
ID LOGISTICS FRANCE

**PROJET DE CONSTRUCTION ET D'EXPLOITATION D'UN
ENTREPÔT LOGISTIQUE SUR LA PLATEFORME CLÉSUD
À GRANS (13)**

Enquête publique du 7 Février au 14 Mars 2011

Décision n° : E10000188 / 13 du 16 Décembre 2010 de Monsieur le Président
du Tribunal Administratif de Marseille.

Arrêté préfectoral n° : 2010 – 310A du 10 Janvier 2011 de Monsieur le Préfet de
la Région Provence Alpes Côte d'Azur.

Rapport du Commissaire Enquêteur

SOMMAIRE

A – L'ENQUETE	3
B – LE PROJET	4
C – RECOMMANDATIONS.....	5
D – CONCLUSIONS.....	6

Ce document constitue le **rapport** de Michel Caillol – Commissaire Enquêteur, relatif à l'enquête publique concernant :

Le projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique sur la plateforme Clésud, à Grans (13).

Cette enquête s'est déroulée pendant 36 jours consécutifs, du **7 Février au 14 Mars 2011 inclus** dans les Mairies de Grans, Miramas, Saint Martin de Crau et Salon, conformément à l'Arrêté Préfectoral n° 2010 – 310A du 10 Janvier 2011.

À Auriol, Avril 2011

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal line followed by a stylized 'M' and 'C'.

Michel Caillol
Commissaire Enquêteur

SOMMAIRE

1 – GENERALITES.....	3
1.1 – OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE	3
1.2 – CADRE JURIDIQUE	4
2 – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	6
2.1 – MISE EN PLACE DE L'ENQUETE	6
2.2 – INFORMATION DU PUBLIC – PUBLICITE	7
2.3 – DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	7
3 – ANALYSE DU DOSSIER D'ENQUÊTE.....	10
3.1 – GLOSSAIRE (3 PAGES)	10
3.2 – PRESENTATION ET RESUMES (18 PAGES)	10
3.3 – PIÈCE A – PRESENTATION DE LA SOCIETE (19 PAGES)	11
3.4 – PIÈCE B – DESCRIPTIF TECHNIQUE DES INSTALLATIONS (12 PAGES)	11
3.5 – PIÈCE C – CADRE LEGISLATIF (33 PAGES)	11
3.6 – PIÈCE D – ETUDE D'IMPACT (108 PAGES)	12
3.7 – PIÈCE E – ETUDE DES DANGERS (96 PAGES) ET SES ANNEXES (VIII)	15
3.8 – PIÈCE F – NOTICE HYGIENE ET SECURITE (15 PAGES)	17
4 – OBSERVATIONS DU PUBLIC. COURRIERS REÇUS. ANALYSE	17
4.1 – OBSERVATIONS	17
4.2 – AVIS DES CONSEILS MUNICIPAUX	19
4.3 – ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	19
5 – CLÔTURE DU RAPPORT	27
ANNEXES.....	28
ARRETE PREFECTORAL DU 10 JANVIER 2011	
PARUTIONS DANS LA PRESSE	
COPIE DES REGISTRES ET COURRIER DE GEOSSEL MANOSQUE	
CERTIFICATS D'AFFICHAGE	
DELIBERATIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX DE GRANS ET DE MIRAMAS	
COURRIER ADRESSE PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR A ID -LOGISTIC	
REPONSE D'ID-LOGISTICS	

1 – GENERALITES

1.1 – OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE

L'enquête porte sur :

L'autorisation d'exploiter un entrepôt logistique situé sur la plateforme logistique « Clésud », sur le territoire de la commune de Grans (Bouches du Rhône).

Elle s'appuie sur le dossier présenté par Monsieur Eric Hemar – PDG de la Société ID Logistics France, dont l'étude d'impact et de dangers ont fait l'objet de l'avis de l'autorité environnementale en date du 23 Novembre 2010 et ce, conformément à l'Article R122-1-1 du Code de l'Environnement, qui nous a été communiqué.

Le projet concerne la construction d'un entrepôt de stockage d'une surface au sol de 47 000 m² environ, comportant 8 cellules, des bureaux et locaux sociaux, ainsi que des locaux techniques.

L'activité comporte les fonctions de réception des marchandises, leur entreposage, la préparation de commandes et le réacheminement des produits.

Les marchandises sont diverses et relèvent de diverses rubriques ICPE :

- ⇒ 1510 : Tous types de produits meubles, alimentaires, produits de grande distribution, brasserie, électroménager, hi-fi, etc...
- ⇒ 1530 : Papiers, cartons, ou matériaux combustibles analogues.
- ⇒ 1532 : Bois secs ou matériaux combustibles analogues.
- ⇒ 2255 : Alcools de bouche d'origine agricole, eaux de vie et liqueurs.
- ⇒ 2662 : Granulés plastiques et tout autre produit assimilé à la 2662 (matières premières).
- ⇒ 2663 : Meubles, cd, boites, mousses, matelas, etc... tous produits relatifs à la 2663 (produits finis).

Les matières plastiques relatives aux rubriques 2662 et 2663 pourront être stockées indifféremment dans les cellules de l'entrepôt, mais dans des cellules différentes.

Les alcools de bouche seront stockés dans une zone définie.

L'enquête a été effectuée dans les conditions prévues par le Code de l'Environnement, rappelées dans l'Arrêté préfectoral d'ouverture d'Enquête du 10 Janvier 2011.

1.2 – CADRE JURIDIQUE

La Société ID Logistics spécialisée depuis 2001 dans la logistique, a sollicité l'autorisation d'exploiter (et de construire) un entrepôt sur la plateforme logistique de Clésud à 13140 Grans.

A cette fin, elle a déposé un dossier répondant aux objectifs du Code de l'Environnement (et notamment le Chapitre III du Titre II du Livre 1^{er} et le Titre 1^{er} du Livre V de sa partie législative, et le Paragraphe 1 de la sous-section 2 de la section 1 du Chapitre II du titre 1^{er} et du Livre V de sa partie réglementaire), visant à assurer la meilleure protection possible de l'Environnement, par la maîtrise des nuisances et des risques liés à cette activité qui relève de la réglementation ICPE.

Les activités industrielles qui relèvent de cette législation, sont énumérées dans la nomenclature qui les soumet soit à un régime de déclaration, soit à un régime d'autorisation, comme l'indique le tableau ci-dessous.

Rubrique	Classement
1510 : Stockage en entrepôts couverts	<u>Autorisation</u>
1530 : Dépôt de papiers et cartons y compris les produits finis conditionnés	<u>Autorisation</u>
1532 : Stockage de bois	<u>Autorisation</u>
2255 : Stockage d'alcool de bouche	<u>Autorisation</u>
2662 : Stockage de polymères (matières premières)	<u>Autorisation</u>
2663 : Stockage de matières plastiques (produits finis ou semi-finis)	<u>Autorisation</u>
1411 : Réservoir de gaz comprimé	Déclaration
1413 : Installation de remplissage de gaz	Déclaration Contrôle
2920 : