

CARRASCO Daniel
Commissaire enquêteur
La Rotonde B
15 avenue des Belges
13100 AIX-EN-PROVENCE

Monsieur le Préfet de la Région PACA
Place Félix Baret
13282 MARSEILLE cedex 20



Aix-en-Provence, le 16/12/2014

OBJET : remise du rapport d'enquête sur la demande par la société GCA LOGISTIQUE FOS d'autorisation d'exploiter une plateforme logistique sur la zone d'activités de Distriport avec l'institution de servitudes d'utilités publiques sur le territoire de la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône (13230).

REFERENCE : votre Arrêté du 16/09/2014

Monsieur le Préfet,

J'ai été désigné par la décision du Tribunal Administratif de Marseille n° E14000074/13 du 15/07/2014 pour conduire une enquête publique sur le projet en objet.

J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint un exemplaire papier du rapport d'enquête et de ses annexes.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération distinguée.

Daniel CARRASCO

Département des Bouches-du-Rhône

Commune de PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE (13518)

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

N°E14000074/13

Demande d'autorisation d'exploiter une plateforme logistique sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône formulée par la société GCA LOGISTICS FOS, et une demande d'institution de servitudes d'utilité publique.

**RAPPORT APRES ENQUÊTE,
AVIS ET CONCLUSIONS**

Commissaire enquêteur titulaire :

Daniel CARRASCO

Commissaire enquêteur suppléant :

Julien LAGIER

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE

1 – GENERALITES.....	3
1-1 Objet de la demande.....	3
1-2 Cadre juridique.....	3
1-3 Présentation du projet.....	3
1-4 Justification du projet.....	5
1-5 Etude du dossier.....	6
1-6 Autorité environnementale.....	9
2 - ORGANISATION DE L'ENQUETE	
2-1 Actes préparatoires.....	9
2-2 Documents soumis à l'enquête publique.....	11
2-3 Concertation et autres avis.....	11
2-4 Réunions et entretiens.....	11
2-5 Visite des lieux.....	12
2-6 Affichage et publicité.....	12
2-7 Réunion publique.....	13
2-8 PV de synthèse.....	14
3 - DEROULEMENT DE L'ENQUETE	
3-1 Ouverture de l'enquête.....	14
3-2 Tenue des permanences.....	14
3-3 Climat et incidents.....	14
3-4 Clôture de l'enquête.....	15
3-5 Relation comptable des observations et courriers.....	15
4 - ANALYSE DES REPONSES DU MO DANS SON MEMOIRE REPONSE	
4-1 Questions posées par le public.....	16
4-2 Questions posées par le Commissaire enquêteur.....	17

DEUXIEME PARTIE

1 – Avis motivé du Commissaire enquêteur relatif à la DAE.....	28
2 – Avis motivé du Commissaire enquêteur relatif à la demande de SUP.....	31

PREMIERE PARTIE

RAPPORT APRES ENQUETE

1 - GENERALITES

- Objet de la demande

Il s'agit d'une demande d'autorisation d'exploiter (DAE) une plateforme logistique pour le stockage de produits dangereux et non dangereux conditionnés, de matières plastiques et inertes en vrac (silos), et de conteneurs de transport de produits dangereux et non dangereux.

La demande concerne également une proposition d'installation de servitudes d'utilité publique.

- Cadre juridique

Le cadre législatif et réglementaire s'appliquant aux ICPE est essentiellement régi par le code de l'environnement dont les principaux articles concernant le projet sont :

- Enquête publique (DAE) : L 123-1 à 19, R 512-1 à 20
- Enquête publique (SUP) : L 515-8 à 12 et 24 à 31
- Autorisation : L 511-1 et 2 et L 512-1 à 5
- Dossier soumis à l'EP: R 512-3 à 6
- Etude d'impact : L 122-1 à 3, R 122-5, R 123-8, R 512-8
- Etude des dangers : R 512-9
- Evaluation environnementale : L 122-1 à 11, R 122-1, R 122-6
- Nomenclature : R 511-9 et ses annexes
- Déchets : L 541-1 à 45

Par ailleurs, un certain nombre d'arrêtés ou circulaires viennent compléter ou préciser les conditions d'exploitation du projet (dossier p 47). Les plus importants sont :

- Arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'ICPE soumises à autorisation (application de la directive européenne 96/82/CE),
- Arrêté du 29 septembre 2005 relatif, pour l'étude des dangers, à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels pouvant survenir dans une ICPE soumise à autorisation,
- Arrêté du 4 octobre 2010, toujours pour l'étude des dangers, relatif à la prévention des risques accidentels au sein des ICPE soumises à autorisation,

- Circulaire du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers.

Enfin, le projet sera soumis au code de l'urbanisme (DAE et SUP) pour son installation et au code du travail pour son exploitation.

- Présentation du projet

Le terrain sur lequel sera installé l'entrepôt est situé sur la commune de Port-Saint – Louis –du-Rhône, sur le lot B4 de la zone du Distriport aménagée par le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

Cet entrepôt sera composé de :

- 4 cellules de 6000 m² et 1 cellule de 2400 m² pour le stockage des produits non dangereux,
- 2 cellules de stockage de produits dangereux d'environ 3000 m²,
- Un local de charge de 270m²,
- Des bureaux administratifs et locaux sociaux en RDC sur 350 m²,
- Des quais de débarquement et d'embarquement,
- Un local maintenance,
- Un local transformateur,
- Un local Tableau Général Basse Tension (TGBT),
- Une chaufferie,

Seront également aménagés sur le site :

- Une aire de stockage de conteneurs en rétention,
- Des silos de stockage de produits en vrac,
- Un local sprinkler,
- Des voiries et places de stationnement,
- Des espaces verts et bassins

Les bâtiments occuperont une surface d'environ 34400 m², soit environ 41% de la surface du lot (84500 m²).

L'activité au niveau de l'entrepôt sera :

- Réception par camions
- Déchargement
- Mise en stock
- Préparation des commandes
- Expédition par camions

Des opérations de conditionnement et de déconditionnement seront effectuées uniquement dans les cellules de produits non dangereux. Il ne sera pas effectué de conditionnement de produits dangereux sur le site.

Les produits stockés seront des matières premières pour l'industrie ainsi que des produits semi-finis destinés à l'export ou à l'import.

La nature et la quantité des produits présents sur le site, pouvant générer des nuisances et des risques pour l'environnement et les populations avoisinantes, conduisent à classer le projet en Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) type SEVESO HAUT, soumis à autorisation et instauration de Servitudes d'Utilité Publique (SUP). Ces produits sont répertoriés dans une nomenclature ICPE (type classement ENERIS).

Enfin, la nature de certains produits (rubrique 1200-comburants) impose un rayon d'affichage de 6 km, ce qui signifie que les communes de Fos-sur-Mer et Arles sont également concernées par le projet.

- Justification du projet

La justification du projet est présentée par le MO dans le dossier soumis à l'enquête publique (page 54) :

A travers une étude de marché, GCA LOGISTICS FOS a identifié un manque net de capacité en réponse aux besoins des industriels régionaux et étrangers pour la réception, le stockage et l'ensemble de la chaîne logistique des matières premières pour l'industrie ainsi que les produits semi-finis et finis destinés à l'export et à l'import.

