indiquent la répartition des emplacements de mesure de la qualité de l'air. Source : étude de la qualité de l'air et des risques sanitaires.



ZAC des Aiguilles

État initial de la qualité de l'air

L'état initial relatif à la qualité de l'air s'appuie sur des données trop anciennes, qui ne prennent notamment pas en compte le développement de la ZAC des Florides (voir plus haut). Le maître d'ouvrage n'a toutefois pas positionné d'échantillonneur aux abords des zones habitées du Bosquet et des Piélettes sur la commune de Gignac-la-Nerthe, alors que les enjeux sont importants.

Le dossier indique que les concentrations mesurées en dioxyde d'azote et en benzène sont inférieures aux objectifs de qualité¹⁷ respectivement de 40 µg/m³ et de 2 µg/m³ en moyenne annuelle civile. Il est incomplet, car il ne fournit pas d'information sur les autres polluants : oxydes d'azote, oxydes de carbone, dioxyde de soufre, particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) et 10 µm (PM₁₀), hydrocarbures aromatiques polycycliques. Le dossier ne permet donc pas de qualifier la sensibilité de la zone d'étude à la pollution de l'air.

Recommandation 4: Actualiser et compléter l'état initial de la qualité de l'air en produisant des valeurs locales pour les oxydes d'azote, les oxydes de carbone, le dioxyde de soufre, les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm et 10 µm et les hydrocarbures aromatiques polycycliques, en incluant les zones habitées du Bosquet et des Piélettes sur la commune de Gignac-la-Nerthe.

¹⁷ [Cf. art. R. 222-1 du Code de l'environnement](#)

Incidences du projet sur la qualité de l'air

Pour les incidences en phase d'exploitation, le dossier indique que « les émissions ont été quantifiées pour les situations suivantes : situation actuelle (trafic 2012), situation future (avec réalisation du projet, horizon 2020), trafic spécifique généré par la ZAC d'Aiguilles, horizon 2020 ». Les émissions ont été estimées à l'aide du logiciel IMPACT (version 2.0) développé par l'ADEME et les données des émissions et de consommation pour chaque véhicule du parc français issues du logiciel COPERT (7) III.

Cette analyse ne peut être validée pour les raisons suivantes :

1- L'estimation des émissions s'appuie sur une hypothèse de trafic de « poids lourds » sous-estimée, tant de manière globale (voir plus haut) que pour ce qui est du projet puisqu'il est fait état de 170 PL et 380 VL alors qu'une autre partie du dossier évoque un trafic double (circulations allers et retours). La nouvelle étude de trafics faisant l'objet de la recommandation 3 permettait de clarifier ce point et de partir sur des bases correctes pour apprécier les effets du projet en matière de qualité de l'air (et de bruit). Plus généralement, la situation actuelle devrait concerner une année beaucoup plus récente que 2012.

2- La liste des polluants étudiés ne comprend pas l'arsenic ni le Benzo[a]pyrène¹⁸, l'étude des particules ne distingue pas les PM_{2,5} des PM₁₀.

3- Les horizons pris en compte pour la quantification des émissions de polluants (avec et sans projet) doivent être revus comme suit : à la date de mise en service de la ZAC des Aiguilles, à l'horizon 2040. Le maître d'ouvrage ne peut arguer que « l'évolution possible du terrain avec ou sans la réalisation du projet porté par la société ENSUA, demeure identique puisqu'en l'absence de réalisation du projet par cet aménageur, les terrains seraient cédés à un autre développeur logistique pour un usage similaire », pour éviter d'analyser et de comparer l'évolution du scénario de référence (sans la mise en œuvre du projet).

4- Les données relevant du logiciel COPERT III sont totalement obsolètes, seule la dernière version du logiciel COPERT V étant à utiliser désormais afin de tenir compte des éléments les plus récents sur les émissions réelles des véhicules diesel.

5- Le maître d'ouvrage a réalisé le calcul des concentrations en polluants à l'aide du logiciel ARIA-IMPACT v.1.7. Les résultats de l'évaluation des risques sanitaires indiquent que « les excès de risque individuel (ERI) sont bien inférieurs à la valeur repère 10^{-5} pour chaque composé, à l'exception des particules diesel. Pour les particules diesel, les excès de risque individuel maximum obtenus sur le domaine d'étude [...] sont équivalents à la valeur repère 10^{-5} . Les niveaux obtenus sont équivalents entre l'année 2012 et l'horizon 2020 avec le projet ». La MRAe observe que l'excès de risque individuel pour les particules diesel n'est pas équivalent à la valeur repère mais supérieur ($1,2 \cdot 10^{-5}$). L'étude des risques sanitaires aurait dû signaler qu'un risque préoccupant ne pouvait être écarté.

