

Département des Bouches du Rhône

## Commune de Berre l'Etang

Enquête publique du 20 avril au 22 mai 2015

### **Demande présentée par la société GOODMAN, en vue d'être autorisée à exploiter un bâtiment à usage logistique à Berre l'Etang**

### **Rapport du commissaire enquêteur**

1. Généralités	
1.1. Le cadre juridique	page 2
1.2. Descriptif du projet	page 4
1.3. La composition du dossier	page 6
2. Organisation et déroulement	page 8
2.1. Préparation	page 8
2.2. Publicité	page 9
2.3. Le déroulement	page 10
3. Réception du public	page 10
3.1. Permanences	
3.2. Observations et réponses du maitre d'ouvrage	

# 1. Généralités

## 1.1. Le cadre juridique

La société Goodman a déposé une demande en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un bâtiment à usage d'activité logistique au sein du parc d'activité Euroflory sur la commune de Berre l'Etang (13130).

Conformément à l'article L 512-2 du code de l'environnement, cette demande a fait l'objet d'un avis de recevabilité de la part des services de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement en date du 26 novembre 2014.

Par arrêté du 18 février 2015, la préfecture a prescrit l'ouverture d'une enquête publique sur le territoire des communes de Berre l'Etang, Rognac, la Fare les Oliviers et Velaux du lundi 20 avril 2015 au vendredi 22 mai inclus.

En application du Code de l'Environnement, l'établissement est soumis à autorisation au titre de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement pour les rubriques 1510, 1530, 1532, 2663-1 et 2663-2.

Il est également soumis à déclaration au titre de la rubrique 2925.

Le tableau récapitulatif ci-dessous présente l'ensemble des rubriques retenues sur le site.

Rubrique	Désignation de l'activité	Capacité de l'installation	Régime
1510-1	Entrepôt couvert (stockage de produits en quantité supérieure à 500 t) d'un volume supérieur ou égal à 300 000 m <sup>3</sup> .	Surface d'entreposage = 40 994 m <sup>2</sup> Hauteur moyenne sous bac = 11,94 m Volume de l'entrepôt = 489 468 m <sup>3</sup> Capacité de stockage maximale : 41 000 tonnes	<b>Autorisation</b>
1530-1	Dépôt de papier, carton ou matériaux combustibles analogues, y compris les produits finis conditionnés, la quantité stockée étant supérieure à 50 000 m <sup>3</sup> .	Capacité de stockage maximale : 82 000 palettes de 1,44 m <sup>3</sup> , soit 118 080 m <sup>3</sup>	<b>Autorisation</b>
1532-1	Dépôt de bois sec ou matériaux combustibles	Capacité de stockage maximale :	<b>Autorisation</b>

	analogues, y compris les produits finis conditionnés, la quantité stockée étant supérieure à 20 000 m <sup>3</sup> .	82 000 palettes de 1,44 m <sup>3</sup> , soit 118 080 m <sup>3</sup>	
<b>2663-1-a</b>	Pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères (stockage de) : A l'état alvéolaire ou expansé tels que mousse de latex, de polyuréthane, de polystyrène, etc. Le volume susceptible d'être stocké étant supérieur à 45 000 m <sup>3</sup> .	Capacité de stockage maximale : 82 000 palettes de 1,44 m <sup>3</sup> , soit 118 080 m <sup>3</sup>	<b>Autorisation</b>
<b>2663-2-a</b>	Pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères (stockage de) : : Dans les autres cas et pour les pneumatiques, le volume susceptible d'être stocké étant supérieur à 80 000 m <sup>3</sup>	Capacité de stockage maximale : 82 000 palettes de 1,44 m <sup>3</sup> , soit 118 080 m <sup>3</sup>	<b>Autorisation</b>
<b>2925</b>	Atelier de charge d'accumulateur dont la puissance maximale de courant continu est supérieure à 50 kW.	500 kW	<b>Déclaration</b>
<b>2910-A-2</b>	Installation de combustion qui consomme exclusivement du gaz naturel.	900 kW	<b>Non classé</b>

## 1.2. Descriptif du projet

Cet établissement sera construit en deux phases : la première phase de 31 950 m<sup>2</sup> a fait l'objet d'un arrêté d'enregistrement en date du 11 juin 2012 au titre des rubriques 1510, 1530, 1532, 2663-1 et 2663-2 de la nomenclature des ICPE.