La plateforme logistique Distriport de Port-Saint-Louis-du-Rhône est une zone entièrement dédiée à l'implantation d'entrepôts de stockage et de distribution de marchandises diverses, principalement en amont et en aval de transports maritimes.

Cette zone a vocation à devenir le centre régional de distribution du Sud de l'Europe. Elle se situe au cœur de grands axes routiers, via la RN 267 Arles/Marseille, connectée à l'A 54 et à l'A7, au carrefour des axes de transport maritime Nord/Sud et Est/Ouest.

De plus, l'axe Rhône-Saône aménagé au gabarit européen relie Fos à son hinterland Nord jusqu'à Saint-Etienne et Mâcon-Chalon-Dijon.

Enfin, des navettes ferroviaires dédiées au transport de conteneurs et des remorques routières le relient à tout son hinterland en moins de 24 heures.

Outre la situation géographique stratégique, l'implantation de l'établissement sur le lot B4 a également été motivée par les raisons suivantes :

- la superficie du site est adaptée aux exigences de l'exploitation,
- l'implantation est conforme avec le règlement d'urbanisme,
- le terrain se trouve en zone d'activités, à l'écart des zones d'habitation,
- l'étude d'incidence a conclu en l'absence d'impact négatif sur la faune et la flore,
- l'établissement est situé en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau potable, de NATURA 2000, de ZNIEF, de ZICO, de monument historique et de zones archéologiques,
- les situations à risque (incendie, déversement...) intègrent une zone de risque acceptable,
- le site est accessible aux services de secours,

- sous réserves que les installations voisines respectent la réglementation en vigueur, le risque technologique est écarté pour les installations,
- le site ne présente pas d'incompatibilité avec les objectifs du SDAGE ,
- le site n'est pas susceptible de nuire à l'hygiène, la salubrité, la sécurité publique et l'agriculture,
- dans le contexte de la zone, le bâtiment ne présentera pas de caractère inesthétique susceptible de dégrader le paysage existant.

Avis du Commissaire enquêteur :

La position du site dans le Sud de l'hexagone, sa proximité avec le port de Fos (et de son terminal conteneurs) et ses facilités d'accès routières et ferroviaires lui confèrent une position régionale stratégique à l'import et à l'export.

Par ailleurs, l'exploitant étant le constructeur, une cohérence optimale est attendue dans son exploitation.

Enfin, la zone de Distriport dédiée au genre d'activités prévues par le projet facilite son intégration économique et son acceptation environnementale et écologique.

- Etude du dossier soumis à l'enquête publique

I - Historique

Un premier dossier de demande d'autorisation d'exploiter (DAE) une plateforme logistique pour le stockage de produits conditionnés dangereux et non dangereux, de marchandises plastiques et inertes en vrac, et de conteneurs de transport de produits dangereux et non dangereux, est déposé en Préfecture des Bouches-du-Rhône le 25 janvier 2013 (la lettre de demande est datée du 24 janvier - annexe 1).

Est également déposé un dossier de demande d'institution de servitudes d'utilité publique (SUP).

Après étude, l'inspection des Installations Classées (ICE), dans un rapport en date du 8 avril 2013, estime que le dossier est incomplet et insuffisant pour permettre aux parties prenantes d'apprécier les risques potentiels engendrés par l'exploitation des installations du projet. Ce même jour, le Préfet invite par lettre le demandeur à compléter les dossiers de DAE et de SUP.

Le 21 octobre 2013, le demandeur dépose un nouveau dossier de DAE, intitulé « version 2 ».

Parallèlement, à la suite de la demande de l'ICE, le pétitionnaire dépose le 17 février 2014 un nouveau dossier de demande de SUP (intitulé « Version 2 - février 2014 »).

Après étude de ces nouveaux dossiers, l'Inspecteur de l'environnement, dans son rapport n° SPR 771 en date du 01 juillet 2014 (annexe 4), estime que les effets létaux significatifs infligés à des tiers en cas de BLEVE de conteneurs de GPL sont inacceptables.

En réponse, le demandeur décide d'abandonner le projet de stockage de conteneurs de gaz inflammables liquéfiés (classe 2). Un addendum (daté de juillet 2014) est annexé aux dossiers de DAE et de SUP.

Ce dernier dossier est à nouveau étudié par l'Inspecteur de l'environnement qui, dans son rapport n° SPR 1097 (qui annule et remplace le rapport SPR 771 précédent- annexe 5) en date du 2 septembre 2014, estime le dossier complet et régulier, et qu'il peut être soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale (il est également proposé un projet d'arrêté instituant des servitudes d'utilité publique).

Enfin, l'Autorité Environnementale, dans son avis n° SPR 1095 du 11 septembre 2014 (joint au dossier d'enquête), confirme la régularité et la complétude du dossier, et en particulier la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans l'étude d'impact, et de l'analyse correcte des risques d'accidents dans l'étude des dangers.

2- Composition du dossier

Le dossier soumis à l'enquête publique est constitué de :

- Une demande d'autorisation d'exploiter (DAE)
- Une demande d'installation de servitudes d'utilité publique (SUP)
- Un récépissé de dépôt de demande de permis de construire
- L'avis de l'AE
- Un résumé non technique
- Une notice technique
- La motivation du projet
- Une analyse des méthodes utilisées
- Une étude d'impacts
- Une étude des dangers
- Une notice hygiène et sécurité
- Un plan d'actions environnement et sécurité
- Des cartes et des plans
- Un addendum
- 19 annexes regroupées dans un document séparé

Avis du Commissaire enquêteur :

Le dossier soumis à l'enquête publique est complet et conforme aux exigences des articles R 512-3 à 6 du Code de l'Environnement pour la DAE, et à l'article L 515-8 pour la SUP. Cette complétude n'a pas nécessité de demande de documents supplémentaires auprès du MO pour l'information du public. Un document complémentaire, plus technique, a été demandé après la clôture de l'enquête par le Commissaire enquêteur concernant l'étude du risque foudre et ses mesures de protection.

L'étude d'impact est conforme aux articles R 122-5 et R 512-8, et l'étude des dangers est conforme à l'article R 512-9 du code de l'environnement.

Cependant, l'étude du dossier amène un certain nombre de remarques :

Actualisation de l'étude d'impact

- Le Plan de Protection de l'atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône devait être approuvé depuis mars 2013,
- Le schéma régional de Cohérence écologique (SRCE) devait être élaboré en 2013,
- L'étude faune/flore date de 1995, date de la création de la zone de Distriport,

Actualisation de la phase chantier qui ne correspond plus à la situation actuelle.

Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP) : cette fiscalité (définie par les articles R 151-1 à 3, R 511-9 du Code de l'environnement) est applicable à ce projet, mais n'apparaît pas dans le dossier.