6- l'indice Pollution Population (IPP) – indicateur qui représente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique – n'a pas été calculé.

Recommandation 5: Reprendre entièrement le volet qualité de l'air de l'étude d'impact à l'aide de modèles d'émission et de transfert à l'atmosphère à jour, sur la base de données de trafics correctes et actualisées (avec et sans projet) à l'horizon de mise en service de la ZAC des Aiguilles et à l'horizon 2040 en utilisant le récent guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières.

¹⁸ La liste des polluants à étudier dans le cadre des études air et santé est rappelée dans le guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) du 22/02/2019 (p. 53) consultable à l'adresse : [guide CEREMA](#)

La MRAe note la présence d'odeurs pré-existantes émanant du centre « Biotechna », qui prend en charge les boues d'épuration issues du traitement des eaux usées domestiques ou industrielles (sous certaines conditions), les biodéchets et les déchets verts.

2.3. Émissions de gaz à effet de serre

Le dossier indique – sans données chiffrées – que le trafic routier et la consommation d'énergie contribueront à l'émission de gaz à effet de serre. Le volet « GES » de l'étude d'impact ne peut dès lors être considéré comme suffisant. Il est en particulier nécessaire, d'évaluer de manière quantitative, la contribution du projet aux émissions de gaz à effet de serre.

Cette évaluation doit concerner :

- d'une part la phase de construction, pour laquelle le maître d'ouvrage est seul responsable et donc en capacité de conduire une démarche « éviter - réduire - compenser » ;
- d'autre part en phase d'exploitation, à l'échelle de l'opération (lot D) mais aussi de l'ensemble de la ZAC, et intégrant les effets liés au trafic et ce sur l'ensemble du réseau routier.

Le dossier ne présente aucune mesure destinée à réduire l'utilisation de la voiture individuelle. Le maître d'ouvrage doit apporter des précisions sur les conditions de desserte (actuelles et futures) de la ZAC en matière de transports collectifs et prévoir des mesures favorisant les usages alternatifs de la voiture (covoiturage, autopartage, modes actifs).

Recommandation 6: Évaluer la contribution du projet de ZAC aux émissions de gaz à effet de serre, y compris en phase travaux avec la mise en œuvre d'une démarche éviter – réduire - compenser.

On notera enfin que le dossier présente à tort la réalisation d'une chaudière gaz comme relevant des dépenses environnementales, alors qu'il s'agit d'une technique classique de combustion.

2.4. Bruit

L'étude d'impact ne comporte pas d'analyse quantitative sur les deux sources de bruit : nuisances liées au fonctionnement de l'installation et nuisances causées par les trafics de poids lourds et de véhicules légers sur le réseau routier, notamment la RD 9, ces trafics venant s'ajouter à ceux des autres lots de la ZAC et des trafics déjà importants de cette route départementale. La MRAe constate également que le périmètre sur lequel est établi l'état initial du bruit est trop restreint (autour du lot D¹⁹). Il est nécessaire d'élargir le périmètre de mesures et d'analyse, pour intégrer notamment les voiries qui supporteront un trafic automobile supplémentaire généré par la ZAC. L'état initial ne permet pas de caractériser objectivement l'ambiance sonore aux abords du périmètre de la ZAC des Aiguilles et d'identifier les lieux où les valeurs de bruit sont proches ou au-delà des seuils réglementaires. L'étude des nuisances sonores générées par le projet de ZAC est absente du dossier, alors que la ZAC induira des nuisances liées au trafic qu'elle générera. A l'instar des projets routiers, cette évaluation doit être effectuée d'une part à la mise en service et d'autre part vingt ans après celle-ci.

¹⁹ Cf. emplacements des points de mesure (figure 5, p. 27 du dossier).

Recommandation 7: Reprendre l'analyse de l'état initial du bruit, pour intégrer notamment les voiries qui supporteront un trafic automobile supplémentaire induit par le projet de ZAC. Analyser les nuisances sonores sur la base de données de trafics actualisées (avec et sans projet) aux horizons suivants : à la date de mise en service de la ZAC des Aiguilles, à l'horizon 2040.

