



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

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
de Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet de bâtiment logistique FPGL (tranche 3) au
lieu-dit "la Feuillane" à Fos-sur-Mer (13)**

n° MRAe – 2019 n° 2239

Préambule

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 M. le préfet des Bouches-du-Rhône sur la base du dossier de bâtiment logistique (tranche 3) situé au lieu-dit « la Feuillane » sur le territoire de la commune de Fos-sur-Mer (13). Le maître d'ouvrage du projet est la société par actions simplifiée (SAS) FPGL Parc de Fos.

Le dossier comporte notamment :

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

La DREAL PACA¹ a accusé réception du dossier à la date du 16/05/2019, 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.

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.

Enfin, une transmission de la réponse à la DREAL serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets.

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

Sommaire de l'avis

Préambule.....	2
Synthèse de l'avis.....	4
Avis.....	5
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	5
1.1. Présentation du projet, contexte et objectifs.....	5
1.2. Procédures.....	6
1.2.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....</i>	6
1.2.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....</i>	6
1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	6
1.4. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique.....	6
1.4.1. <i>Sur la qualité du dossier.....</i>	6
1.4.2. <i>Sur le périmètre et la présentation du projet.....</i>	7
1.4.3. <i>Sur la justification des choix, et les solutions de substitution envisagées.....</i>	7
1.4.4. <i>Sur le résumé non technique.....</i>	7
2. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux environnementaux en présence.....	8
2.1. Sur la qualité de l'air.....	8
2.2. Sur le climat et les émissions de gaz à effet de serre.....	9

Synthèse de l'avis

Le projet de réalisation d'un entrepôt logistique – présenté par la SAS FPGL Parc de Fos – est situé dans la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. Il constitue la 3^{ème} tranche d'un programme de travaux sur un terrain d'une superficie totale de 37 hectares. Les aménagements prévus permettront la construction d'un entrepôt de 92 593 m² d'emprise au sol, avec ses bureaux et locaux techniques.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux sont les suivants :

- la limitation de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre liées notamment à l'organisation des déplacements ;
- la préservation de la biodiversité.

Les incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement (émission de polluants et de gaz à effet de serre) – résultant du cumul des effets avec les projets existants : Ikea et Maisons du Monde / Distrimag – n'ont pas été analysées.

Recommandations principales

- **Analyser le cumul des effets du projet avec les constructions existantes : Ikea et Maisons du Monde / Distrimag, en particulier sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.**
- **Reprendre l'analyse de la qualité de l'air à l'état initial en fournissant des valeurs locales récentes a minima pour le dioxyde d'azote, les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm, le benzo(a)pyrène et le benzène, en procédant au besoin à des mesures spécifiques au site. Requalifier la sensibilité du site au niveau élevé.**
- **Reprendre l'évaluation des impacts sur la qualité de l'air à l'aide de modèles d'émission et de transfert à l'atmosphère à jour sur la base de trafics concernant toute l'aire urbaine autour de la zone industrialo-portuaire. Revoir le cas échéant les conclusions quant au « caractère limité » de la pollution liée au site**
- **Compléter le dossier par une évaluation des risques sanitaires liée à la pollution de l'air par le projet. Proposer le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des incidences éventuellement détectées.**
- **Procéder au calcul des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet en tenant compte de sa zone de chalandise et du trajet du personnel et fournir une évaluation quantitative des effets des mesures de réduction. Proposer des mesures de compensation des éventuels écarts avec la trajectoire de diminution des émissions de gaz à effet de serre de la stratégie nationale bas carbone.**

Avis

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

1.1. Présentation du projet, contexte et objectifs

Le présent dossier concerne un bâtiment (nommé bâtiment C), qui constitue la 3^{ème} tranche d'un projet de construction de trois bâtiments sur un terrain d'une superficie totale de 37 hectares : le premier bâtiment est en cours d'achèvement de construction, le deuxième fait l'objet d'un dossier de demande d'autorisation d'exploiter.

Le projet est situé dans la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, au sein de la zone logistique de « la Feuillane », à proximité des plateformes existantes : Ikea et Maisons du Monde / Distri-mag. Il s'inscrit au sein des activités de type économique développées par le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et prévues au schéma de cohérence territoriale (1) (Scot) Ouest Étang de Berre. La commune de Fos-sur-Mer est soumise au règlement national d'urbanisme².



(Figure 1 : plan de localisation du projet global et du projet FPGL Parc de Fos tranche 3)

La présente demande d'autorisation, portée par la société FPGL Parc de Fos, consiste à construire une plateforme logistique avec ses bureaux et locaux techniques : un bâtiment composé de 15 cellules de stockage (92 593 m² d'emprise au sol). La desserte du bâtiment est prévue avec les zones de stationnement associées. La durée d'exécution des travaux de la tranche 3 est estimée à 10 mois. Les matériaux entreposés sont des produits manufacturés de l'industrie ou de la grande distribution, notamment : des marchandises incombustibles (verre, métal, poterie, vaisselle, matériaux de construction), des marchandises combustibles, des produits dangereux.