Etude des dangers :

Un certain nombre d'évènements externes initiateurs susceptibles de conduire à des accidents n'ont pas été pris en compte dans la liste des dangers en l'absence de règles ou d'instructions spécifiques selon les termes de la circulaire du 10 mai 2010. Cependant, le CE estime que certains de ces évènements auraient mérité une attention particulière. Il s'agit du :

- Risque foudre : bien que qualifié de « faible », ce risque n'est pas nul et la densité d'arcs statistique sur le site reste supérieure à la moyenne nationale, d'autant que l'expérience récente montre une augmentation de la fréquence orageuse dans la région (cf l'épisode orageux du mois d'août 2014). Une description succincte des équipements anti-foudre prévus aurait été opportune.
- Risque inondation : le PPR des risques naturels prévisibles (inondations) de la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône le plus récent (avril 2014, mais non encore opposable), élaboré par le DDTM des Bouches-du-Rhône, après avoir « sorti » la zone de Distriport de la partie inondable non constructible et l'avoir qualifiée d'Espace Stratégique en cours de Mutation (ESM), lui attribue des prescriptions particulières. En outre cette zone a été remblayée sur une hauteur de 1 à 2 mètres environ. Mais cette zone reste malgré tout susceptible de subir une crue du Rhône (avec bris de digue) et une submersion marine. Ici également, les changements climatologiques annoncés et les épisodes pluvieux récents incitent à considérer ce risque initiateur réel : l'épisode pluvieux du mois d'août 2014 a inondé certains quartiers de Port-Saint-Louis sous 0,50 m d'eau (photo annexe 6). D'autant que seront stockés des « produits très toxiques pour

les organismes aquatiques » (page 46) qui participent à la classification SEVESO-HAUT.

- Actes de malveillance : ces actes sont responsables de presque 30% des causes connues d'accident. Leur prévention et les mesures de protection mériteront un traitement strict.
- Chute d'aéronefs : le site de Distriport est situé dans une zone de très forte activité aéronautique. Le site est directement survolé par 5000 à 6000 aéronefs militaires chaque année au départ ou à l'arrivée de la Base aérienne d'Istres. Par ailleurs l'aviation civile exploite à proximité immédiate (moins de 5 km) des voies aériennes Nord-Sud et Est-Ouest où circulent près de 75 000 avions commerciaux chaque année (sources Ministère du Transport – Contrôle Régional Sud-Est de l'Aviation civile).

Ainsi, au-delà de la stricte règle des 2 km par rapport à un aéroport définie par l'Arrêté du 10 mai 2000, la probabilité de chute d'aéronefs sur le site du projet n'est pas nulle, même si elle reste statistiquement faible, et aurait mérité un approfondissement dans l'étude des dangers.

Enfin, sur la forme, il faut signaler une erreur de numérotation des chapitres dans le sommaire du dossier à partir du chapitre 19.

- Autorité environnementale

L'avis de l'Autorité Environnementale (AE), rendu pour le compte du Préfet de Région, a été adressé au Préfet des Bouches-du Rhône le 11 septembre 2014 (SPR 1096), le service instructeur étant l'Inspecteur des Installations classées pour la Protection de l'Environnement des Bouches-du-Rhône (SPR 1097 du 2 septembre 2014 – annexe 5). En ce qui concerne le projet d'arrêté de servitudes d'utilité publique joint dans son rapport, l'inspecteur des ICPE y a inclus les avis de :

- La DDTM/Service Urbanisme
- Le SIRACEDPC
- Le SDIS

L'avis de l'Autorité Environnementale est joint au dossier soumis à l'enquête publique.

2- ORGANISATION DE L'ENQUETE

- **Organisation - Actes préparatoires**

A la demande en date du 24/01/2013 (annexe 1), Monsieur M. MINFRAY, Président du Groupe Charles André (GCA) LOGISTICS FOS, soumet au Préfet des Bouches-du-Rhône une demande administrative d'exploiter une plateforme logistique dans la

zone de DISTRIPORT située sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône (13230) avec servitudes d'utilité publique. Le Préfet des Bouches-du-Rhône sollicite à son tour le 08 juillet 2014 le Président du Tribunal administratif de Marseille pour qu'il désigne un Commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet une « enquête publique unique, projet d'installations classées et projet de servitudes d'utilité publique. Demande d'autorisation formulée par la société GCA LOGISTICS FOS, afin d'exploiter une plateforme logistique sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône ». Par sa décision n°E14000074/13 en date du 15/07/2014 (annexe 2), le Président du Tribunal Administratif a désigné pour conduire cette enquête :

- Daniel CARRASCO, titulaire
- Julien LAGIER, suppléant

Par son Arrêté en date du 16 septembre 2014, le Préfet des Bouches-du-Rhône fixe les dispositions organisant cette enquête (Annexe 3). Cet arrêté précise notamment que :

- Les pièces du dossier ainsi que les registres d'enquête seront déposés pendant 43 jours, du lundi 13 octobre 2014 au lundi 24 novembre 2014 inclus, à la disposition du public, dans les mairies de Port-Saint-Louis-du-Rhône, de Fos-sur-Mer et d'Arles.
- Après entente avec les municipalités, le Commissaire enquêteur assurera une permanence dans les mairies le :
 - lundi 13/10: 09H00-12H00 à Port-Saint-Louis-du-Rhône
 - Mardi 07/10: 14H00-17H00 à Arles
 - Mercredi 15/10: 09H00-12H00 à Fos-sur-Mer
 - Mercredi 22/10: 09H00-12H00 à Port-Saint-Louis-du-Rhône
 - Mardi 28/10: 09H00-12H00 à Port-Saint-Louis-du-Rhône
14H00-17H00 à Fos-sur-Mer
 - Jeudi 06/11: 09H00-12H00 à Port-Saint-Louis-du-Rhône
14H00-17H00 à Fos-sur-Mer
 - Vendredi 14/11: 14H00-17H00 à Port-Saint-Louis-du-Rhône
 - Mercredi 19/11: 14H00-17H00 à Arles
 - Vendredi 21/11: 09H00-12H00 à Fos-sur-Mer
14H00-17H00 à Port-Saint-Louis-du-Rhône

- Lundi 24/11 : 14H00-17H00 à Port-Saint-Louis-du-Rhône

- **Documents soumis à l'enquête publique :**

Les documents et les registres ont été paraphés et ouverts dans chaque mairie dans les jours qui ont précédé l'ouverture de l'EP.

- **Concertation et autres avis :**

Ce type d'enquête n'est pas soumis aux règles d'une concertation préalable telle que le définit l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme. Les organismes consultés par la Préfecture ont été :

- La DREAL
- L'Inspection des ICPE
- La DDTM/urbanisme
- Le SIRACEDPC
- Le SDIS
- L'ARS
- Le SIDPC
- Le DIRECCTE

Les organismes consultés par le MO pour le permis de construire ont été :

- Le Syndicat d'Agglomérations des villes Nouvelles (SAN) dont fait partie Port-Saint-Louis-du-Rhône,
- Le service urbanisme de la ville.