2.5. Pollution des sols

Une présomption de pollution des sols (par des métaux, hydrocarbures, ou autres polluants) avait été émise par le bureau d'études ICF environnement en 2011. Si le projet ne va pas aggraver cette pollution, il tient insuffisamment compte de l'état du site, ce qui peut avoir des conséquences sur la santé des personnes en phases de chantier et d'exploitation. La phase préliminaire du diagnostic de la pollution des sols est insuffisante pour garantir une bonne caractérisation des sols et une évaluation des risques sanitaires et environnementaux, et pour permettre de juger de la compatibilité de la qualité des milieux avec leur usage futur. Elle doit être complétée par les démarches décrites dans la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués actualisée en avril 2017 :

- réalisation d'un « *schéma conceptuel* » afin d'effectuer un bilan factuel de l'état des milieux ou du site étudié : identifier les sources de pollution, les différents milieux de transfert et leurs caractéristiques, et les cibles à protéger (salariés des plateformes logistiques, populations riveraines, usages des milieux et de l'environnement) ;
- interprétation de l'état des milieux pour vérifier que l'état actuel du site est compatible avec son usage ;
- définition des éléments préliminaires au plan de gestion permettent de définir, localiser, quantifier les pollutions et caractériser leur mobilité ;
- établissement du plan de gestion pour maîtriser les impacts des pollutions s'il n'est pas possible de supprimer les pollutions elles-mêmes, déterminer les mesures de gestion à réaliser en prenant en compte le bilan « coûts-avantages », engager les travaux de réhabilitation nécessaires, réaliser une analyse des risques résiduels).

Les mesures de gestion prévues doivent comporter des modalités de mise en œuvre immédiate et de suivi de leur résultat (risque résiduel) dans le temps : à savoir des actions et contrôles à réaliser, le tout selon un échéancier.

Recommandation 8: Identifier précisément les sources et la nature des pollutions du sol, les voies de transfert des polluants et d'exposition des personnes, proposer des modalités de gestion adéquates et analyser leurs incidences sanitaires et environnementales. Prévoir des modalités de suivi.

2.6. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.6.1. Flore, faune, continuités écologiques

La zone d'étude est située entre des périmètres d'intérêt écologiques au nord (ZNIEFF (8) de type I « palun de Marignane – aire de l'Aiguette », ZNIEFF de type II « étang de Bolmon - cordon du Jaï – palun de Marignane – Barlatier – la Cadière », ZSC (9) « marais et zones humides liées à l'Étang-de-Berre ») et au sud (ZNIEFF de type II « chaînes de L'Estaque et de la Nerthe – massif du Rove - collines de Carro », ZSC « Côte bleue, chaîne de L'Estaque », ZPS (9) « falaises de Niolon »).

Le projet d'aménagement de la ZAC des Aiguilles va affecter des espèces protégées de flore²⁰, d'avifaune²¹ et de mammifères²². Le maître d'ouvrage a obtenu une dérogation à l'interdiction générale de destruction et de déplacement de spécimens d'espèces végétales protégées et à l'interdiction de destruction, d'altération ou de dégradation d'habitats d'espèces animales protégées (cf. arrêté préfectoral en date du 10 janvier 2018 joint en annexe 3 du dossier).

D'une manière générale, le dossier ne décrit pas précisément et ne localise pas les mesures prévues en faveur du milieu naturel. Il ne prévoit aucune modalité de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures et n'estime pas les dépenses correspondantes.

Cela concerne en particulier les mesures compensatoires :

- C1 « itinéraire technique de germination de l'hélianthème laineux et gestion permanente d'une surface d'environ 3 ha d'espaces réservés au milieu propice au développement de cette espèce au sein de la ZAC, action menée en lien avec le conservatoire botanique national (CBN) méditerranéen » ;
- C2 « transplantation de la station de scille fausse-jacinthe (si impossibilité de mettre en œuvre la mesure E1, pour des raisons indépendantes de celles du maître d'ouvrage) ». Il est nécessaire d'indiquer clairement si la mesure d'évitement E1 est privilégiée ou s'il convient de mettre en place une mesure de compensation.

En l'absence de description de ces mesures C1 et C2, la MRAe n'est pas en mesure de se prononcer sur le respect des grands principes qui s'appliquent à la compensation : équivalence écologique et absence de perte nette²³, additionnalité²⁴, faisabilité technique²⁵.

Le dossier indique par ailleurs que « la charte lumière du Parc des Aiguilles permet de limiter significativement l'impact de l'éclairage sur la faune, et en particulier les chiroptères ». Il est nécessaire d'étayer cette assertion.

Recommandation 9: Décrire les mesures en faveur du milieu naturel (mesures compensatoires en particulier), et proposer des modalités de suivi de leur mise en œuvre et de leur efficacité.

2.6.2. Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 est présentée dans trois documents : l'étude d'impact (chapitres 3.3, 5.3 et 8.3), le formulaire d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 et le

²⁰ Hélianthème laineux, scille fausse-jacinthe.