² Le terrain d'assiette est situé en zone UEA au projet de PLU, correspondant à « un espace économique mixte à dominante industrielle, comprenant notamment la zone industrialo-portuaire (ZIP) » (cf. projet de règlement).

1.2. Procédures

1.2.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet de bâtiment logistique (3^{ème} tranche) au lieu-dit « la Feuillane », 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 au titre de l'autorisation environnementale (ICPE), il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 1 (ICPE) et de la rubrique 39 (travaux, constructions, opérations) du tableau annexe du R. 122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017.

1.2.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

Le projet relève des procédures d'autorisation suivantes : autorisation environnementale unique, autorisation « loi sur l'eau », autorisation de déroger à la législation sur la protection des espèces, permis de construire. Le maître d'ouvrage rappelle (p. 16 de l'étude d'impact) que le projet « s'inscrit dans [un] projet global dont la 1^{ère} demande d'autorisation est antérieure au 16 mai 2017 ». Le projet est donc soumis aux dispositions applicables avant la réforme de l'évaluation environnementale du 3 août 2016.

Le pétitionnaire a obtenu une dérogation³ à la destruction ou le déplacement d'espèces végétales et animales protégées, à la destruction, l'altération ou la dégradation d'habitats d'espèces animales protégées, dans le cadre des travaux de la première tranche.

1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux sont les suivants :

- la limitation de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre liées notamment à l'organisation des déplacements ;
- la préservation de la biodiversité.

1.4. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique

1.4.1. Sur la qualité du dossier

Le dossier n'analyse pas le cumul des effets du projet avec les constructions existantes de la zone logistique de « la Feuillane » : Ikea et Maisons du Monde / Distrimag, en particulier sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Recommandation 1 : Analyser le cumul des effets du projet avec les constructions existantes : Ikea et Maisons du Monde / Distrimag, en particulier sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Le dispositif de suivi des mesures présenté par le maître d'ouvrage ne concerne que la biodiversité. Il doit être complété afin de décrire précisément d'une part, les modalités de suivi portant sur la

³ Arrêté préfectoral du 11 juin 2015 dont la durée de validité couvre les travaux liés au chantier de création de la plateforme logistique « Parc de Fos » dont le maître d'ouvrage est la SAS FPGL.

mise en œuvre et l'efficacité des mesures et d'autre part, couvrir les mesures prévues sur les autres thématiques (eau, air, bruit, etc.).

Par ailleurs, seule la conclusion de l'évaluation Natura 2000 figure en p. 213 de l'étude d'impact. L'Autorité environnementale préconise de compléter ce chapitre, par un résumé de ladite évaluation, pour une meilleure information du public.

1.4.2. Sur le périmètre et la présentation du projet

Aux termes des dispositions du II 12° de l'article R.122-5 du code de l'environnement (avant l'entrée en vigueur de la réforme), « *lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme* ».

Si l'étude d'impact mentionne parfois le « *projet global* » ou « *l'ensemble du projet* », elle ne décrit que les travaux de la 3^{ème} tranche, sans présenter les travaux relatifs aux constructions des tranches 1 et 2. L'Autorité environnementale observe que l'ensemble du programme (tranches 1, 2 et 3), a été pris en compte pour évaluer les incidences sur les transports, mais n'a pas été pris en compte pour évaluer les incidences sur l'eau, les sols et les sous-sols (évaluation du seul bâtiment C). Par manque de précision, il n'est pas possible de se prononcer sur l'évaluation des incidences sur les déchets.

Recommandation 2 : Compléter la description du projet par les travaux relatifs aux constructions prévues en tranches 1 et 2. Analyser les incidences du projet dans son ensemble (tranches 1, 2 et 3) sur toutes les thématiques.

1.4.3. Sur la justification des choix, et les solutions de substitution envisagées

Le chapitre VI traitant de la justification des principales raisons du choix effectué souligne l'intérêt de créer des plateformes logistiques « *au plus près de l'agglomération de Marseille* », sur un terrain d'une grande superficie. Il est mentionné la recherche de solutions de substitution : « *parmi plusieurs sites envisagés, c'est le site de Feuillane qui a été retenu, car répondant au mieux à ces critères* »⁴. Il n'est cependant pas évoqué les raisons environnementales qui justifieraient le choix du projet par rapport aux alternatives possibles.

Recommandation 3 : Présenter l'analyse comparative des solutions de substitution au regard des enjeux environnementaux identifiés, puis justifier le choix du projet eu égard aux impacts environnementaux.