Par ailleurs, l'article R 123-12 du CE prescrit la communication du dossier soumis à l'enquête publique aux communes concernées, et l'article R 512-20 demande à ces communes une délibération du conseil municipal sur le projet. Les municipalités de Port-Saint-Louis-du-Rhône et d'Arles ont procédé à cette délibération (annexe 7). La commune de Fos-sur-Mer n'ayant pas délibéré sur ce sujet, son avis est donc réputé favorable.

- **Réunions et entretiens**

Dès la désignation des commissaires enquêteurs (titulaire et suppléant) par le Tribunal Administratif de Marseille une réunion est organisée le 28/08/2014 avec le MO dans les locaux de la Direction régionale de GCA LOGISTICS à ROGNAC. Participaient à cette réunion le CE titulaire et le CE suppléant, ainsi que le responsable du projet (et futur gérant), le responsable administratif de la société

GCA MARSEILLE, le Directeur de projets de la société « promotrice » ABCD, le responsable Constructions de GCA TRANS et le responsable des services travaux. Après exposé du projet et de ses enjeux par le responsable du projet, le CE a rappelé les modalités d'organisation et de déroulement de l'enquête (permanences, affichage, publicité, réunion publique, P/V de synthèse, clôture de l'EP et date maximum de remise du rapport).

Une deuxième réunion avec le MO est organisée le 24/10/2014 pour préparer la réunion publique du 4 novembre 2014.

Une rencontre est effectuée le 19/09/2014 avec le Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône qui exprime un avis favorable au projet.

Une rencontre est également organisée le 01/10/2014 avec l'Adjoint au Maire d'Arles Délégué à l'Urbanisme, qui n'exprime pas d'opposition au projet.

Le Maire de Fos-sur-Mer n'a pas répondu aux sollicitations du CE.

Une rencontre est organisée le 18/11/2014 avec les responsables de la circulation aérienne militaire de la Base aérienne 125 d'Istres afin de faire le point sur le survol du site par les aéronefs militaires.

Un entretien téléphonique est réalisé le 19/11/14 avec le responsable régional Sud-Est de la navigation aérienne civile afin d'évaluer l'importance du trafic aérien commercial sur ou à proximité immédiate du site.

Plusieurs conversations sont menées avec la responsable de la Direction de l'Aménagement du Territoire et des Risques Majeurs de la ville de Fos-sur-Mer pour évaluer les risques technologiques du projet qui viendront s'ajouter aux nombreux déjà présents sur le territoire de la commune.

Une rencontre est organisée le 21/11/2014 avec le Directeur de l'Aménagement du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) qui exprime un avis très favorable au projet qui correspond à la destination de la zone et qui s'inscrit totalement dans le plan de développement et de valorisation de l'activité portuaire.

Enfin, une troisième rencontre est organisée le 26/11/2014 avec le MO pour lui remettre le PV de synthèse.

• **Visite des lieux**

A l'issue de la réunion avec le MO du 28/08/2014, en fin de matinée, la présence sur le site GCA de Rognac permet d'observer une activité similaire à celle du projet et ses mesures de sécurité, sachant que les produits stockés et la configuration de l'espace de stockage à Distriport seront différents.

L'après-midi, une visite du site futur du projet est organisée sur la zone de Distriport. Cette visite a permis de visualiser l'emplacement et l'environnement immédiat du projet, les voies d'accès, la localisation de la voie ferrée, la présence des autres occupants de la zone, la liaison routière avec la ville de Port-Saint-Louis –du-Rhône et la proximité de la caserne des pompiers.

- **Affichage et publicité**

1 - Publicité légale :

L'Arrêté d'ouverture de l'enquête publique a été pris par le Préfet des Bouches-du-Rhône le 16 septembre 2014. Il a été publié dans les annonces légales des quotidiens suivants (voir annexe 8):

	LA PROVENCE	LA MARSEILLAISE
1 ^{ère} diffusion	22 septembre 2014	22 septembre 2014
2 ^{ème} diffusion	16 octobre 2014	16 octobre 2014

Au moins quinze jours avant le début de l'enquête, l'avis publié par la Préfecture a été apposé dans les communes impactées dans un rayon de 6 km, ainsi que sur le site du projet lui-même. Cet avis était également présenté sur le site de la Préfecture. Cette publicité légale a été constatée à :

- Arles : Mairie centrale, DDAT, cinq mairies annexes, Services du cadastre, site de la ville,
- Port-Saint-Louis-du-Rhône : Mairie centrale, DATT, Office du Tourisme, panneaux lumineux, site de la ville, tracts pour la réunion publique,
- Fos-sur-Mer : Mairie.

Les certificats d'affichage de chacune des municipalités sont présentés en annexe 9. Le Commissaire enquêteur a pu également constater par lui-même la présence de l'affichage sur le site en début et en fin d'enquête.

2 - Information générale

Outre la publicité légale ci-dessus, le MO a procédé à un certain nombre d'opérations d'information :

- Communiqué de presse du GPMM le 01 avril 2014 (annexe 10),
- Article de presse du 08 avril 2014 dans la revue « Antenne », journal officiel des transitaires (annexe 11),
- Présentation du projet fin juin 2014 devant le Club des Industriels,

Enfin, une réunion publique a été organisée le 04 novembre 2014 relatée dans un article du quotidien « La Provence » du 17/11/2014 (annexe 12).

- **Réunion publique :**

Conformément à l'article L 515-9 du code de l'environnement, cette enquête ICPE, comportant une enquête conjointe pour l'institution de servitudes d'utilité publique, implique l'organisation d'une réunion publique. Cette réunion a été fixée le mardi 04 novembre 2014, de 18H00 à 20H00, salle Marcel Pagnol, à Port-Saint-Louis-du-Rhône. Le compte-rendu de cette réunion est présenté en annexe 13.

Enfin, conformément à l'article R123-17, le compte-rendu a été envoyé, après accord, par voie électronique à la Préfecture et au MO le 12 novembre 2014.

- **PV de synthèse et mémoire-réponse**

Le procès-verbal de synthèse comportant les questions du public et les questions du CE a été remis au MO à l'occasion d'une séance de travail le 26/11/2014, conformément aux termes de l'article R 123-18 (annexe 23).

Le mémoire-réponse est parvenu au CE le 10/12/2014, respectant ainsi le délai de 15 jours règlementaire.

3 - DEROULEMENT DE L'ENQUETE

- **Ouverture de l'enquête**

Conformément à l'arrêté préfectoral, l'enquête a débuté le lundi 13 octobre 2014 par une permanence de 09H00 à 12H00 à Port-Saint-Louis-du-Rhône. Les registres et les documents du dossier avaient été signés et paraphés les jours précédents.

- **Tenue des permanences**

Les permanences furent tenues selon le calendrier fixé par l'arrêté préfectoral. Ces permanences eurent lieu à :

Port-Saint-Louis : Direction de l'Aménagement et du Territoire (DATT)

Fos-sur-Mer : Service Urbanisme de l'Hôtel de Ville

Arles : Direction du Développement et de l'Aménagement du Territoire (DDAT)

- **Climat / incidents**

L'accueil des équipes des services urbanismes des différentes municipalités a été cordial et coopératif.

Vu le très petit nombre de visiteurs, le climat général a donné une impression d'indifférence de la part du public.