²¹ Hibou Petit Duc, Coucou-geai.

²² Sérotine commune, Vespère de savii, Minioptère de Schreibers, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Nathusius, Pipistrelle de Kuhl.

²³ Pour chaque composante du milieu naturel, l'absence de perte nette de biodiversité n'est atteinte que si les gains écologiques estimés sont au moins égaux aux pertes. Le gain de biodiversité est acquis lorsque ces gains sont supérieurs aux pertes.

²⁴ Les mesures compensatoires doivent être additionnelles aux actions publiques existantes ou prévues en matière de protection de l'environnement. Elles peuvent conforter ces actions publiques. L'accélération de la mise en œuvre d'une politique publique de préservation ou de restauration, relative aux enjeux impactés par le projet, peut être retenue au cas par cas comme mesure compensatoire sur la base d'un programme précis (contenu et calendrier) permettant de justifier de son additionnalité avec l'action publique.

²⁵ Le maître d'ouvrage doit évaluer la faisabilité technique d'atteinte des objectifs écologiques visés par la mesure compensatoire, estimer les coûts associés à la mesure et sa gestion sur la durée prévue, s'assurer de la possibilité effective de mettre en place les mesures sur le site retenu (eu égard notamment à leur ampleur géographique ou aux modifications d'utilisation du sol proposées), définir les procédures administratives et les partenariats à mettre en place, proposer un calendrier aussi précis que possible prévoyant notamment la réalisation des mesures compensatoires.

« volet milieux naturels de l'étude d'impact et d'incidences » joints en annexe, ce qui ne facilite pas la bonne appropriation du sujet par le lecteur.

L'évaluation des incidences ne traite pas de l'ensemble du projet d'aménagement de la ZAC mais seulement, selon les documents, du lot D ou H²⁶. L'évaluation omet d'analyser les incidences du projet sur la ZSC « marais et zones humides liées à l'Etang-de-Berre »²⁷ (à 1,5 km au nord) et sur la ZPS « falaises de Niolon » (à 4 km au sud), alors que le dossier identifie le site d'étude comme « axe potentiel de circulation des chiroptères » « entre les zones rupestres de la chaîne de l'Estaque et les espaces naturels et la plaine [de] Châteauneuf-les-Martigues, Gignac-la-Nerthe et Martigues » (cf. p. 49 de l'étude d'impact).

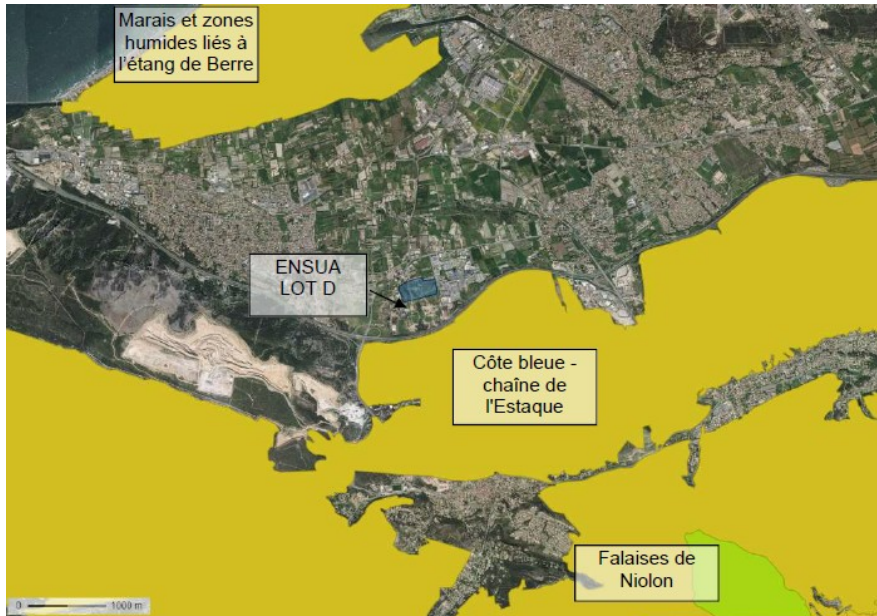


Figure 5: localisation du projet et des sites Natura 2000. Source : étude d'impact.

Recommandation 10: Évaluer les incidences du projet sur la Zone Spéciale de Conservation « marais et zones humides liées à l'Etang-de-Berre » et sur la Zone de Protection Spéciale « falaises de Niolon ».