Cette première phase est opérationnelle depuis septembre 2013.

La seconde tranche de 11 666 m<sup>2</sup> consistera en la construction de deux nouvelles cellules d'entreposage en pignon Nord de la première tranche du bâtiment. Cette extension portera le volume global de l'entrepôt à 489 468 m<sup>3</sup>.

Avec cette extension, l'établissement sera soumis à autorisation au titre des rubriques 1510, 1530, 1532, 2663-1 et 2663-2 de la nomenclature des ICPE.

Le présent dossier vise à autoriser la construction de la seconde tranche de l'établissement.

Le tableau ci-dessous présente les surfaces de la première tranche (cellules 1 à 5) ainsi que les surfaces de la seconde tranche (cellules 6 et 7).

1 <sup>ère</sup> tranche		2 <sup>nd</sup> tranche	Total
<b>RdC</b>	<b>30 877 m<sup>2</sup></b>	<b>11 666 m<sup>2</sup></b>	<b>42 804 m<sup>2</sup></b>
Entrepôt	29 200 m <sup>2</sup>	11 666 m <sup>2</sup>	40 866 m <sup>2</sup>
Locaux de charge	798 m <sup>2</sup>	-	798 m <sup>2</sup>
Chaufferie	39 m <sup>2</sup>	-	39 m <sup>2</sup>
Local sprinkler	35 m <sup>2</sup>	-	35 m <sup>2</sup>
Bureaux et locaux sociaux	807 m <sup>2</sup>	-	807 m <sup>2</sup>
Locaux techniques (poste de garde, transfo, local TGBT)	110 m <sup>2</sup>	-	110 m <sup>2</sup>
<b>R+1</b>	<b>803 m<sup>2</sup></b>		<b>803 m<sup>2</sup></b>
Bureaux et locaux sociaux	803 m <sup>2</sup>		
<b>TOTAL</b>	<b>31 680 m<sup>2</sup></b>	<b>11 666 m<sup>2</sup></b>	<b>43 346 m<sup>2</sup></b>



La photo ci-dessus montre une extrémité du bâtiment actuel et l'emplacement de l'extension au Nord (à droite sur la photo).

Le site se décomposera de la façon suivante :

Surface du terrain (emprise exploitation) 97 639 m<sup>2</sup>  
(69 833 m<sup>2</sup> de terrain existant + 27 806 m<sup>2</sup> d'extension)

Emprise du bâtiment 42 804 m<sup>2</sup>

Voiries totales 26 180 m<sup>2</sup>

Espaces verts et bassins d'infiltrations totales 27 492 m<sup>2</sup>.

Le bâtiment est destiné à un usage de stockage, d'expédition, d'activité et de bureaux.

L'accès au terrain se fait par le Sud depuis la voie de desserte existante sur la zone.

Le bâtiment respectera les règles d'implantation et de retrait énoncées dans le règlement d'aménagement de la zone.

Avec les deux cellules d'extension, les dimensions du bâtiment (hors plot de bureaux et locaux techniques) seront :

-longueur : 371 m

-largeur : 124 m

Cet entrepôt est destiné à accueillir une activité d'entreposage et de logistique, s'appliquant à des marchandises diverses.

Le bâtiment pourra accueillir environ 82 000 palettes dans sept cellules d'une superficie variant de 5 794 à 5 918 m<sup>2</sup>. Les produits stockés dans ces cellules seront des produits divers (classement 1510, 1530, 1532, 2663-1 et 2663-2). Ces produits ne présentent pas d'autres risques que leur combustibilité.