Avis du Commissaire enquêteur :

Dans ses contacts en dehors des permanences, le CE a pu déterminer trois types de réactions :

- *Echaudée par l'incendie de l'incinérateur de Fos, une petite partie du public est inquiète de l'augmentation de la pollution due au trafic routier (mais seules deux personnes ont déposé une observation),*
- *Une bonne partie a vu dans ce projet une opportunité de développement économique et d'emplois (mais elle ne s'en est pas moins abstenue de venir témoigner)*
- *Et la majorité qui n'y a vu aucune raison de s'opposer au projet, donc favorable par défaut, mais qui n'est pas non plus venu déposer.*

Il n'y a eu aucun incident.

- **Clôture de l'enquête**

Le 24 novembre 2014 à 17H00 le Commissaire enquêteur a clos l'enquête, récupéré les registres de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Fos-sur-Mer, tandis que Arles transmettait les siens par voie postale.

Dès qu'il fut en possession des registres, le CE procéda à leur clôture.

- **Relation comptable des observations et courriers**

	NBRE visiteurs	NBRE observations registre	NBRE courriers
PSL	2	1	0
FOS	1	1	0
ARLES	0	0	0
TOTAL	3	2	0

Avis du Commissaire enquêteur :

La faiblesse du nombre d'observations (registre ou courriers) favorables ou défavorables peut s'expliquer par :

- *D'une part, l'éloignement du site pour les Arlésiens, l'installation de la plateforme dans une zone dédiée à l'usage du projet, la non-interférence avec des zones naturelles ou protégées (aucune intervention d'associations écologistes), l'activité très peu polluante en exploitation normale,*
- *D'autre part et surtout, l'apport économique attendu et l'offre d'emplois (nombreuses questions à ce sujet lors de la réunion publique), sachant que, dans ce genre d'enquête, le public favorable à un projet s'exprime infiniment moins que les opposants.*

4 - ANALYSE DES REPONSES DU MO DANS SON MEMOIRE-REPONSE

Conformément à l'article R 123-18 du code de l'environnement, le Commissaire enquêteur a transmis au MO, deux jours après la clôture de l'enquête, un procès-verbal de synthèse reprenant les questions du public et les questions du Commissaire enquêteur.

Le mémoire-réponse du MO est daté du 10/12/2014, respectant en cela le délai de 15 jours fixé par l'article sus-cité.

QUESTIONS DU PUBLIC

Mme GRAND (Port-Saint-Louis-du-Rhône) : Je ne suis pas favorable d'une part à un stockage de produits dangereux dans cette zone, d'autre part le trafic routier va encore augmenter (accidents, pollution, etc...). Je reste sceptique sur l'emploi (temps plein etc...).

Réponse du MO :

La démarche du Groupe Charles André est d'amener avec cet investissement de 20 000 000 d'euros une solution logistique pour certains produits dangereux qui aujourd'hui fait cruellement défaut au Grand Port de Marseille Fos. En effet, il n'y a dans le monde aucun grand port qui n'offre une solution pour la gestion de ces flux de matières dangereuses.

Le Groupe Charles André souhaite rappeler que seuls certains produits dangereux seront stockés dans l'enceinte du site à créer. Ainsi les produits radio actifs, les explosifs, les conteneurs de GPL ou de gaz inflammable sous pression ne pourront pas être stockés sur ce site.

Le Groupe Charles André, en tant qu'acteur important dans le transport de marchandises dangereuses en Europe, a développé sur le même schéma un réseau européen des plateformes de lavage de produits dangereux issus du transport en camion-citerne, conteneurs-citerne, wagon-citerne et petits récipients vrac qui fonctionnent aujourd'hui depuis plus de 20 ans au service de l'ensemble des logistiques. Dans ce même cadre, le projet que nous soutenons a pour but essentiel de limiter autant qu'il est possible de faire le parking sauvage des conteneurs le long des voies publiques et en ce sens représente un nouveau service d'utilité publique.

Pour ce qui est du trafic routier, une grande majorité de ce dernier sera concentré entre la zone portuaire et la plateforme de stockage donc sur une zone courte (moins d'un kilomètre) hors traversée d'agglomération. De ce fait, nous ne pouvons aujourd'hui imaginer un autre mode que le transport routier pour ce dernier.

Notre site offre toutefois une possibilité réelle d'évolution que notre groupe envoie de ses vœux en tant qu'acteur important dans le transport combiné (rail/route) n'ayant pas de développement commercial immédiat, cette possibilité de desserte ferroviaire de la plateforme est prévue mais non encore réalisée.

Avis du Commissaire enquêteur :

Le projet soumis à l'enquête publique est conforme à la destination de la zone et correspond au plan de développement de la zone portuaire défini par le GPMM.

La préoccupation légitime des populations environnantes vis-à-vis de l'accumulation d'exploitations « dangereuse » dans le secteur devra être compensée par une application stricte des mesures de prévention et de protection sous l'égide des PPR.

En ce qui concerne la question sur l'emploi (à laquelle le MO n'a pas répondu), le Commissaire enquêteur rappelle l'intérêt manifesté par le public sur ce sujet lors de la réunion publique. Le MO y a en particulier précisé que son ambition est de créer une cinquantaine d'emplois directs et environ 25 indirects.

Mr STACHO (Fos-sur-Mer) : Je suis inquiet des conséquences sur l'environnement et la santé de ce type d'installations qui ne créent que très peu d'emploi, mais qui génèrent un trafic routier important, notamment de poids lourds.

Le transport par train ou par voie navigable serait à privilégier.

Je déplore cependant l'insuffisance des autres modes de transport. Comment, dans de telles conditions, on peut encore accepter de telles installations ?

J'aimerais qu'enfin le poids du transport des marchandises ait un impact plus important dans le prix des produits.

Je regrette pour ça l'abandon de l'écotaxe.

Réponse du MO :

Le MO ne répond pas à cette observation et renvoie à sa réponse précédente (Mme Grand).

Avis du Commissaire enquêteur :

Au-delà des problèmes environnementaux et de santé publique traités plus haut, le Commissaire enquêteur estime légitime le souci du public de Fos-sur-Mer concernant la circulation des poids lourds. Aujourd'hui, cette commune supporte un très important trafic routier sur la RN 568, entre le carrefour de Saint-Gervais et celui de la Fossette. Cet axe longe sur plusieurs kilomètres la ville sur sa bordure ouest, avec ses conséquences sur le bruit, la pollution atmosphérique et la dégradation des chaussées.

Un projet entre la ville et le GPMM prévoit d'alléger ce trafic en « déroutant » les poids lourds vers des axes routiers (N544, N545, N546) situés plus à l'ouest, sur la zone portuaire. Les travaux d'aménagement de ces voies devraient débuter dès 2015.

Enfin, l'observation sur le prix des produits et l'abandon de l'écotaxe ne rentre pas dans le cadre de l'enquête.

QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Question : Pollution visuelle des silos : quelles mesures sont envisageables pour en diminuer l'impact ?

