

DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE

ENQUÊTE PUBLIQUE

Relative à une

Demande formulée par la **société AG INVEST** en vue d'être autorisée à exploiter une plate-forme logistique

Située sur les communes de

Velaux et Rognac

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Pièces jointes :

*Arrêté du préfet des Bouches du Rhône du 10 janvier 2014

*Procès-verbal de synthèse des observations du public adressé au pétitionnaire le 9 mars 2014

*Lettre en réponse du pétitionnaire du 21 mars 2014

SOMMAIRE

I) Rappel du projet	page	3
II) Avis sur le dossier d'enquête	page	4
III) Avis sur le projet	page	4
IV) Avis sur les observations	page	6
V) Conclusions	page	10

I) Rappel du projet

La société AG INVEST souhaite implanter une plate-forme logistique sur un site localisé sur la commune de Velaux (pour la plus grande partie) et sur la commune de Rognac.

La plate-forme est destinée à stocker des produits banals de grande consommation composés de bois, de papiers et cartons, de matières plastiques, et des pneumatiques. Compte tenu du volume des produits susceptibles d'être stockés, le projet relève du régime de l'autorisation prévue à l'article L 512.1 du code de l'environnement pour les installations classées pour la protection de l'environnement, notamment pour les rubriques 1510, 1530, 1532, 2662, 2663.

Les bâtiments prévus qui seront réalisés par la SCI DIAMANT 78 filiale à 100% de la société AG INVEST développent une surface de près de 42 000 m² de plancher.

Les constructions lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 m² sont également soumises à étude d'impact et donc à enquête publique.

Conformément aux dispositions de l'article L 123-6, le préfet des Bouches du Rhône par arrêté du 10 janvier 2014 (joint en annexe) a décidé l'ouverture d'une enquête publique unique sur les demandes des sociétés AG INVEST et SCI DIAMANT 78 pour permettre :

- l'exploitation de la plateforme logistique au titre des installations classées
- l'obtention du permis de construire de la part des maires de Velaux et de Rognac

L'exploitation sera assurée dans le cadre d'un bail locatif qui sera consenti par AG INVEST à un utilisateur non connu pendant le déroulement de l'enquête.

Principales caractéristiques du projet

Le terrain d'assiette du projet d'une surface de 138 518 m² est situé sur la commune de Velaux, pour l'essentiel (94%), et sur celle de Rognac

(6%), à proximité de la zone d'Activités « La Verdière ». Il s'agit d'un espace agricole qui n'est plus exploité avec d'anciens bâtiments d'exploitation délabrés, récemment occupés par des gens du voyage.

Ce site est desservi par la RD20 (qui borde le site sur 350 m au nord-ouest) à partir de laquelle s'effectuera l'accès à la plate-forme. L'autoroute A7 longe le site sur 630 m dans sa partie nord-est. Au sud est la parcelle est bordée par le cours du Vallat de Monsieur sur 145m. Un autre cours d'eau le Vallat Neuf traverse le site parallèlement à la RD20.

L'emprise au sol des bâtiments représentera 42 260 m² dont un entrepôt logistique composé de 7 cellules de stockage d'une surface de 41 394,5 m².

II) Avis sur le dossier d'Enquête

Le dossier d'enquête a été établi conformément à la réglementation et comporte les éléments nécessaires à la compréhension du projet et de ses conséquences sur l'environnement.

L'avis de l'autorité environnementale, émis par la DREAL le 9 janvier 2014, indique que le dossier présenté, respecte les dispositions réglementaires définissant le contenu d'une demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, tant pour ce qui concerne le contenu de l'étude d'impact, l'étude de dangers ou l'évaluation des incidences Natura 2000.

L'étude de dangers (notamment pour ce qui concerne le risque d'incendie) a été correctement menée.

Le dossier soumis à l'enquête n'appelle pas ainsi d'observation.

III) Avis sur le projet

En terme économique ce projet devrait comporter des retombées positives car il doit être créateur de près de 300 emplois.

La localisation retenue, à proximité de l'autoroute A7 et de la zone d'activité de la Verdière à Velaux, sur d'anciennes terres agricoles abandonnées, limite de fait les atteintes à l'environnement.

Le site est, d'ailleurs, en dehors de toute zone de protection (périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable, site inscrit ou classé monument historique, zones naturelle protégée et notamment site Natura 2000 ou identifié pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales et végétales, et de leurs habitats).

L'étude d'impact montre que la conception du projet et les mesures prises pour supprimer ou réduire les impacts apparaissent dans l'ensemble appropriées au contexte et aux enjeux que ce soit pour la pollution par les eaux usées, les eaux de ruissellement, la pollution atmosphérique ou la préservation des habitats pour la faune.

Le projet respecte les dispositions de l'arrêté du 5 août 2002 relatif à la prévention des sinistres dans les entrepôts couverts soumis à autorisation sous la rubrique 1510 notamment pour ce qui concerne les mesures à prendre pour éviter la propagation d'un incendie.

Le projet bénéficie, ainsi, de ma part d'un avis globalement positif. Toutefois divers points méritent attention.

Sécurité des accès

Le projet présenté permet aux véhicules de faire un tourne à gauche en sortant du site pour aller vers Rognac et un tourne à gauche pour entrer sur le site en venant de Velaux.

Le trafic existant sur la RD20 près de 9000 véhicules/jour rend ces manœuvres très délicates et susceptibles de créer des accidents.

Un aménagement des accès (un carrefour giratoire) permettant d'éviter tout cisaillement et offrant des meilleures conditions de sécurité a été demandé par le Conseil général. Le projet devra, ainsi, être modifié sur ce point.

Conformité aux documents d'urbanisme

Sur deux aspects, hauteur du bâtiment par rapport au terrain naturel et nombre de places de parkings à créer, le pétitionnaire sollicite des dérogations au règlement du POS de Velaux dont le bien-fondé semble recevable.

Ce point n'a pas d'incidence directe sur le contenu de prescriptions au titre de la réglementation des installations classées, mais il conditionne naturellement la possibilité de réaliser le projet tel qu'il est prévu.

IV) Avis sur les observations

Principales observations

Les observations présentées, lors de l'enquête, portent sur:

- l'implantation du projet préjudiciable à l'environnement et au cadre de vie pour les riverains,
- l'accroissement du trafic notamment sur la RD20 (600 véhicules légers et 200 poids lourds supplémentaires par jour) aggravant l'insécurité et augmentant le risque d'accidents, et sur les mesures qui seraient prises pour encourager le covoiturage,
- le caractère dangereux du carrefour d'accès prévu,
- le stationnement des poids lourds sur la RD20 en dehors des heures d'ouverture créant une pollution visuelle,
- l'itinéraire des camions accédant au site, à partir de l'échangeur de Rognac, l'itinéraire le plus direct empruntant des passages sous voie ferrée interdits aux poids lourds,
- la nécessité de prévoir un échangeur à Coudoux sur l'autoroute A7, pour diminuer le trafic dans Rognac,
- l'accroissement de la pollution atmosphérique liée notamment à l'augmentation de la circulation,
- l'impact toxique d'un éventuel incendie de pneus pour les riverains,

- la pollution sonore et le bruit générés par la circulation des poids lourds et par l'activité du site de 5h à 23h, 6 jours par semaine,
- l'éclairage du site entre 5h et 23h particulièrement gênant pour les riverains,
- des lacunes dans le dossier : caractère trompeur des photos, figurant dans le dossier, pour justifier de l'intégration paysagère, qui ne montrent pas les habitations existantes et absence de l'annexe 1 de l'étude de dangers,
- la pollution générée par le site relative aux rejets des eaux usées et pluviales et le traitement des déchets,
- le risque accru d'inondation à l'aval du site et la nécessité de prévoir un recalibrage du Vallat (le petit cours d'eau longeant le site parallèlement à la RD20),
- le maintien du niveau de la nappe phréatique alimentant des puits au sud du site.