Ces produits ne présentent pas d'autres risques que leur combustibilité.

D'une manière générale les différentes étapes de l'activité logistique qui sera exercée sur le site sont :

- ☒ La réception des produits avec un approvisionnement par poids lourds,
- ☒ Le stockage des produits dans les différentes cellules,
- ☒ La préparation des commandes,
- ☒ L'expédition des produits par route.

L'activité de l'établissement nécessitera le travail de plusieurs équipes chargées de la réception et du contrôle des marchandises, du stockage, de la préparation des commandes, du contrôle de la préparation des commandes et de l'expédition. Le personnel sera composé essentiellement de préparateurs de commandes et de caristes.

La société GOODMAN Berre Logistics France envisage la présence de 280 personnes maximum dans cet établissement qui est amené à être en activité du lundi au samedi, 52 semaines par an, 24 heures sur 24.

L'exploitant intégrera dans ses consignes d'exploitations et dans ses consignes de sécurité les prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter.

### **1.3. La composition du dossier**

Conformément aux exigences de l'article R 512-6 du Code de l'Environnement, le présent Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter comprend les documents suivants :

- ☒ Un résumé non technique de l'étude d'impact et un résumé non technique de l'étude des dangers (34 pages)
- ☒ Une présentation du demandeur (20 pages);
- ☒ Une étude d'impact (82 pages);
- ☒ Une étude de dangers (89 pages) ;
- ☒ Une notice relative à l'hygiène et à la sécurité (15 pages) ;

- ☒ Une carte au 1/25000 sur laquelle est indiqué l'emplacement proposé ;
- ☒ Un plan des abords de l'installation à l'échelle 1/2500ème couvrant le dixième du rayon d'affichage ;
- ☒ Un plan d'ensemble des installations à l'échelle 1/500ème dans un rayon de 35 m autour du site indiquant les dispositions projetées de l'installation ainsi que l'affectation des constructions et terrains avoisinants. Pour ce plan, la société GOODMAN BERRE LOGISTICS France sollicite une dérogation (article R512-6 alinéa 3 du Code de l'Environnement).

Et 18 annexes dont liste ci- après :

1. Extrait Kbis de la société GOODMAN
2. Plans
3. Dimensionnement D9/ D9A
4. Récépissé du dépôt du permis de construire
5. Règlement de zone (14 pages)
6. Fiches météorologiques (3 pages)
7. Fiches faune- flore (60 pages)
8. Etude trafic (12 pages)
9. Valeurs toxicologiques de référence (5 pages)
10. Courrier du maire (4 pages)
11. Accidentologie stockage (32 pages)
12. Accidentologie chaufferie (11 pages)
13. Etude foudre (37 pages)
14. Fichiers flumilog : incendie d'une cellule (31 pages)
15. Fichiers Flumilog : incendie de trois cellules (60 pages)
16. Présentation de la méthode de dispersion (4 pages)
17. Modélisation des dispersions : incendie d'une cellule (19 pages)
18. Modélisation des dispersions : incendie de trois cellules (19 pages)

D'autre part, l'avis de l'autorité environnementale en date du 22 janvier 2015 est joint au dossier.

## **2. Organisation et déroulement**

### **2.1.Préparation**

Le 20 mars 2015, une réunion a eu lieu sur le site GOODMAN de Berre avec Eric Bouteille directeur technique de Goodman, porteur du projet, Georges Viotti commissaire enquêteur suppléant et Michel Depoux, commissaire enquêteur titulaire. Cette réunion a été l'occasion de faire le point sur la société Goodman, l'historique du projet, d'échanger sur le dossier et de visiter l'installation existante en service depuis septembre 2013.

Le commissaire enquêteur titulaire s'est ensuite déplacé dans les différentes communes concernées par le dossier pour parapher les documents et le registre, d'abord dans la commune de Berre le 26 mars, puis le 27 mars à Rognac et la Fare et enfin le 10 avril à la commune de Velaux.