1.4.4. Sur le résumé non technique

Le résumé non technique expose la présentation du projet et les incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement. Il n'aborde pas l'ensemble des informations prévues par le II de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement. Il ne décrit pas :

- les aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement (scénario de référence), leur évolution probable en cas (ou en l'absence) de mise en œuvre du projet,
- les solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage,

⁴ Cf. p. 233 de l'étude d'impact.

- les incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs,
- les mesures prévues et leurs modalités de suivi.

Il ne répond donc pas correctement à l'objectif d'information du public.

Recommandation 4 : Compléter le résumé non technique afin qu'il présente l'ensemble des informations prévues par le II de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement et prenne en compte les recommandations du présent avis.

2. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux environnementaux en présence

Le présent chapitre de l'avis n'a pas vocation à être exhaustif mais procède à la lecture critique du dossier pour les champs de l'environnement les plus affectés par la mise en œuvre du projet.

L'Autorité environnementale ne note pas de lacune majeure dans le domaine de la biodiversité, en dehors des modalités de suivi des mesures qu'il convient de détailler et du sujet Natura 2000 (cf. § 1.4.1 du présent avis).

2.1. Sur la qualité de l'air

L'analyse de l'état initial de la qualité de l'air, fondée sur les données des deux stations de mesures⁵ d'Atmo Paca situées sur la commune de Fos-sur-Mer, montre que les objectifs de qualité recommandés par l'OMS (organisation mondiale pour la santé) sont dépassés pour les particules en suspension (PM10). Les indices de qualité de l'air (indice Atmo) montrent que la qualité de l'air ne peut être qualifiée de bonne à très bonne que pour 43 % des jours au sein de la commune de Fos-sur-Mer. Le dossier en conclut que « *la sensibilité de la zone au regard de la qualité de l'air est faible du fait de la situation géographique du site (au sein de la ZIP où cette qualité de l'air est influencée par les nombreuses activités industrielles dans la zone d'étude et de la circulation importante de poids-lourds)* ». L'Autorité environnementale aboutit à la conclusion inverse, la sensibilité du secteur à la pollution de l'air doit être considérée comme forte.

Le dossier ne fournit par ailleurs pas d'information sur les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm qui sont plus toxiques que les PM10. Les mesures de dioxyde d'azote ne sont renseignées que pour la ville d'Arles, éloignée du site. Plusieurs données sont assez anciennes (2013 ou 2014). Certains seuils ne sont pas indiqués ou doivent être mis à jour : dioxyde de soufre (SO₂) : 20 µg/m³ moyenne sur 24 heures, 500 µg/m³ moyenne sur 10 minutes ; particules grossières (PM10) : 20 µg/m³ moyenne annuelle au lieu de 40 µg/m³.

La référence temporelle des mesures d'ozone (60 µg/m³/an) ne permet pas une comparaison avec la valeur limite (100 µg/m³ moyenne sur 8 heures). Il est nécessaire de compléter l'état initial pour rendre compte des données concernant le dioxyde d'azote (NO₂) et les matières particulaires fines (PM_{2,5}).

Recommandation 5 : Reprendre l'analyse de la qualité de l'air à l'état initial en fournissant des valeurs locales récentes a minima pour le dioxyde d'azote, les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm, le benzo(a)pyrène et le benzène, en procédant au besoin à des mesures spécifiques au site. Requalifier la sensibilité du site au niveau élevé.

⁵ Fos « les Carabins » et Fos « Hauteure ».

L'évaluation des incidences du projet sur la qualité de l'air est très sommaire. Les émissions ponctuelles des installations du site sont essentiellement dues au chauffage. La modélisation des émissions des véhicules a été réalisée en utilisant le logiciel Copert (3) IV sans précision sur la version de Copert IV utilisée. Or seules les dernières versions de ce logiciel et Copert V tiennent compte des éléments les plus récents sur les émissions réelles des véhicules diesel. Si les données d'entrée relatives au trafic sont mentionnées, seuls les poids lourds sont pris en compte. La zone d'étude⁶ n'est pas justifiée, les horizons (état actuel, à la mise en service du projet...) et scénarios (avec et sans projet) pris en compte ne sont pas exposés. Pour l'Autorité environnementale il convient de tenir compte du trajet des véhicules sur l'ensemble de la zone de Fos et pas seulement à l'échelle de la proximité immédiate du site. Aucune évaluation du transfert des polluants canalisés et diffus dans l'atmosphère n'est proposée.

La conclusion du dossier d'un impact limité des émissions ponctuelles et diffuses n'est pas étayée, aucun élément de comparaison ou de modélisation du transfert à l'atmosphère n'étant fourni. Chacune des installations de la zone industrialo-portuaire de Fos peut tenir la même conclusion d'effets limités alors qu'au bilan le cumul de toutes les pollutions conduit à une pollution ambiante importante et dangereuse pour la santé. Le dossier doit présenter plus précisément la pollution de la zone concernée, et la part que prend le projet décrit dans l'aggravation de cette pollution, puis la mise en œuvre de la séquence « éviter, réduire et si possible compenser » à partir de ces éléments.