Avis sur les observations

Des éléments présents dans le dossier soumis à l'enquête et des avis et des précisions apportés par la société AG INVEST sur les observations formulées par le public, il m'apparaît que :

- l'implantation du projet est strictement conforme à la destination des terrains prévue aux POS de Velaux et de Rognac,
- l'accroissement du trafic de l'ordre de 10% sur la RD20 aura peu de conséquences sur la sécurité compte tenu de la création d'un giratoire sur la RD20, demandé par le Conseil Général, qui ralentira les véhicules. Sur ce point le projet présenté doit être modifié en concevant et réalisant un carrefour offrant de bonnes conditions de sécurité, dans le cadre d'une convention avec le Conseil Général,

- aucun stationnement de véhicules ne devrait avoir lieu sur la RD20 en dehors des heures d'ouverture compte tenu d'un parking d'attente interne au site offrant 8 places poids lourds,
- l'itinéraire naturel d'accès à la plateforme, autorisé aux poids lourds, ne traversera pas les centres villes de Rognac et de Velaux,
- la demande de réalisation d'un nouvel échangeur sur l'A7 à Coudoux est en dehors du champ de l'enquête publique,
- l'incidence du projet sur le niveau de pollution atmosphérique sera très faible
- les conséquences d'un éventuel incendie, y compris de pneus, ont été correctement étudiées et évaluées et ne comporteront aucun effet susceptible de porter gravement atteinte à la santé des habitants les plus proches,
- le bruit généré par le site a fait l'objet d'une étude approfondie montrant que les conséquences pour les habitations les plus proches resteront limitées. Toutefois, en raison des incertitudes inhérentes à ce type d'étude, l'engagement du pétitionnaire de faire des mesures de bruit après le démarrage de l'activité, pour prendre d'éventuelles mesures correctives, apparaît à retenir dans les prescriptions de l'arrêté d'autorisation d'exploiter,
- les mesures envisagées par la société sur l'éclairage du site et les plantations d'arbre de haute tige sont de nature à limiter considérablement la gêne susceptible d'être créée pour les riverains,
- la pollution générée par les eaux usées est très faible par rapport à la capacité de traitement de la station d'épuration de Rognac, quant aux eaux de ruissellement un dispositif de séparation des hydrocarbures est prévu,

-pour des pluies de période de retour voisine ou supérieure à deux ans, les aménagements auront un impact positif et réduiront donc le risque d'inondation à l'aval.

L'aggravation des inondations due à l'aménagement du site peut ainsi être considéré comme faible, voire inexistante, compte tenu du rôle des bassins de rétention. Je souligne également que la surface du site représente environ 0,6% du bassin versant du Vallat Neuf et contribue pour une part équivalente à son débit.

L'étude conduite a, toutefois, porté essentiellement sur le Vallat Neuf sur la portion traversant le site, sans approfondir la question pour l'aval après la jonction avec le Vallat de Monsieur. Les conséquences du rejet du débit de fuite des bassins de rétention de 275 l/s qui ne sera pas modulé (ce débit sera soit nul, soit égal à 275 l/s si les deux bassins fonctionnent) n'ont pas été réellement examinées.

La demande de recalibrage du Vallat de la part des riverains de ce cours d'eau à l'aval du site est légitime, mais elle n'apparaît pas devoir être traitée par le pétitionnaire, ce tronçon du cours d'eau étant en dehors du site, mais il lui appartient de démontrer qu'il n'y a pas de conséquences dommageables pour les riverains (y compris pour les petites crues).

Il serait, ainsi, souhaitable que des éléments complémentaires d'étude sur l'incidence à l'aval (notamment pour les petites crues, l'impact positif pour les épisodes pluvieux ayant une durée de retour voisine ou supérieure à deux ans ne pouvant être contesté) soient portés à la connaissance de la Mairie de Rognac dans le cadre de l'instruction du permis de construire pour répondre aux nombreuses inquiétudes manifestées sur ce point.

-l'impact sur la nappe phréatique semble devoir être très faible ; cette nappe étant manifestement alimentée par un bassin versant de dimension importante par rapport à celle du site,

Il a été ainsi répondu, à mon sens, de manière satisfaisante à la plupart des observations.

Divers points méritent toutefois attention :

-la conception du carrefour d'accès au site qui doit être revue et être redéfinie dans le cadre d'une convention avec le Conseil Général.

-les nuisances dues aux bruits pour les riverains proches qui dans le cadre de l'article R512-28 du code de l'environnement apparaissent devoir faire l'objet d'une surveillance par des mesures à effectuer après le démarrage de l'activité.

-les conséquences de la réalisation du projet sur les débits de crue à l'aval du site.

V) Conclusions

Considérant qu'il s'agit d'une plateforme logistique destinée à stocker des produits banals de grande consommation composés de bois, de papiers et cartons, de matières plastiques, et des pneumatiques, ne présentant aucun danger lié à un processus de fabrication mais présentant un risque prévisible d'incendie,

Considérant que les dispositions retenues, en conformité avec l'arrêté du 5 aout 2002 relatif à la prévention des sinistres dans les entrepôts couverts soumis à autorisation sous la rubrique 1510, permettent de limiter la propagation d'un incendie dont les effets resteront modérés et contenus pour l'essentiel à l'intérieur du site,

Considérant que les mesures prises pour limiter les impacts de cette plateforme sur l'environnement sont appropriées au site (qui est en dehors de toute zone de protection), notamment pour ce qui concerne la pollution éventuelle générée par les eaux de ruissellement, le traitement des déchets et la préservation des habitats pour la faune,

Considérant que la pollution atmosphérique liée à l'activité du site aura une incidence très faible sur le niveau général de pollution,

Considérant que l'imperméabilisation partielle du site aura une incidence faible, en raison du dimensionnement des bassins de rétention, sur les débits à l'aval, que ces bassins diminueront le risque d'inondation pour les épisodes de pluie ayant une durée de retour supérieure ou voisine de deux ans,

Considérant néanmoins qu'il serait souhaitable que l'incidence du projet sur les faibles crues du Vallat à l'aval du site soit examinée, cet aspect devant être traité dans le cadre de l'instruction du permis de construire par la ville de Rognac,

Considérant qu'il apparaît souhaitable, dans le cadre de l'article R 512-28 du code de l'environnement, d'effectuer après mise en service de la plateforme, des mesures de niveau du bruit supporté par les riverains les plus proches,

Considérant qu'il appartient à la ville de Velaux de vérifier la compatibilité du projet avec le POS,

Considérant que les accès et le raccordement à la RD20 tels qu'ils sont prévus dans le dossier soumis à enquête auraient pu générer des accidents en créant des facteurs d'insécurité et que la réalisation d'un carrefour giratoire sur la RD20 se substituant au projet initial, permettant d'éviter tout cisaillement des courants de circulation, apparaît avoir été retenue en accord avec le Conseil Général,

Il est donné un **AVIS FAVORABLE**

à l'autorisation d'exploiter par AG INVEST une plateforme logistique située sur les communes de Velaux et Rignac

Sous Réserve

-Que les accès à la route départementale 20 soient revus dans le sens d'une meilleure sécurité dans le cadre d'une convention à conclure avec le Conseil Général gestionnaire de la RD20,

-Que des mesures du niveau de bruit supporté par les riverains proches, à effectuer après la mise en service de la plateforme, soient prévues dans l'arrêté d'autorisation,

Charles Vigny

Commissaire enquêteur

27 Mars 2014



ANNEXES



PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE

PREFECTURE

DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES
DE L'UTILITE PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Marseille, le 10 JAN. 2014