### **2.2.Publicité**

Conformément à la législation en vigueur, différentes formes d'affichage ont été mises en place :

- L'affichage sur place, certifié par constat d'huissier le 1/04/2015. Voir en annexe 2 le procès-verbal du constat d'huissier.
- L'affichage dans les différentes mairies concernées.
- Les annonces dans la presse : Avant l'enquête : le 30/03/2015 dans la Provence avec rectificatif le 1/04/2015 suite à une date erronée. Le 31/03 dans la Marseillaise. Puis le 23 avril pendant l'enquête. Toutes ces annonces se retrouvent dans l'annexe 4.





Cette photo montre l'emplacement du panneau de l'avis d'enquête publique près de celui du permis de construire.

### **2.3.Déroulement**

Le déroulement de l'enquête publique est détaillé dans l'arrêté préfectoral du 13 février 2015 et l'avis d'enquête publique du 19 février 2015 (voir annexe 2, pages 3 à 5).

L'enquête s'est déroulée du lundi 20 avril 2015 au vendredi 22 mai 2015..

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public dans les différentes mairies aux heures et dates indiquées dans le tableau ci-après :

Berre	Lundi 20/04	9h- 12h
Rognac	Mardi 21	9h- 12h
Velaux	Mardi 21	14h30 -17h
La Fare	Jeudi 23	9h- 12h
Berre	Mardi 28	14h – 17h
Berre	Jeudi 7/05	9h- 12h
Berre	Lundi 11	9h- 12h
Velaux	Lundi 18	9h- 12h
La fare	Mardi 19	9h- 12h
Rognac	Jeudi 21	9h- 12h
Berre	Vendredi 22	14h – 17h

Conformément à l'article 5 de l'arrêté préfectoral, le commissaire enquêteur a clos les différents registres : celui de la mairie de Berre le vendredi 22 mai à 17h et ceux de La Fare, Rognac et Velaux le 27 mai.

Il a ensuite rédigé le procès-verbal de synthèse (voir annexe 5 page 16 ) qu'il a fait parvenir au responsable de projet par mail le 27 mai et par lettre recommandée AR le même jour..

### **3.Réception du public**

#### **3.1.Permanences**

Les permanences ont été particulièrement calmes. Le commissaire enquêteur a juste eu une visite à Rognac le mardi 21 avril.

#### **3.2 Observations et réponses du responsable de projet**

Observation n° 1 :

Trafic et pollution dues aux véhicules :

Les études estiment une augmentation de 4.6% du trafic routier sur la RD 113 et 5.8% sur la RD 21 engendrée par le projet. Le projet consiste en une augmentation de 11666m<sup>2</sup> a une surface totale de 43616m<sup>2</sup>. Sachant que la première mise en service de la société GOODMAN a été faite en septembre 2013, quel est l'impact TOTAL de l'exploitation TOTALE de cette société par rapport au trafic ?

Réponse n°1 : Le dossier de demande d'autorisation a été déposé en décembre 2013. Les données de trafic routier disponibles dataient de 2012, elles ne tenaient pas compte du trafic généré par le bâtiment GOODMAN mis en service en 2013.

Nous avons donc appliqué aux données de 2012 une augmentation du trafic générée par l'ensemble du site (existant+ extension).

« L'impact TOTAL de l'exploitation TOT ALE » est donc bien une augmentation du trafic représentant 4,6% sur la RD113 et 5,8% sur la RD21 par rapport au trafic de 2012.

A noter que cette augmentation a été calculée au plus majorant :

- En considérant que chaque membre du personnel se rendra sur site avec son véhicule.

La voiture restant le mode de déplacement majoritaire dans la région, nous n'avons pas tenu compte des possibilités d'utiliser les transports en commun ou le covoiturage même si le site est desservi par le réseau ICI BUS (arrêt à moins de 300 m du site).