L'évaluation se concentre uniquement sur la ZSC « Côte bleue – chaîne de l'Estaque » située à 50 m au sud de la ZAC. Le « volet milieux naturels de l'étude d'impact et d'incidences » atteste « [qu']aucune espèce de mammifère (y compris de chiroptères) d'intérêt communautaire n'est citée dans le FSD [NB : Formulaire standard de données] » de la ZSC « côte bleue - chaîne de l'Estaque » et « [qu']aucune espèce animale d'intérêt communautaire [...] n'est concernée [par des incidences] ».

La MRAe a par ailleurs identifié deux espèces de chiroptères figurant au formulaire standard de données (FSD) de la ZSC « Côte bleue – chaîne de l'Estaque » : le Minioptère de Schreibers (espèce avérée) et le Petit Murin (dont on ne sait s'il peut s'agir d'une espèce potentielle, en l'absence de renseignement dans le dossier). Sachant que le site « présente des biotopes de chasse pour les chiroptères », « [qu']une très forte activité des chauves-souris a été identifiée au sud de la parcelle », que « le site est positionné [...] entre deux ZNIEFF et zones Natura 2000 », l'évaluation des incidences doit être complétée afin de préciser les raisons pour lesquelles le projet est (ou

²⁶ Le formulaire d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 s'intéresse uniquement au lot H.

²⁷ Le formulaire standard de données (FSD) de la ZSC « marais et zones humides liées à l'Etang-de-Berre » recense les espèces de chiroptères suivantes : Grand Murin, Petit rhinolophe, Grand rhinolophe, Petit Murin, Minioptère de Schreibers, Murin de Capaccini, Murin à oreilles échancrées.

non) susceptible d'avoir une incidence sur la ZSC « Côte bleue – chaîne de l'Estaque », au regard des espèces de chiroptères avérées ou potentielles et de leurs objectifs de conservation.

A ce stade, la MRAe ne souscrit pas aux conclusions du maître d'ouvrage qui estime que le « *projet ne devrait pas porter atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site* ». La MRAe rappelle qu'en l'absence de justification, le cas échéant après mesures complémentaires d'évitement et de réduction, il conviendra de se référer à l'article L. 414-4 du code de l'environnement : « *Lorsqu'une évaluation conclut à une atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 et en l'absence de solutions alternatives, l'autorité compétente peut donner son accord pour des raisons impératives d'intérêt public majeur. Dans ce cas, elle s'assure que des mesures compensatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000* ».

Recommandation 11: Compléter le dossier pour étayer la justification de l'absence incidence sur la ZSC « Côte bleue – chaîne de l'Estaque », au regard des espèces de chiroptères avérées ou potentielles et de leurs objectifs de conservation, via si nécessaire la mise en place de mesures d'évitement et de réduction complémentaires.

Glossaire

Acronyme	Nom	Commentaire
1.ZAC	Zone d'aménagement concerté	Selon les articles L. 311-1 et suivants du code de l'urbanisme, « les zones d'aménagement concerté sont les zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement a acquis ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés ».
2.DTA	Directive territoriale d'aménagement	La directive territoriale d'aménagement précise les objectifs et orientations de l'État dans un ou plusieurs des domaines suivants : urbanisme, logement, transports et déplacements, développement des communications électroniques, développement économique et culturel, espaces publics, commerce, préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, des sites et des paysages, cohérence des continuités écologiques, amélioration des performances énergétiques et réduction des émissions de gaz à effet de serre.
3. SCoT	Schéma de cohérence territoriale	Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD).
4.SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires	Le SRADDET fixe les objectifs de moyen et long termes en lien avec plusieurs thématiques : équilibre et égalité des territoires, implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, désenclavement des territoires ruraux, habitat, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports, maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air, protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets.
5.PDU	Plan de déplacements urbains	Un plan de déplacements urbains est un document de planification défini aux articles L.1214-11 et suivants du code des transports qui détermine, dans le cadre d'un périmètre de transport urbain (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement.
6.PLU	Plan local d'urbanisme	En France, le plan local d'urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000.
7.COPERT	COmputer Program to calculate Emission from Road Transport	Le modèle COPERT est fondé sur une base de données des facteurs d'émission routiers, facteurs qui permettent de convertir des données quantitatives d'activité (données relatives aux caractéristiques du trafic automobile) en émissions de polluants.
8.ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt floristique et faunistique	L'inventaire des Znieff est un programme d' inventaire naturaliste et scientifique lancé en 1982 par le ministère chargé de l'environnement et confirmé par la loi du 12 juillet 1983 dite Loi Bouchardeau . La désignation d'une Znieff repose surtout sur la présence d'espèces ou d'associations d'espèces à fort intérêt patrimonial. La présence d'au moins une population d'une espèce déterminante permet de définir une Znieff.
9.N2000	Natura 2000	Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).