BUREAU DES INSTALLATIONS ET TRAVAUX
REGLEMENTAIRES POUR LA PROTECTION DES MILIEUX

Dossier suivi par : M. CORONGIU
Tél. : 04.84.35.42.72
N° 2013-190-A

ARRETE

soumettant à une enquête publique unique les demandes formulées par
la société AG INVEST (installations classées) et sa filiale la
SCI DIAMANT 78 (permis de construire) en vue d'exploiter
une plate forme logistique située sur le territoire
des communes de Velaux et Rognac

LE PREFET DE LA REGION PROVENCE, ALPES, COTE D'AZUR,
PREFET DE LA ZONE DE DEFENSE ET DE SECURITE SUD,
PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE,
CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR
CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE,

VU le Code de l'Environnement Livre V, Titre 1^{er}, Chapitre II, et notamment ses articles R.512-9 à R.512-39,

VU le Code de l'Environnement, Livre I, Titre II, Chapitre III, et notamment ses articles R.123-2 à R.123-21,

VU la demande en date du 12 mars 2013, déposée en Préfecture le 3 mai 2013, par laquelle la société AG INVEST sollicite l'autorisation d'exploiter une plate forme logistique sur les communes de Velaux et Rognac,

VU les demandes de permis de construire déposées en mairies de Velaux et Rognac en date du 24 avril 2013 par la SCI DIAMANT 78, filiale à 100 % de la société AG INVEST,

VU les dossiers annexés aux demandes et notamment les études d'impact,

VU l'avis de l'Autorité Environnementale,

VU les rapports de la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement en date des 19 juillet 2013 et du 15 novembre 2013,

VU la décision n° E13000243/13 du Président du Tribunal Administratif de Marseille en date du 17 décembre 2013 donnant nomination d'un commissaire enquêteur,

CONSIDÉRANT que ce projet est soumis aux formalités d'enquête publique au titre des réglementations des installations classées, et des permis de construire,

CONSIDÉRANT que suite aux demandes de l'exploitant des 3 mai et 14 octobre 2013 et conformément aux articles L.123-6 et R.123-7, il y a lieu d'organiser une enquête unique pour les différentes procédures,

.../...

ARRETE

ARTICLE 1er :

Il sera procédé sur le territoire des communes de Velaux, Rognac et Berre l'Étang, à une **enquête publique unique** au sujet des demandes formulées par les sociétés AG INVEST et sa filiale SCI DIAMANT 78, situées 452-456 Avenue du Prado, 13008 Marseille,

- en vue d'être autorisée à exploiter une plate forme logistique sur le territoire des communes de Velaux et Rognac, au titre des installations classées,
- obtenir les permis de construire de la part des Maires de Velaux et de Rognac.

Le présent projet consiste à exploiter une plate forme de stockage de produits banals de grande consommation, marchandises à base de bois, papiers, cartons, produits composés de matières plastiques, pneumatiques et de produits dangereux en quantité limitée.

ARTICLE 2 :

Ces dossiers contiennent une étude d'impact et le public peut en consulter un résumé non technique sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

Cette étude a fait l'objet d'un avis de l'autorité Environnementale en date du 9 janvier 2014 qui est consultable à cette même adresse internet, et joint au dossier d'enquête publique.

Dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique :

- **au titre des installations classées**, auprès du Préfet des Bouches-du-Rhône, Bd Paul Peytral, CS 80001, 13282 Marseille Cedex 20, à la Direction des Collectivités Locales de l'Utilité et de l'Environnement (DCLUPE), Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux (BITRPM),
- **au titre des permis de construire**, auprès du Maire de Velaux (Service Urbanisme, Hôtel de Ville, 13880) ou du Maire de Rognac (Service Urbanisme, Hôtel de Ville, 13340).

ARTICLE 3 :

Est désigné en qualité de commissaire enquêteur :

Monsieur Charles VIGNY
Ingénieur Honoraire des Ponts et Chaussées
Conseiller MPM

Est désigné comme commissaire suppléant :

Monsieur Ernest REYNE
Licence en sciences économiques
Chef de Service à la Direction Générale des Impôts

Le commissaire enquêteur suppléant remplacera le commissaire titulaire en cas d'empêchement de ce dernier et exercera alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure.

ARTICLE 4 :

Les pièces des dossiers ainsi que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, resteront déposés en Mairie de Velaux, Rognac et Berre l'Etang pendant 32 jours du 3 février 2014 au 6 mars 2014 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance pendant les jours ouvrables, aux heures d'ouverture des bureaux, et consigner directement ses observations, propositions et contre propositions sur les registres ouverts à cet effet.

Ces observations, propositions et contre propositions pourront être également adressées, par correspondance, au commissaire enquêteur aux Mairies de Velaux et de Rognac, mairies sièges de l'enquête, et seront tenues à la disposition du public auprès des mairies dans les meilleurs délais.

Le commissaire enquêteur recevra personnellement les observations du public en mairies de :

Velaux, 997 Av. JeanMoulin, 13880 :

- le lundi	3 février	2014	de	9h00' à 12h00'
- le mercredi	12 février	2014	de	9h00' à 12h00'
- le mercredi	19 février	2014	de	14h30' à 17h00'
- le lundi	24 février	2014	de	14h30' à 17h00'
- le jeudi	6 mars	2014	de	14h30' à 17h00'

Rognac, Hôtel de Ville, 21 Av Charles de Gaulle, 13340 :

- le mercredi	5 février	2014	de	9h00' à 12h00'
- le lundi	10 février	2014	de	9h00' à 12h00'
- le mercredi	26 février	2014	de	14h00' à 17h00'
- le lundi	3 mars	2014	de	14h00' à 17h00'

Berre l'Etang, service Urbanisme, Place du Souvenir Français, 13130 :

- le lundi	17 février	2014	de	9h00' à 12h00'
------------	------------	------	----	----------------

Le commissaire enquêteur pourra, s'il l'estime nécessaire, faire application des dispositions prévues aux articles R.123-6 2^{ème} alinéa et des articles R.123-14 à R.123-17 du Code de l'Environnement.

ARTICLE 5 :

A l'expiration du délai d'enquête, les registres seront transmis sans délai au commissaire enquêteur, et clos par lui.

Il examinera les observations recueillies et entendra toute personne qu'il lui paraît utile de consulter ainsi que le demandeur lorsque celui-ci en fait la demande.

Dès réception des registres et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontrera, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès verbal de synthèse, en l'invitant à produire dans un délai de quinze jours ses observations éventuelles.

Conformément aux dispositions de l'article R.123-7 du Code de l'Environnement, il établira un rapport unique qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations, puis consignera dans des documents séparés, un au titre des installations classées et un au titre des permis de construire, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables à la demande d'autorisation.

Dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur enverra l'exemplaire du dossier de l'enquête publique des mairies sièges de l'enquête, au Préfet avec son rapport et ses conclusions motivées.

Le commissaire enquêteur transmettra simultanément une copie du rapport unique et des conclusions motivées, au titre de chacune des demandes au président du tribunal administratif.

ARTICLE 6 :

Copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera adressée, dès sa réception par le Préfet des Bouches-du-Rhône, au pétitionnaire et au Tribunal administratif.

Copies des observations éventuelles en réponse du demandeur ainsi que du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur seront adressées en Mairies de Velaux, Rognac et Berre l'Etang, pour y être sans délai tenues à la disposition du public pendant un an à compter de la date de la clôture des enquêtes.

Toute personne physique ou morale intéressée peut prendre connaissance de ces documents en mairies concernées, ainsi que sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr> pendant au moins un an à compter de la date de la clôture de l'enquête.

ARTICLE 7 :

Un avis reprenant les dispositions de l'article R.123-9 du Code de l'Environnement sera affiché par les soins des maires de Velaux, Rognac et Berre l'Etang, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique ainsi que dans un rayon de 2 km autour de l'établissement, et ce, pendant toute la durée de l'enquête.

Ces formalités devront être attestées par un certificat de chaque maire concerné.