Réponse du MO :

Les silos que nous projetons d'édifier à moyen terme seront de couleur gris aluminium qui se fondent bien dans le paysage du fait de cette couleur qui est très claire et qui se marie bien avec le ciel à dominante bleu clair de la Provence.

Ces silos s'intègrent d'autant plus lorsque le ciel est nuageux.

La couleur du bâtiment que nous avons choisi qui est à dominante gris argent RAL 7001 est une couleur neutre qui rappellera la couleur des silos. Le positionnement des silos dans le fond du terrain permettra de faire un rappel de cette couleur.

Nous rappelons que ces silos ne culmineront pas plus haut que les deux châteaux d'eau qui existent aux deux extrémités de la zone de Distriport ainsi que les portiques de manutention existant sur le port.

Avis du CE :

les mesures proposées par le MO devraient atténuer l'impact visuel des silos, d'autant que leur position, au Nord du site, les éloigne des habitations de Port-Saint-Louis.

Question : Plan de Protection de l'atmosphère (PPA- page 79) : où en est sa révision et son approbation qui était prévue pour mars 2013 ?

Réponse du MO:

L'arrêté préfectoral portant approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône révisé a été signé le 17 mai 2013.

Afin de répondre aux objectifs du PPA, 36 actions sectorielles et 1 action transversale ont été retenues :

- Transport/Aménagement/Déplacement: 23 actions
- Industrie: 8 actions
- Chauffage Résidentiel/Agriculture/Brûlage: 5 actions
- Tous secteurs : 1 action

Outre la classification par secteur, les actions propres à ce PPA ont été ventilées par type de mesures, à savoir :

- Les actions réglementaires (20) : Ces mesures constituent le cœur du PPA, elles ont vocation à être déclinées et précisées par des arrêtés préfectoraux ou municipaux une fois le PPA approuvé. Elles relèvent de la compétence des préfets ou des maires.

- Les actions volontaires et incitatives (15) : Ces actions ont pour but, sur la base du volontariat, d'inciter les acteurs – qu'il s'agisse d'industriels, de collectivités ou de citoyens – à mettre en place des actions de réduction de leurs émissions de polluants atmosphériques.
- Les actions d'accompagnement (2) : Ces mesures visent à sensibiliser et à informer la population, ou à améliorer les connaissances liées à la qualité de l'air sur la zone du PPA.

Ces actions sont résumées dans le tableau suivant :

Tableau 11 : Synthèse des actions PPA

Type	N°	Secteur	Intitulé
Réglementaire	1.1	Industrie	Améliorer les connaissances sur les émissions et préconiser des actions ciblées aux émetteurs de plus de 5 tonnes par an
	1.2		Améliorer les connaissances sur les émissions et préconiser des actions ciblées aux carrières
	1.3		Mettre en place un plan logistique de transport / fret aller-retour
	2		Réaliser des études technico-économiques et mettre en place des actions de réduction appropriées
	3.1		Réduire les émissions des installations de combustion d'une puissance de plus de 20MW
	3.2		Réduire les émissions des installations de combustion d'une puissance comprise entre 2 et 20MW
	4		Renforcer l'action de l'inspection des installations classées sur les points noirs multipolluants (benzène, 1-3 butadiène, HAP...)
	5.1	Transport / Aménagement / Déplacement	Réduire les vitesses de 20 km/h sur le département après étude de faisabilité technique préalable
	5.2		Intégrer la problématique qualité de l'air dans la régulation dynamique des vitesses sur section autoroutière périurbaine
	6.1		Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme, notamment pour limiter l'exposition des populations dans les zones présentant des dépassements des Valeurs Limites PM / NOx
	6.2		Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact
	7.1		Mettre en place des plans de déplacements entreprises/administrations et des plans de déplacement établissements scolaires
	7.2		Imposer des objectifs qualité de l'air aux nouveaux plans de déplacements urbains et à échéance de la révision pour les existants
	8		Imposer un nouvel objectif de renouvellement des flottes de 30% et de recours aux filières alternatives
	9.1		Réduire les émissions du Grand Port Maritime de Marseille par l'électrification des navires à quai
	9.2		Réduire les émissions de l'aéroport de Marseille Provence
	10		Canaliser et traiter les émissions liées à la circulation dans les tunnels urbains (existants et à venir)

Type	N°	Secteur	Intitulé
	11	Résidentiel / Tertiaire	Imposer des valeurs limites à l'émission pour les installations de combustion (tous combustibles) de puissance comprise entre 400KW et 2MW
	12		Limiter les émissions des installations de combustion bois de puissance inférieure à 400 kW utilisées pour le chauffage domestique
	13		Limiter les émissions de particules et d'autres produits de combustion (HAP) associées aux brûlages.
Résidentiel	10.1	Transport / Aménagement / Déplacement	Mettre en place des voies de télépéage sans arrêt au niveau des barrières de péages
	10.2		Créer ou agrandir des parkings de covoiturage sur l'A51 et l'A7
	10.3		Mettre en place des contrats d'axe dans le cadre de la mise en œuvre de nouveaux projets Transport en Commun en Site Propre (TCSP)
	10.4		Instaurer des objectifs qualité de l'air dans le cœur dense de l'agglomération Aix-Marseille
	10.5		Valoriser le schéma de développement des transports collectifs des autorités organisatrices des transports urbains
	10.6		Prioriser les transports en commun sur voies rapides urbaines
	10.7		Développer les services régionaux TER 2012/2015 et les projets ferroviaires dans le cadre du CPER
	10.8		Favoriser les déplacements actifs
	10.9		Développer l'information usager et l'intégration tarifaire
	11.1		Accompagner les objectifs de report modal (ferroviaire, meroutage, fluvial) pour le transport des marchandises du Grand Port Maritime de Marseille
	11.2		Mettre en place et animer des « comités de transfert modal »
	11.3		Développer la mise en place de Chartes CO2
	10		Mise en place d'une charte « chantier propre » intégrant un volet qualité de l'air
	10		Résidentiel / Tertiaire

Type	N°	Secteur	Intitulé
Actions à suivre	20		Conditionner les aides à la production du certificat de contrôle et du suivi Qualité de l'Air de l'installation
	21	Industrie	Améliorer les connaissances sur les polluants (Particules, polluants organiques persistants (POP)...))
	22	Transversale	Mettre en place des démarches de formation, de sensibilisation et de pédagogie auprès des acteurs contribuant à la mise en œuvre des PPA et du grand public

Avis du CE :

Le Commissaire enquêteur prend acte des actions entreprises par le MO et l'actualisation du dossier soumis à l'enquête publique avec l'approbation du PPA révisé des Bouches-du-Rhône en mai 2013.

Question : Point sur le raccordement au réseau de distribution industrielle d'eau DN500 (p 99).

Réponse du MO:

En l'état de nos connaissances, les travaux restent à effectuer pour la mise en place d'un réseau de distribution d'eau industrielle DN500 mm séparé du réseau d'eau potable. Ces travaux pour la constitution d'un réseau séparatif d'eau industrielle pour servir d'eau d'incendie sont planifiés dans le cadre du contrat du GPMM pour les années 2014/2018.