-En comptant bien le trajet aller et le trajet retour de chaque véhicule (Véhicules Légers et Poids-Lourds)

**-En considérant que tous les véhicules emprunteront la RD 113 et la RD21** alors que les PL se dirigeront soit vers le nord en empruntant uniquement la RD113 et la rocade prévue pour rejoindre l'autoroute AB, soit vers le sud en empruntant la RD113 puis la RD21 pour rejoindre l'autoroute A7. Les VL pourront se disperser sur les différentes routes en fonction des lieux d'habitation du personnel employé.

-De plus, nous avons effectué le calcul en considérant les Unités de Véhicules Particuliers, c'est-à-dire en multipliant par deux le nombre de poids-Lourds (1 VL = 1 UVP, 1 PL = 2 UVP et 1 cycle = 0,3 UVP).

**Ainsi, l'ensemble du site génèrera un trafic de 140 PL et 280 VL soit  $2(280+140 \times 2) = 1120$  UVP, qui engendrent une augmentation de 4,6% sur la RD113 et 5,8% sur la RD21 par rapport au trafic de 2012.**

**A noter que l'extension seule engendrera la circulation de 40 poids-lourds et de 80 véhicules légers par rapport au trafic existant à ce jour.**

Observation n°2 :

A partir de quel seuil (en pourcentage) peut-on considérer que l'impact sur le trafic routier est significatif?

Réponse n° 2 :

Un impact est considéré comme significatif lorsqu'il est susceptible de perturber le fonctionnement normal de l'installation.

Les routes et giratoires permettant d'accéder aux autoroutes A7 et AB sont suffisamment dimensionnés pour permettre la circulation des poids-lourds.

La RD113 (2 voies) et la déviation créée permettent de rejoindre l'autoroute AB sans traverser de zone d'habitations.

La RD 21 (2x2 voies avec terre-plein central) permettant l'accès à l'autoroute A7 est équipée de murs anti-bruit à hauteur des habitations.

Observation n°3 :

On ne tient pas compte dans l'étude des heures de pointe où le trafic est bloqué. Le trafic journalier sur les axes D113 et D21 indique une moyenne cumulée journalière de 45000 véhicules en 2012. A partir de 2013, l'exploitant a augmenté le trafic sur ces deux axes sans évaluation de l'impact sur la circulation.

Réponse n°3 :

Le bâtiment exploité à partir de 2013 avait fait l'objet d'une étude d'impact dans laquelle un trafic de 100 poids-lourds et 200 véhicules légers avait été pris en compte en se basant sur les comptages routiers de 2010 (25 486 véhicules sur la RD113 et 18 877 sur la RD21).

Le trafic supplémentaire généré par l'extension est estimé à 40 poids-lourds et 80 véhicules légers.

Seul le personnel des bureaux circulera aux heures de pointe les véhicules liés à l'activité de logistique circuleront en horaires décalés.

Observation n°4:

Rognac enregistre de nombreux dépassements de poussières (PM 10) dus notamment au trafic routier. Nous souhaiterions que l'exploitant minimise l'impact de la pollution des véhicules légers (560 mouvements par jour) par l'utilisation de véhicules propres (électriques ou hybrides). Sous forme de convention avec ses partenaires et sur sa propre flotte de véhicules.

Réponse n°4 :

Les véhicules légers appartiendront au personnel embauché, l'exploitant peut donc difficilement minimiser leur impact sauf éventuellement à encourager le covoiturage.

L'exploitant ne sera pas propriétaire des véhicules et ne pourra pas imposer à son personnel l'achat de « véhicules propres ».

Observation n°5 :

Quel est le moyen d'alimentation de la chaudière à gaz de 900 kW? Stockage ? Réseau ?

Réponse n°5 :

La chaudière gaz est alimentée par réseau GRDF (il n'y a pas de réserve de gaz sur le site).

Ces différentes réponses aux observations formulées permettent de préciser les différents éléments du rapport. Le commissaire enquêteur n'a pas de commentaire particulier.

Fait à Salon de Provence, le 16 juin 2015.

Michel Depoux