Cet avis sera en outre, par les soins du Préfet de la Région Provence, Alpes, Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône, inséré dans "La Provence" et "La Marseillaise" (édition des Bouches-du-Rhône), quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et **appelé dans les huit premiers jours.**

Cet avis sera publié sur le site internet de la préfecture, <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr> quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et également pendant toute sa durée.

Enfin, ce même avis sera affiché par le demandeur, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, suivant les caractéristiques et les dimensions fixées par l'arrêté du Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement en date du 24 avril 2012, quinze jours avant l'ouverture de l'enquête.

ARTICLE 8 :

L'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation, d'exploiter la plate forme est le Préfet des BOUCHES-du-RHONE, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

Cette décision sera prise sous la forme d'arrêté préfectoral, de refus ou d'autorisation, assorti des prescriptions en tant que décision individuelle, qui sera mise en ligne sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône.

Les autorités compétentes pour délivrer les permis de construire sont les Maires de Velaux et de Rognac, étant précisé que dans ce cas, en application de l'article R.423-20 du Code de l'Urbanisme, les délais d'instruction d'un dossier complet part de la réception de l'autorité compétente du rapport du commissaire enquêteur, et que la décision ne peut être tacite conformément à l'article R.424-2 du même code.

ARTICLE 9 :

Le responsable du projet est Monsieur Alex AMMAR, Société AG INVEST, et sa filiale SCI DIAMANT 78, 452-456 Av du Prado, 13008 Marseille ; tel : 04.95.05.38.70.

ARTICLE 10 :

- Le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,
- Le Sous-Préfet d'Aix-en-Provence,
- Le Sous-Préfet d'Istres,
- Le Maire de Velaux,
- Le Maire de Rognac,
- Le Maire de Berre l'Étang,
- La Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,
- Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, Service Urbanisme,
et le Commissaire Enquêteur,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

MARSEILLE, le 10 JAN. 2014

— Pour le Préfet
Le secrétaire Général


Louis LAUGIER

DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE

ENQUÊTE PUBLIQUE

Relative aux

Demandes formulées par les sociétés **AG INVEST** et **SCI DIAMANT 78** en vue d'être autorisées à construire et à exploiter une plateforme logistique, située sur les communes de **Velaux et Rognac**

Procès-verbal de synthèse des observations du public

Référence : Arrêté du préfet des Bouches du Rhône du 10 janvier 2014

Conformément à l'article R 123-18 du code de l'environnement il est établi par le commissaire enquêteur un procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales présentées par le public.

Le présent document constitue le procès-verbal de synthèse des observations recueillies lors de l'enquête publique relative au projet de plateforme logistique présentée par les sociétés AGINVEST et SCI DIAMANT 78 pour permettre

- l'exploitation de cette plateforme au titre des installations classées
- l'obtention du permis de construire de la part des maires de Velaux et de Rognac

Les observations sont classées ci-dessous par thème :

Remarques générales sur l'implantation et le cadre de vie

Des observations sur le caractère catastrophique pour l'environnement du projet ont été formulées, la commune de Velaux étant par ailleurs considérée comme déjà bien industrialisée et urbanisée.

Il a été indiqué que la zone pavillonnaire des Brêts-Barjaquets, située à proximité du site de la plateforme logistique, ne se prêtait pas à une implantation aussi importante.

Il a été souligné que sur Rognac les terrains sont classés zone agricole et ne devraient supporter aucune construction.

Accès au site, circulation, sécurité

L'impact de 600 véhicules légers et 200 poids lourds supplémentaires par jour sur la RD20 est estimé, dans le dossier, en pourcentage du trafic actuel, il a été noté que cela ne décrivait pas correctement la réalité des conséquences de cette augmentation de trafic sur une voie qui n'a pas vocation à subir un tel afflux de véhicules.

Des observations ont été formulées sur l'accroissement de l'insécurité et des risques d'accidents liés à l'augmentation du trafic, notamment des

poids lourds, qui n'apparaîtraient pas correctement étudiés. Il a été souligné, à cet égard, le caractère déjà dangereux de la portion de RD20 desservant le site où plusieurs accidents mortels seraient déjà survenus.

Sur l'accès au site qui a été considéré, par plusieurs observations, comme dangereux, il a été indiqué qu'il aurait plus judicieux de créer un carrefour giratoire sur la RD20 plutôt qu'à l'intérieur du site.

Une observation a porté sur la mise en danger des usagers des transports en commun et notamment des enfants en raison de la proximité des arrêts de Bus.

Il a été observé que les conséquences de l'absence de parkings pour le stationnement des poids lourds en dehors des heures d'ouverture (en particulier pour ceux transportant des déchets dangereux) n'avaient pas été étudiées.

Une remarque a été formulée par un riverain (n°2776 sur la RD20) sur la difficulté accrue qu'il aurait à sortir de chez lui.

Il a également été souligné que les poids lourds venant de Velaux qui feraient demi-tour au plus proche carrefour giratoire, seraient obligés de passer deux fois sur la RD20 pour accéder à la plateforme.

Des remarques orales ont par ailleurs été formulées sur l'itinéraire des camions accédant au site, à partir de l'échangeur de Rognac, l'itinéraire le plus direct empruntant des passages sous voie ferrée interdits aux poids lourds.

La réalisation d'un échangeur sur l'autoroute A7, pour diminuer le trafic dans Rognac, a été demandée à Coudoux et une lettre au préfet a été transmise dans ce sens par une association de défense de l'environnement, échangeur auquel, selon le demandeur, devraient participer financièrement le pétitionnaire et la Ville de Velaux.

Il a été demandé les mesures prises pour encourager le covoiturage, point évoqué dans le résumé non technique

Pollution atmosphérique

Des observations ont porté sur l'accroissement de la pollution atmosphérique, lié notamment à l'augmentation de la circulation.

Sur ce point, il a été relevé que l'étude présentée ne prenait pas en compte les relevés d'AIR PACA notamment ceux de la station des Barjaquets qui recense déjà des niveaux de pollution actuels préoccupants, avec en moyenne un dépassement une fois par semaine des normes de pollution (ozone et particules fines), l'OMS préconisant au plus 25 dépassements par an.

Par ailleurs, une remarque a été formulée sur l'impact toxique d'un incendie de pneus pour les riverains qui n'aurait pas été évalué.

Pollution sonore

De nombreuses remarques ont été faites par des riverains sur le bruit généré par la circulation des poids lourds et par l'activité du site de 5h à 23h, 6 jours par semaine.

Pollution visuelle

Plusieurs observations ont déploré la pollution visuelle liée à la présence de nombreux poids lourds sur la RD20 et en stationnement sur cette voie ou à proximité.

Une crainte a été émise sur l'éclairage du site entre 5h et 23h particulièrement gênant pour les riverains.

Le caractère trompeur des photos, figurant dans le dossier de permis de construire pour justifier de l'intégration paysagère, qui ne montrent pas les habitations existantes, a été souligné.

Pollution par les eaux usées, déchets

La capacité de traitement par la station de Rognac des effluents du site a été mise en doute.

Il a été relevé le risque de pollution par les hydrocarbures véhiculés par les eaux de ruissellement.

Des craintes se sont également exprimées sur l'impact et le traitement des dépôts d'ordures présents sur le site et sur le traitement des déchets liés à l'activité de la plateforme.

Il a été demandé également la liste des déchets dangereux qui pourraient être présents sur le site (et leur provenance) et le type de traitement de matériaux qui est envisagé sur le site (ces points sont évoqués dans le résumé non technique).

Risque d'inondations

De nombreuses remarques ont porté sur l'impact de l'imperméabilisation du site et du busage du Vallat Neuf (la capacité des buses est-elle suffisante ?) et sur l'augmentation de la fréquence et de l'importance des inondations touchant les riverains du Vallat Neuf à l'aval du site.