Recommandation 6 : Reprendre l'évaluation des impacts sur la qualité de l'air à l'aide de modèles d'émission et de transfert à l'atmosphère à jour sur la base de trafics concernant toute l'aire urbaine autour de la zone industrialo-portuaire. Revoir le cas échéant les conclusions quant au « caractère limité » de la pollution liée au site

Alors même que les questions de qualité de l'air constituent une préoccupation croissante de la population qui exprime des problèmes de santé qui apparaissent reliés à la pollution, ce qui a fondé Santé publique France⁷ à souligner que « ce territoire nécessite une grande attention de la part des autorités publiques », le dossier ne comporte pas d'évaluation des risques sanitaires. L'Autorité environnementale considère qu'une telle étude doit être menée compte de tenu de la sensibilité particulière de l'aire de Fos à cette problématique. Une telle étude doit prendre en compte la population générale ainsi que les personnes fréquentant les établissements sensibles.

Recommandation 7 : Compléter le dossier par une évaluation des risques sanitaires liée à la pollution de l'air par le projet. Proposer le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des incidences éventuellement détectées.

2.2. Sur le climat et les émissions de gaz à effet de serre

L'analyse des impacts sur le climat est succincte et uniquement qualitative. Elle ne prend en compte que les transports sur le site et non sur la zone de chalandise. Elle présente également quelques mesures génériques de réduction sans en chiffrer l'effet.

Aucune information n'est donnée sur les possibilités de développer les énergies renouvelables (photovoltaïque en toiture...). Il n'est pas non plus fait mention de mesures particulières pour développer les modes alternatifs à la voiture individuelle pour les salariés du site⁸.

⁶ Cf. p. 168 du rapport. « Cas n°1 : entrée du site (trajet sur site estimé à 785 m). Cas n°2 : RN568 via la D268 et la future voie d'accès (trajet estimé à 3045 m) ».

⁷ [Santé publique France. Rapport d'analyse de l'étude Fos-EpsealSaisine n° 17-DSPE-0217-1513-D du 3 mars 2017](#)

⁸ L'effectif total (toutes tranches confondues) n'est pas indiqué. 400 salariés environ fréquenteront le bâtiment C.

Un des axes stratégiques de l'orientation sectorielle « T&U5 – optimiser la logistique urbaine » du schéma régional climat air énergie (4) (SRCAE) PACA, est de « développer les plateformes et centres logistiques en intra urbain en prenant en compte l'interconnexion avec les différents modes de transport (ferré, fluvial) afin de limiter l'augmentation des émissions liés au transport routier ». Le dossier indique clairement dans le chapitre VI consacré aux « raisons du choix »⁹ : « afin de limiter l'utilisation de la route (poids lourds) pour approvisionner la plateforme logistique, le terrain devait se trouver près de l'agglomération de Marseille et permettre l'exploitation du transport ferré et maritime ». Pour la mise en œuvre de la liaison ferrée, le texte est écrit au futur, ce qui semble indiquer que cette mesure est envisagée sans être formellement décidée : « le site pourra être raccordé par un embranchement ferroviaire au réseau ferré (option) qui est à ce jour arrêté au niveau de l'entrée de la ZI de la Feuillane », mais aucun engagement du maître d'ouvrage n'est disponible.

Recommandation 8 : Procéder au calcul des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet en tenant compte de sa zone de chalandise et du trajet du personnel et fournir une évaluation quantitative des effets des mesures de réduction. Proposer des mesures de compensation des éventuels écarts avec la trajectoire de diminution des émissions de gaz à effet de serre de la stratégie nationale bas carbone.

Glossaire

Acronyme	Nom	Commentaire
1. Scot	Schéma de cohérence territoriale	Le Scot est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale, il remplace l'ancien schéma directeur.
2. SDAP	SDAP	Le schéma directeur d'assainissement pluvial est une étude prospective permettant de dresser un état des lieux et un zonage d'assainissement des eaux pluviales, de développer une urbanisation en cohérence avec l'assainissement pluvial, de protéger le milieu récepteur, les biens et les personnes, d'établir un programme pluriannuel de travaux et d'investissements pour résoudre les problèmes existants.
3. COPERT	COPERT	COmputer Program to calculate Emission from Road Transpor. 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.
4. SRCAE	Schéma régional de l'air, du climat et de l'énergie	Elaboré conjointement par l'Etat et la Région, sa vocation est de définir les grandes orientations et objectifs régionaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, maîtrise de la demande d'énergie, développement des énergies renouvelables, qualité de l'air et adaptation au changement climatique.

⁹ Cf. p. 232 de l'étude d'impact.