La solution qui sera mise en œuvre au moment de la construction sera réalisée en concertation avec les services réseaux du GPMM en la personne de M. JEAN RAYMOND SANCHEZ. Cette mesure a été

validée avec les autorités compétentes du port lors de multiples réunions précédant la remise du permis de construire.

Avis du CE :

Le GPMM a confirmé au Commissaire enquêteur la planification à terme des travaux d'installation du réseau DN 500 qui est prévu pour fournir de l'eau industrielle sous une pression plus élevée que celle du réseau d'eau potable actuel.

Aujourd'hui, l'eau fournie aux entreprises de Distriport provient du réseau d'eau potable portuaire. Ce réseau est déjà surpressé pour alimenter les besoins normaux et assurer un débit supplémentaire nécessaire en cas d'incendie. Le raccordement au réseau DN500 constituera une garantie accrue d'efficacité.

Question : L'étude sur la faune et la flore date de 1995 (p 97 et annexe 10) : a-t-on des éléments plus récents ?

Réponse du MO:

Une étude simplifiée NATURA 2000 a été réalisée par un expert naturaliste sur le terrain projeté en avril-mai 2013 (également jointe en ANNEXE 10).

Cette étude a consisté en en trois phases :

- visite de site et relevé des habitats, botanique et quelques éléments faunistiques,
- enregistrement automatique des chiroptères de nuit,
- complément de la visite de site et des inventaires.

Les conclusions de cette étude sont reprises ci-après :

Dans le cadre d'un projet d'aménagement au sein de la zone logistique Distriport, à Port-Saint-louis-du-Rhône (13), un dossier d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 est demandé par les services de l'Administration. Une visite de site les 24 et 25 avril 2013, enrichie par une nuitée d'enregistrement automatique des chauves-souris, nous permettent de rappeler la présence de quelques espèces à enjeu patrimonial, en botanique (Saladelles) ainsi que pour la faune : *Ædicnème criard* et *Pipit rousseline* pour les oiseaux, *Crapaud calamite* et *Grenouille de Graf* pour les amphibiens.

Le site est particulièrement utilisé par les chauves-souris en début de nuit (indiquant la présence d'une colonie à proximité) comme zone de chasse : les *Pipistrelles soprane*, commune et de *Kulh* sont trois espèces communes. Le transit aérien de la *Sérotine commune*, de la *Noctule commune* et du *Molosse de Cestoni* sont aussi notés.

Nous concluons que la disparition du site n'aura aucune incidence sur les deux zones Natura 2000 les plus proches (Camargue à plus de 3 kilomètres, Marais de la vallée des Baux et les marais d'Arles à plus de 5 kilomètres).

Recommandations

Au-delà de l'aspect concernant les zones Natura 2000, il nous semble opportun d'inviter le porteur de projet à prendre en compte deux éléments réglementaires et pratiques importants :

- le fossé de drainage longeant le site du côté Est doit être préservé, en l'état ou modifié, à la fois pour un aspect pratique de gestion hydraulique, mais aussi comme zone de chasse intéressante pour les chauves-souris. La présence d'une roselière bien développée sur cet espace contraint est un enjeu fort qu'il est judicieux de prendre en compte.
- la présence des espèces animales protégées citées dans le document devrait inciter le porteur du projet à organiser son calendrier de travail de manière à ne pas détruire ces espèces dans le cadre des travaux. Ainsi le démarrage des travaux de terrassement ne devrait pas se faire dans la période de mars à fin juillet : par contre un terrassement effectué en hiver permet de poursuivre les travaux dans la foulée, considérant que l'on empêche l'installation des amphibiens et des oiseaux avant reproduction.

Avis du CE :

La zone de Distriport étant dédiée au genre d'activités prévues par le projet, son acceptation environnementale et écologique en est facilitée (aucune observation d'association écologiste). Cependant, depuis la création de la zone en 1995, les préoccupations environnementales du public ont évolué, et l'incendie de l'incinérateur de Fos a exacerbé cette sensibilité. Il importe que le projet et son exploitation maintienne ce souci environnemental.

Le commissaire enquêteur approuve la démarche du MO et, a minima, les deux recommandations proposées :

- *Conservation du fossé humide à l'Est du site*
- *Travaux d'aménagement effectués en hiver*

Question : Les études sur la perméabilité du sol remontent à 1995-1997 (p 107) : a-t-on des éléments plus récents ?

Réponse du MO:

Nous ne disposons pas d'étude plus récente sur la perméabilité des sols la structure du terrain concerné par le projet n'ayant pas été modifié depuis 1997.

Avis du CE :

Bien que la structure du terrain de la zone ait été modifiée par les remblaiements lors de sa création, le dernier PPR inondation de la DDTM (2014) a déclaré cette zone du GPMM inondable. La « sortie » de Distriport de la zone de risque n'enlève pas le doute sur l'inondabilité du secteur qui reste vulnérable aux crues du Rhône et aux remontées marines. Les prescriptions du permis de construire devront être strictement respectées.

Question : Trafic routier (p 104 et 117) : vous confirmez les chiffres journaliers ?

Réponse du MO :

Nous confirmons les chiffres journaliers annoncés à la page 117 à savoir 100 poids lourds / jour qui se décomposent 40 camions en entrée et 60 en sortie de la plate-forme.

Sur les 40 camions en entrée, 80 % proviendront des terminaux portuaires situés à 1 km du bâtiment. Le surcroît de circulation devrait donc être limité et ne porter que sur les 60 camions en sortie de plate-forme qui pour 30 % seront à destination des terminaux portuaires.

Avis du CE :

Outre l'augmentation de la pollution atmosphérique engendrée par les gaz d'échappement, le souci des communes alentour est la dégradation accentuée des chaussées, déjà bien mises à mal par le trafic existant. En ce qui concerne notre projet, il y aura certes une augmentation du trafic de poids lourds, mais elle restera limitée à une quarantaine de mouvements quotidiens pour les liaisons extérieures aux terminaux portuaires.

Question : Pourquoi le scénario PhD n° 6a (p 190) est exclu du MMR ?

Réponse du MO :

Le scénario de rupture brutale d'un conteneur de produit toxique (PhD 6a) est exclu de la démarche MMR sur la base des préconisations de la circulaire du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les installations classées en application de la loi du 30 juillet 2003 (cf. Traitement spécifique de certains phénomènes dangereux concernant les citernes transportant des substances toxiques non inflammables ainsi que l'ammoniac)

En effet, dans la mesure où :

- Les conteneurs citernes respecteront strictement et intégralement la réglementation relative aux transports de marchandises dangereuses qui encadrent précisément la construction, les épreuves, les contrôles périodiques et les conditions d'utilisation.
- Les conteneurs feront l'objet d'un contrôle rigoureux avant leur acceptation sur le site.
- La vitesse sera limitée à l'intérieur du site.
- L'accès à l'aire conteneurs sera interdit à tout véhicule à l'exception de l'engin de manutention des conteneurs.
- Les conteneurs seront sous surveillance permanente.