Des doutes ont, ainsi, été émis sur l'efficacité des bassins de rétention prévus. Il a été notamment indiqué que l'étude présentée minimisait les conséquences du projet, en ne prenant pas en compte la pluviométrie de ces dernières années et notamment des inondations du 18/09/2009 qui ont conduit au débordement des bassins de rétention de LYONIIBASELL.

Une étude correcte et exacte sur ce point a été demandée.

Il a été regretté qu'à l'occasion du projet un recalibrage d'ensemble du Vallat Neuf à l'aval du site n'ait pas été prévu, permettant d'écouler les débits supplémentaires.

Nappe phréatique

Des inquiétudes ont été exprimées sur le maintien de la nappe phréatique alimentant des puits au sud du projet.

Etude de dangers

Il a été souligné que l'annexe 1 annoncée dans l'étude ne figurait pas au dossier.

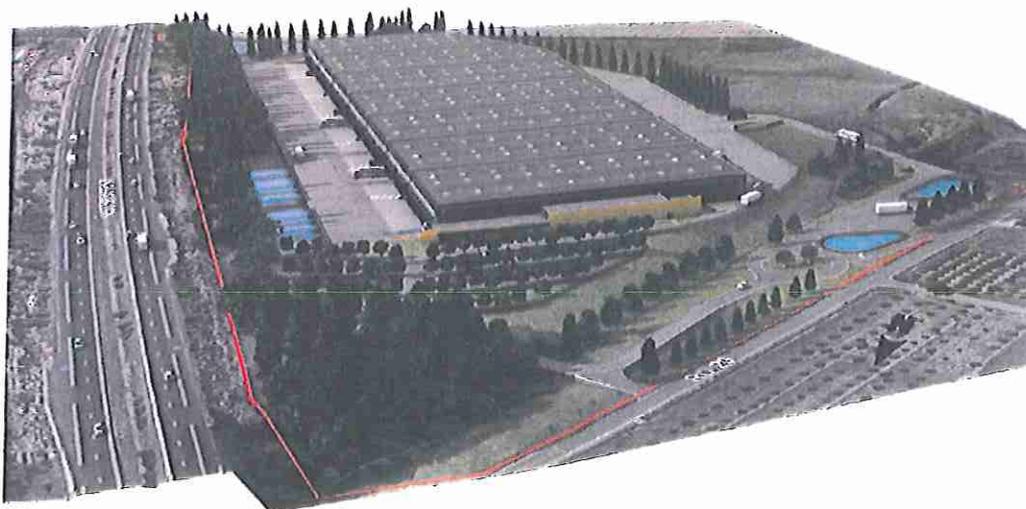


PLATEFORME LOGISTIQUE

**ELEMENTS DE REPONSE AU PROCES VERBAL DE
SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

COMMISSAIRE ENQUETEUR : M. Charles VIGNY

sur les communes de **VELAUX** et **ROGNAC**



Adresse du site :

AG INVEST
La Verdière III
Route de Coudoux
13 880 VELAUX

**Adresse du siège et pour toute
correspondance :**

AG INVEST
14 avenue d'Eylau
75 116 PARIS



Compléments demandés par M. Charles VIGNY : Extrait du Procès-verbal de synthèse des observations du public

La réponse aux compléments demandés figure en bleu.

Remarques générales sur l'implantation et le cadre de vie

Des observations sur le caractère catastrophique pour l'environnement du projet ont été formulées, la commune de Velaux étant par ailleurs considérée comme déjà bien industrialisée et urbanisée.

Il a été indiqué que la zone pavillonnaire des Brêts-Barjaquets, située à proximité du site de la plateforme logistique, ne se prêtait pas à une implantation aussi importante.

Il a été souligné que sur Rognac les terrains sont classés zone agricole et ne devraient supporter aucune construction.

D'après le règlement d'urbanisme en vigueur sur la commune de Velaux (Plan d'Occupation des Sols modifié en octobre 2009), les terrains d'implantation de la plateforme logistique se trouvent en zone NAEb qui est une zone ouverte à l'urbanisation et destinée au développement des activités économiques. Dans cette zone, sont admises les installations classées et leur extension, quels que soient les régimes auxquels elles sont soumises, à condition qu'elles ne présentent pour le voisinage aucun sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens.

Par ailleurs, une partie du périmètre autorisé au titre des installations classées sera située sur la commune de Rognac mais aucune construction n'y sera réalisée. Seule la voie engin pour les pompiers sera située sur cette commune (au niveau de la zone NC uniquement).

Ainsi, les activités projetées par AG INVEST sont autorisées sur les terrains assiette du projet.

Le site se trouve d'ailleurs à proximité des bâtiments d'activités existants et implantés dans la zone d'activité de la Verdrière, de l'autre côté de l'autoroute A7.

A noter qu'une étude paysagère a été réalisée afin d'intégrer au mieux le projet dans son environnement (étude jointe en Annexe 7).

Accès au site, circulation, sécurité

L'impact de 600 véhicules légers et 200 poids lourds supplémentaires par jour sur la RD20 est estimé, dans le dossier, en pourcentage du trafic actuel, il a été noté que cela ne décrivait pas correctement la réalité des conséquences de cette augmentation de trafic sur une voie qui n'a pas vocation à subir un tel afflux de véhicules.

Des observations ont été formulées sur l'accroissement de l'insécurité et des risques d'accidents liés à l'augmentation du trafic, notamment des poids lourds, qui n'apparaîtrait pas correctement étudié. Il a été souligné, à cet égard, le caractère déjà dangereux de la portion de RD20 desservant le site où plusieurs accidents mortels seraient déjà survenus.

Sur l'accès au site qui a été considéré, par plusieurs observations, comme dangereux, il a été indiqué qu'il aurait plus judicieux de créer un carrefour giratoire sur la RD20 plutôt qu'à l'intérieur du site.

Une observation a porté sur la mise en danger des usagers des transports en commun et notamment des enfants en raison de la proximité des arrêts de Bus.

Après concertation avec le Conseil Général des Bouches du Rhône, il a été décidé de créer un giratoire sur la RD20. Ce giratoire à 4 branches desservira l'entrée du site, la RD20 et le chemin de la Dégaye. Cet aménagement permettra de sécuriser l'accès au site ainsi que l'entrée et la sortie du chemin de la Dégaye.

La RD20 reçoit aujourd'hui un trafic relativement dense et rapide. Aucun aménagement n'existe au droit du projet pour assurer la sécurité des piétons, notamment en cas de besoin de traverser cet axe.

Le projet, et notamment la création d'un giratoire pour en assurer l'accès, permettraient de limiter la vitesse de parcours de cet axe et de générer des possibilités de traversée sécurisées.

L'étude de trafic n'a pas pu être réalisée séparément pour le trafic PL et VL. En effet, d'après le Conseil Général des Bouches du Rhône, la proportion de PL sur la RD20 au niveau de la zone du projet n'est pas connue.

Il a été observé que les conséquences de l'absence de parkings pour le stationnement des poids lourds en dehors des heures d'ouverture (en particulier pour ceux transportant des déchets dangereux) n'avaient pas été étudiées.

Un parking de stationnement des poids lourds, en amont du poste de garde a bien été prévu. Il se situe à proximité de la RD 20, sur la partie basse du terrain.

Ainsi, les poids lourds ne stationneront en aucun cas sur la RD 20 ou sur les bas côtés de cet axe routier.

Par ailleurs, l'établissement ne recevra pas de déchet provenant de l'extérieur. Les seuls déchets présents sur le site seront ceux générés par les activités de la plateforme logistique.

Les quantités présentes sur le site seront limitées, des évacuations régulières auront lieu vers des centres de traitement autorisés. Ces évacuations de déchets auront lieu pendant les heures d'ouverture de la plateforme logistique, ainsi les véhicules transportant ces déchets ne stationneront pas sur le site ou à proximité de la RD 20 en attendant l'ouverture de l'établissement. Les sociétés transportant les déchets produits par l'établissement seront agréées pour ce type de transport, conformément à la réglementation.

Une remarque a été formulée par un riverain (n°2776 sur la RD20) sur la difficulté accrue qu'il aurait à sortir de chez lui.

Il a également été souligné que les poids lourds venant de Velaux qui feraient demi-tour au plus proche carrefour giratoire, seraient obligés de passer deux fois sur la RD20 pour accéder à la plateforme.

Des remarques orales ont par ailleurs été formulées sur l'itinéraire des camions accédant au site, à partir de l'échangeur de Rognac, l'itinéraire le plus direct empruntant des passages sous voie ferrée interdits aux poids lourds.

La réalisation d'un échangeur sur l'autoroute A7, pour diminuer le trafic dans Rognac, a été demandée à Coudoux et une lettre au préfet a été transmise dans ce sens par une association de défense de l'environnement, échangeur auquel, selon le demandeur, devraient participer financièrement le pétitionnaire et la Ville de Velaux.

Comme dit précédemment, le giratoire créé sur la RD 20 ralentira la circulation et facilitera donc la sortie des véhicules.

De plus, cet aménagement permettra aux poids lourds venant de Velaux d'accéder directement au site sans avoir à passer deux fois sur la RD 20.

Dans tous les cas les poids lourds emprunteront les voies autorisées uniquement.

Il a été demandé les mesures prises pour encourager le covoiturage, point évoqué dans le résumé non technique

Des campagnes d'information auprès du personnel seront réalisées afin de promouvoir le covoiturage. Elles pourront être intégrées dans la démarche qualité / sécurité / environnement et prendre par exemple la forme d'affiches mises en place dans les locaux du personnel rappelant les bénéfices de cette pratique :

- limitation des impacts sur l'environnement,
- réduction des dépenses liées aux consommations de carburants,
- convivialité, moments d'échanges avec entre collègues de travail.

Pollution atmosphérique

Des observations ont porté sur l'accroissement de la pollution atmosphérique lié notamment à l'augmentation de la circulation.

Sur ce point, il a été relevé que l'étude présentée ne prenait pas en compte les relevés d'AIR PACA notamment ceux de la station des Barjaquets qui recense déjà des niveaux de pollution actuels préoccupants, avec en moyenne un dépassement une fois par semaine des normes de pollution (ozone et particules fines), l'OMS préconisant au plus 25 dépassements par an.

Le dossier de demande d'autorisation présente le calcul des émissions lié au trafic engendré par l'établissement. Ces émissions ont été évaluées avec le logiciel IMPACT-ADEME version 2.0 en considérant d'une part les émissions actuelles et d'autre part les émissions suite au projet.

Il apparaît que les émissions annuelles de polluants augmenteraient de + 7 % à + 18 % selon les composés. Pour rappel les composés pris en compte sont le CO, les NOx, les particules, le CO₂, le SO₂, le Pb, le Cd, les HAP et le benzène.

Les émissions des principaux polluants ont été comparées avec les émissions existantes sur les communes de Velaux et Rognac, comme le montre le tableau suivant (Cf. chapitre 11.2.1 page 129 du dossier de demande d'autorisation) :

Polluants	Velaux			Rognac		
	Emissions de la commune 2007	Emissions liées au trafic sur le tronçon de la RD 20 (existant + projet)	Part des émissions liées au trafic sur le tronçon de la RD 20	Emissions de la commune 2007	Emissions liées au trafic sur le tronçon de la RD 20 (existant + projet)	Part des émissions liées au trafic sur le tronçon de la RD 20
	en t/an	en t/an	en %	en t/an	en t/an	en %
NOx	287	2	0,70	760	2	0,26
PM 10*	27	0,1	0,37	53	0,1	0,19
PM 2,5*	20	0,1	0,50	38	0,1	0,26
CO ₂	49 000	894	1,82	266 000	894	0,34

* : Les pourcentages pour les particules de diamètres inférieurs à 10 et 2,5 µm ont été calculés par rapport aux rejets totaux de particules, ce qui est majorant.

Les émissions liées au trafic sur la RD 20 (en comptant le trafic existant et le trafic lié au projet) représentent au plus 1,82 % des émissions totales de Velaux et 0,34 % des émissions totales de Rognac (le maximum est atteint pour le CO₂).

Ces mêmes calculs sont repris ci-dessous avec les données disponibles pour l'année 2010 :

Polluants	Velaux			Rognac		
	Emissions de la commune 2010	Emissions liées au trafic sur le tronçon de la RD 20 (existant + projet)	Part des émissions liées au trafic sur le tronçon de la RD 20	Emissions de la commune 2010	Emissions liées au trafic sur le tronçon de la RD 20 (existant + projet)	Part des émissions liées au trafic sur le tronçon de la RD 20
	en t/an	en t/an	en %	en t/an	en t/an	en %
NOx	290	2	0,69	237	2	0,84
PM 10*	31	0,1	0,32	41	0,1	0,24
PM 2,5*	22	0,1	0,45	29	0,1	0,34
CO ₂	57 000	894	1,57	110 000	894	0,81

Les ordres de grandeurs restent les mêmes. Pour Rognac, la part des émissions liées au trafic sur la RD 20 est légèrement plus importante mais reste inférieure à 0,85 %.

Pour Velaux, la part des émissions liées au trafic sur la RD 20 diminue légèrement, les émissions globales sur la commune étant plus élevées en 2010 qu'en 2007.

Par ailleurs, le tableau ci-dessous reprend les résultats de la surveillance effectuée sur la commune de Rognac en 2012 au niveau de la station des Barjaquets (source : Bilan annuel 2012 de la qualité de l'air - AirPaca) :

Polluants	Moyenne annuelle 2012 AirPaca	Objectif de qualité (article R221-1 du Code de l'Environnement) Moyenne annuelle	Concentration maximum en moyenne annuelle liée au trafic sur la RD 20 (résultats de la modélisation ARIA IMPACT)
	en $\mu\text{g}/\text{m}^3$	en $\mu\text{g}/\text{m}^3$	en $\mu\text{g}/\text{m}^3$
O ₃	58	/	/
PM 10	22	30	$0,327 \times 10^{-1} *$
C ₆ H ₆ (benzène)	0,9	2	$0,602 \times 10^{-4}$
NO ₂	15	40	0,617
NOx	3	/	
SO ₂	1	50	$0,666 \times 10^{-2}$
Plomb	/	0,25	$0,565 \times 10^{-4}$
Cadmium	/	5×10^{-3} (valeur cible)	$0,839 \times 10^{-6}$
Benzo(a)pyrène (HAP)	/	1×10^{-3} (valeur cible)	$0,467 \times 10^{-4}$

* Valeur calculée en assimilant l'ensemble des particules à des PM 2,5

A noter que les évolutions des concentrations en ozone ne peuvent pas être évaluées étant donné que ce n'est pas un composé émis directement mais qui se forme dans l'atmosphère à partir des hydrocarbures et des oxydes d'azote sous l'effet du soleil.

On constate que :

- les valeurs moyennes annuelles relevées au niveau de la station de Rognac-Barjaquets pour les principaux polluants générés par le trafic routier respectent les objectifs de qualité fixés par le Code de l'environnement,
- les concentrations maximum en moyenne annuelle générées par le trafic sur la RD 20 (en tenant compte du trafic actuel et de l'augmentation liée au projet) sont relativement faibles et bien inférieures aux objectifs de qualité de l'air précités.

Il apparaît ainsi que le projet aura un impact limité sur la qualité de l'air dans le secteur.