Les événements initiateurs suivants :

- défaut métallurgique (fissuration, corrosion,...),
- agression mécanique d'un conteneur-citerne par tout autre engin routier ou ferroviaire,
- effet domino lié au feu sur un véhicule (notamment de freins et de pneus pour les véhicules routiers) ne sont pas retenus dans la démarche MMR.

Les causes d'une rupture brutale de conteneurs pouvant être exclues de la démarche MMR, le scénario n'est modélisé que dans le cadre du PPI.

Pour le PPI, il est nécessaire de se fonder sur l'ensemble des phénomènes dangereux et de leurs effets, quelles que soient leur intensité et leur probabilité : ces scénarios représentatifs du potentiel de danger d'une installation déterminent les stratégies de protection des populations et d'intervention à adopter, en fonction de la nature et de l'étendue des effets, de leur gravité et de leur cinétique.

Tous les phénomènes dangereux identifiés y compris ceux ayant une probabilité d'occurrence très faible, qui ont été exclus de la démarche MMR (et notamment les ruptures brutales de conteneurs), sont pris en compte dans le PPI.

Avis du CE :

Le Commissaire enquêteur prend acte de la réponse du MO qui vient compléter le dossier.

Question : Peut-on préciser de manière schématique les équipements prévus pour le risque foudre (p 224 et annexe XV) ?

Réponse du MO :

Le document RGC 21331, ci-annexé, représente le dossier d'Etude Technique Foudre réglementaire réalisé suite à l'Analyse du Risque Foudre RGC 21329 et aux spécifications techniques des installations du projet d'entrepôt logistique sur la commune de PORT ST LOUIS DU RHONE. Merci de vous reporter à la page 31/32 du document suscitée sur laquelle vous pourrez découvrir le tableau de synthèse concernant les mesures prévues pour gérer le risque foudre et prise en compte par notre maître d'œuvre.

L'objectif est de rendre les installations ICPE en conformité vis-à-vis de l'article 2 de l'arrêté du 19 juillet 2011.

Il comprend : l'Etude Technique des spécifications de la protection contre les effets directs et indirects de la foudre, les mesures de prévention, ainsi qu'un tableau de synthèse des actions à entreprendre, qu'elles soient obligatoires ou optionnelles.

Avis du CE :

Le Commissaire enquêteur prend acte des informations contenues dans le document communiqué par le MO (et non joint au dossier soumis à l'enquête publique) sur l'étude du risque foudre et des mesures de protection envisagées, qui viennent donc compléter ce dossier.

Question : Pouvez-vous préciser les mesures envisagées pour lutter contre la malveillance qui représente quand même presque 1/3 des causes connues lors d'accidents (p 228) ?

Réponse du MO :

Notre Groupe depuis longtemps a pris les mesures nécessaires pour lutter contre la malveillance à travers les mesures suivantes :

- Plate-forme entièrement close au moyen de clôtures et de fossés périphériques ;
- Contrôle d'accès pour le personnel et visiteurs extérieurs entrant sur la plate-forme ;
- Emploi de société de gardiennage afin d'effectuer des rondes en dehors des heures ouvrables.

A ces premières mesures la nature SEVESO du site nous impose de renforcer la défense passive des bâtiments :

- A travers la mise en place de caméras de surveillance avec report d'alarme auprès d'une société de gardiennage.
- Séparation physique du parking poids lourds d'entrée ainsi que du parking personnel des zones de travail et des bâtiments afin d'empêcher les vols.
- Hiérarchisation des accès aux différents points du site et notamment des cellules de produits dangereux qui ne seront accessibles que par des personnels formés et habilités.

A cela nous devons rajouter que des personnels seront sélectionnés et formés en fonction de critères bien précis et notamment de leur sensibilité sécurité et qualité.

Nous espérons qu'à travers ces mesures nous pourrions limiter le risque de malveillance.

Avis du CE :

L'importance relative des actes de malveillance dans les statistiques d'accidents mérite une attention particulière. La réponse du MO regroupe et synthétise les mesures envisagées et complète ainsi le dossier.

Question : Risque inondation (p 101) : la moyenne des précipitations dans la région de PSL est-elle toujours de 606,9 mm/an quand on observe les multiples épisodes pluvieux récents cette année ?

Réponse du MO :

Les données météorologiques et notamment la hauteur moyenne des précipitations présentées dans le dossier sont issues des données Météo France (cf. ANNEXE VI) sur la période 1971-2000.

Pour l'année 2013 par exemple, la hauteur moyenne des précipitations a été de 493,9 mm (source : site Météo-France). Pour 2014, le cumul actuel est de 552 mm.

Cette valeur moyenne de 606,9 mm est donnée à titre indicatif. Elle n'est pas utilisée pour le dimensionnement des bassins de rétention des eaux pluviales ni pour déterminer la cote du plancher bas du bâtiment et de l'aire conteneur vis-à-vis du risque inondation.

Les valeurs de référence utilisées ont été fixées par le service urbanisme de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône (DDTM13).

Avis du CE :

Les inondations de la ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône de l'été 2014 et les inconnues sur la perméabilité du sol actuel (voir une question précédente) montrent que l'inondabilité du secteur où est situé le projet reste une vulnérabilité.

Question : Où en est le projet d'accès Nord pour les pompiers ?

Réponse du MO :

Il est prévu dans notre projet un accès possible par le NORD à travers la mise en place d'un portail d'accès Pompiers qui permet aux services d'incendie et de secours de pénétrer sur la plate-forme librement.

Une voie carrossable a été aménagée sur la zone le long de la voie ferrée.

Avis du CE :

Cet accès par le Nord est indispensable pour assurer la sécurité globale du site, surtout en cas d'incendie. Actuellement, le seul accès existant est au Sud, par la porte principale. Si cette dernière devenait inutilisable, il est impératif de rétablir l'accès au site. Par ailleurs, en cas de besoin, il faut offrir à des renforts venus du Nord une possibilité d'accéder le plus rapidement possible aux installations, sachant qu'en cas de sinistre, les plans d'intervention du GPMM prévoient de faire appel à des casernes extérieures, en particulier celles de Fos-sur-Mer.

Question : Où en est l'hypothèse d'une liaison ferroviaire ?

Réponse du MO :

L'hypothèse reste toujours d'actualité puisque comme nous l'avons déclaré lors de la réunion publique, notre Groupe à travers son activité intermodale mise beaucoup sur le transport combiné. A ce jour, l'emplacement de la voie est prévu ainsi que le quai de chargement mais l'aménagement de cette voie ne sera fait que lors de l'obtention de contrats commerciaux.

Avis du CE :

Ce raccordement ferroviaire doit rester un objectif prioritaire pour l'exploitation du site et son acceptation vis-à-vis de l'empreinte carbone et de la dégradation des voies de circulation.

Question : Le site sera-t-il soumis à la TGAP ?

Réponse du MO :

Le site n'étant pas un centre de collecte et de tri de déchets, ne sera pas concerné par la TGAP. Toutefois, la société exploitante s'acquittera de cette TGAP dans le cadre du traitement de déchets propres à son activité.

Avis du CE :

Le Commissaire enquêteur prend acte du paiement de cette taxe qui n'apparaît pas dans le dossier.