Par ailleurs, l'évaluation des risques sanitaires qui a été menée a conclu à un risque sanitaire acceptable pour les populations avoisinantes, en considérant des hypothèses majorantes :

- trafic lié à l'établissement considéré comme maximal, 365 jours par an,
- considération d'une cible sédentaire qui passe 100% du temps dans la zone,
- supposition que les concentrations modélisées dans l'air ambiant sont identiques à celles auxquelles les populations sont exposées dans l'air intérieur des bâtiments.

Par ailleurs, une remarque a été formulée sur l'impact toxique d'un incendie de pneus pour les riverains qui n'aurait pas été évalué.

Concernant l'impact toxique d'un incendie de pneus, ce scénario a été pris en compte dans l'étude de danger et la modélisation est présentée au chapitre 14.4.4 page 244 et en annexe 16.

A noter que 2 situations ont été retenues : incendie débutant et incendie généralisé. Quelque soit le scénario et les conditions météorologiques, les seuils des effets létaux et irréversibles équivalents des fumées ne sont pas atteints au-delà du foyer de l'incendie. Il n'y a donc pas de risque toxique ni à hauteur d'homme, ni en hauteur puisque le panache en concentration toxique ne s'étend pas au-delà du foyer de l'incendie (conclusions présentées en page 255).

Pollution sonore

De nombreuses remarques ont été faites par des riverains sur le bruit généré par la circulation des poids lourds et par l'activité du site de 5h à 23h, 6 jours par semaine.

Des mesures de niveaux sonores ont été effectuées de jour et de nuit. Des simulations ont été réalisées afin de déterminer les niveaux attendus suite au projet. Il apparaît que les niveaux de bruit en limite de propriété et les émergences au niveau des habitations les plus proches du site attendus sont conformes à la réglementation en vigueur.

Une campagne de mesure de bruit est prévue, après le démarrage des activités (Cf. plan d'action page 312) afin de s'assurer de cette conformité. En cas de dépassement des valeurs limites réglementaires, les mesures correctives nécessaires seraient prises.

Pollution visuelle

Plusieurs observations ont déploré la pollution visuelle liée à la présence de nombreux poids lourds sur la RD20 et en stationnement sur cette voie ou à proximité.

Une crainte a été émise sur l'éclairage du site entre 5h et 23h particulièrement gênant pour les riverains.

Le caractère trompeur des photos, figurant dans le dossier de permis de construire pour justifier de l'intégration paysagère, qui ne montrent pas les habitations existantes, a été souligné.

Les poids lourds ne stationneront en aucun sur la RD 20 ou sur les bas côtés de cet axe routier. Une zone d'attente a été prévue en amont du poste de garde afin que les poids lourds puissent stationner sans occasionner de gêne.

Des aménagements paysagers sont prévus. En particulier, des arbres de haute tige seront disposés le long de la RD 20, au niveau de la zone d'attente des poids lourds. Sur l'ensemble de la zone, 244 arbres de haute tige seront plantés, afin de limiter l'impact du projet sur le paysage.

Par ailleurs, les habitations apparaissent sur les vues de l'intégration paysagère jointe en Annexe 7 du dossier de demande d'autorisation, comme le montre les vues suivantes :



Habitations



Vue d'insertion depuis la Route de Velaux - RD55, depuis le Sud vers le Nord



Vue d'insertion depuis l'Autoroute du Soleil - A7, du Nord vers le Sud-Est.

Concernant l'éclairage du site, celui-ci sera limité autant que nécessaire, à la fois pour limiter les nuisances sur le voisinage et réduire les consommations énergétiques. Un éclairage minimum sera toutefois nécessaire pour assurer la sécurité. De plus, les arbres de haute tige qui seront mis en place atténueront la perception des éclairages depuis l'extérieur.

A noter que les mesures prévues afin de limiter les nuisances sur les chiroptères (Cf. note complémentaire jointe en Annexe 5) permettront également de limiter les gênes pour les riverains :

- restreindre au maximum les illuminations nocturnes selon les besoins de fonctionnement et de sécurité,
- éviter toute illumination dirigée vers le ciel (lampadaires sphériques, spots en contre-plongée, ...),
- intégrer des systèmes d'éclairage temporisés.

Pollution par les eaux usées, déchets

La capacité de traitement par la station de Rognac des effluents du site a été mise en doute.

Il a été relevé le risque de pollution par les hydrocarbures véhiculés par les eaux de ruissellement.

Des craintes se sont également exprimées sur l'impact et le traitement des dépôts d'ordures présents sur le site et sur le traitement des déchets liés à l'activité de la plateforme.

Il a été demandé également la liste des déchets dangereux qui pourraient être présents sur le site (et leur provenance) et le type de traitement de matériaux qui est envisagé sur le site (ces points sont évoqués dans le résumé non technique).

Concernant les rejets d'eaux :

Les réseaux d'évacuation des eaux seront de type séparatifs :

- réseaux d'eaux usées sanitaires,
- réseaux d'eaux pluviales de toitures,
- réseaux d'eaux pluviales de voiries.

Les eaux usées seront dues uniquement à l'usage sanitaire (WC, douche, ...), il n'y aura pas de rejet d'eaux industrielles ou de refroidissement.

Les rejets de la plateforme logistique représenteront 0,47 % du débit de référence de la station de Rognac, avec un maximum de 1,55 % de la capacité de traitement de la station d'épuration communale pour la DCO.

Un Equivalent Habitant (EH) correspond à 60 g/j de DBO₅, 120 g/j de DCO, 90 g/j de MES et un volume de 150 l/j. Les rejets, estimés à 15 m³/jour représenteront environ 100 EH. La capacité de traitement de la station de Rognac est de 16 100 EH. En termes d'Equivalent Habitant, les rejets de l'établissement représenteront donc 0,62 % des capacités de la station de Rognac.

D'après les données disponibles sur le site <http://assainissement.developpement-durable.gouv.fr/> , la station de Rognac est conforme en équipements et en performance pour les années 2009 à 2012 (Source : MEDDE - ROSEAU - Août 2013).

Seules les eaux pluviales des voiries et parkings seront susceptibles d'être souillées par des hydrocarbures. Ces eaux transiteront par des séparateurs d'hydrocarbures avant de rejoindre les bassins de compensation et d'être rejetées dans le milieu naturel. L'étude hydraulique jointe en Annexe 2 détaille le dimensionnement des séparateurs d'hydrocarbures. La teneur résiduelle après traitement sera de 5 mg/l, les séparateurs prévus étant de classe 1. Par ailleurs, l'entretien régulier de ces équipements est prévu (vidange annuelle indiquée en page 104 du dossier). Ces dispositions permettront de limiter le risque de pollution lié aux hydrocarbures.

Concernant la gestion des déchets :

Les déchets actuellement présents sur le site seront évacués en décharge avant le début du chantier.

A noter que l'établissement ne recevra pas de déchet provenant de l'extérieur. Les seuls déchets présents sur le site seront ceux générés par les activités de la plateforme logistique.

Les quantités présentes sur le site seront limitées, des évacuations régulières auront lieu vers des centres de traitement autorisés.

Les déchets dangereux susceptibles d'être présents sur le site sont présentés au chapitre 11.5.2 page 141. Il s'agit des déchets générés par les activités de la plateforme logistique :

- tubes fluorescents ou cathodiques usagés,
- matériels informatiques ou électroniques défectueux,
- cartouches d'imprimantes.

Aucun traitement de déchet n'est envisagé sur le site. L'exploitant fera appel à des entreprises spécialisées dans le traitement des déchets pour éliminer les déchets générés par ses activités (VEOLIA ou SITA par exemple).

Par ailleurs, pour les déchets générés par les activités de maintenance (entretien des installations électriques, batteries des engins de manutention, ...), les entreprises effectuant les opérations de maintenance seront chargées de récupérer les déchets et de les faire éliminer vers des filières autorisées.

Risque d'inondation

De nombreuses remarques ont porté sur l'impact de l'imperméabilisation du site et du busage du Vallat Neuf (la capacité des buses est-elle suffisante ?) et sur l'augmentation de la fréquence et de l'importance des inondations touchant les riverains du Vallat Neuf à l'aval du site.

Des doutes ont, ainsi, été émis sur l'efficacité des bassins de rétention prévus. Il a été notamment indiqué que l'étude présentée minimisait les conséquences du projet, en ne prenant pas en compte la pluviométrie de ces dernières années et notamment des inondations du 18/09/2009 qui ont conduit au débordement des bassins de rétention de LYONIIBASELL.

Une étude correcte et exacte sur ce point a été demandée.

Il a été regretté qu'à l'occasion du projet un recalibrage d'ensemble du Vallat Neuf à l'aval du site n'ait pas été prévu, permettant d'écouler les débits supplémentaires.

Concernant le busage du Vallat Neuf - Etude hydraulique jointe en Annexe 1 :

A noter que le recalibrage d'ensemble du Vallat Neuf à l'aval du site n'a pas été envisagé pour les raisons suivantes :

- Concernant les effets des remblais dans la zone inondable et les effets des couvertures du ruisseau, l'étude a dimensionné les ouvrages de passage des véhicules légers à $43 \text{ m}^3/\text{s}$ et des poids lourds à $32 \text{ m}^3/\text{s}$ et a démontré que l'exhaussement de la ligne d'eau est temporaire (impact sur un linéaire assez court restant dans l'emprise RD 20 - versant, Cf. page 56 de l'Annexe 1). A l'aval, la situation redevient équivalente rapidement au vu du profil en travers RD 20 - Ruisseau - Versant, mais il n'y a pas eu de modélisation sur ce linéaire. Néanmoins, la visite de terrain et la caractérisation de l'existant a eu lieu sur la commune de Rognac également (voir rapport photo joint à l'étude par exemple).
- Le Vallat Neuf est considéré comme un cours d'eau. Bien que ne présentant pas d'enjeu faune-flore spécifique au niveau du site, il convient de le préserver au maximum. Ainsi, il a été pris parti de modifier ce cours d'eau sur une longueur la plus petite possible.

Par ailleurs, les données pluviométriques de Marignane pour la période 1960 - 2011 ont été étudiées et comparées à celles prises en compte dans l'étude hydraulique réalisée.

Les coefficients de Montana pour la période 1960 - 2011 sont sensiblement les mêmes que les coefficients considérés dans l'étude :

- Etude : $a = 4.539$ et $b = 0.403$ pour la décennale,
- Données 1960-2011 : $a = 4.428$ et $b = 0.442$ pour la décennale.

Dans l'étude réalisée, le débit a été estimé à $15,76 \text{ m}^3/\text{s}$ pour une pluie décennale et $36,24 \text{ m}^3/\text{s}$ pour une pluie centennale.

Ces débits ont été surestimés à $19 \text{ m}^3/\text{s}$ et $39 \text{ m}^3/\text{s}$ par sécurité, lié aux incertitudes des données pluviométriques d'une part et des méthodes de calcul hydrologiques d'autre part.

Les calculs avec les nouvelles données 1960-2011 donnent des résultats équivalents (15,45 m³/s au lieu de 15,76 m³/s pour la décennale par exemple).

Il est donc confirmé que les débits spécifiques pris en compte dans l'étude sont représentatifs, pour les périodes de retour 10 ans et 100 ans.

Concernant les bassins de rétention - Note de dimensionnement jointe en Annexe 2 :

Les recommandations de la DDTM des Bouches-du-Rhône ont été prises en compte pour dimensionner les bassins, à savoir :

- débit de fuite le plus pénalisant entre 20 l/s/ha et Q(2ans)
- pluie trentennale

Les bassins ont été dimensionnés en prenant en compte les pluies de la station météorologique d'Istres pour une pluie de période de retour 30 ans. Les intensités de la pluie prises en compte sont les suivantes : 104,37 mm d'eau en 6 h, 154,72 mm d'eau en 24h.

D'après les relevés météorologiques de la station de Marseille- Marignane disponibles sur le site internet <http://pluiesextremes.meteo.fr/index.php> (site édité par Météo-France et développé avec le soutien du Ministère du Développement Durable / Direction Générale de la Prévention des Risques), voici les intensités relevées le 18/09/2009 : 76 mm en 6h, 104 mm en 24h.

Les données retenues dans l'étude de dimensionnement sont donc majorantes par rapport à la pluie du 18/09/2009.

Le débit de fuite rejeté par les bassins n'aura qu'un très faible impact sur le fonctionnement des Valats et n'augmentera pas le risque de d'inondation. En effet, d'après une étude effectuée sur le Valat Neuf, la capacité du lit mineur du cours d'eau est d'environ 10m³/s. Hors, le débit de rejet des bassins dans le Valat Neuf est de 60l/s et représente donc seulement 0.6% du débit pouvant être accueilli par le lit mineur du cours d'eau. Le débit de fuite des bassins est donc négligeable en regard de la capacité du Valat.

De plus, l'occurrence d'un débit de 10m³/s dans le Valat Neuf est légèrement supérieure à 2ans. Hors le débit de fuite des bassins est inférieur au débit actuellement rejeté dans les Valats par ruissellement pour une pluie de période de retour 2 ans. Lorsque le cours d'eau arrivera à un débit proche de 10m³/s (crue restant dans le lit mineur du Valat), les aménagements amélioreront donc la situation car le débit de fuite sera inférieur au débit de rejet du terrain en situation actuelle. Les aménagements réalisés n'augmentent donc pas le risque de débordement du cours d'eau.

Pour les fortes pluies (pluies de période de retour supérieure à 1 an), les bassins diminueront le débit de rejet dans les Valats et réduiront donc le risque d'inondation à l'aval. Pour des pluies de plus faible intensité il n'y a pas de problème car la capacité du lit mineur du cours d'eau est largement suffisante.

Nappe phréatique

Des inquiétudes ont été exprimées sur le maintien de la nappe phréatique alimentant des puits au sud du projet.

AG INVEST n'a pas prévu de réaliser de forage et ne prélèvera pas d'eau dans la nappe phréatique.

Le site sera raccordé au réseau d'alimentation en eau potable pour les besoins sanitaires des employés (WC, douche, ...).

Les seuls prélèvements d'eau dans le milieu naturel concerneront la défense incendie. En effet l'établissement sera raccordé au réseau de la Société du Canal de Provence pour la défense incendie. En fonctionnement normal, les prélèvements dans le Canal de Provence seront limités (compensation du phénomène d'évaporation au niveau des bassins de réserves d'eau incendie afin de maintenir sur le site la quantité d'eau nécessaire à la lutte incendie).

Par ailleurs, le débit de prélèvement dans le Canal sera défini avec la Société du Canal de Provence qui prend en compte les besoins liés à l'ensemble des utilisateurs du réseau.

Ainsi, il apparaît que le projet d'AG INVEST n'est pas de nature à nuire au maintien de la nappe phréatique alimentant les puits au sud du projet.

Etude de danger

Il a été souligné que l'annexe 1 annoncée dans l'étude ne figurait pas au dossier.

L'annexe 1 à laquelle il est fait référence dans l'étude de danger est l'étude hydraulique relative au busage du Vallat Neuf (annexe à laquelle il est également fait référence dans la notice technique et dans l'étude d'impact, notamment aux chapitres 7 page 58 et 11.1.4 page 106).

Cette annexe a bien été jointe au dossier et elle n'est pas spécifique à l'étude de danger.

A noter par ailleurs que les principaux éléments de cette étude (cartographies, conclusions, ...) ont été directement repris dans le corps du dossier, en particulier aux chapitres suivants :

- chapitre 11.1.4 page 106 « Impact du busage sur la qualité du vallat neuf »
- chapitre 13.3.1 « Inondation »

Fait à Marseille, le 21 mars 2014

Alex AMMAR
(Président AG INVEST)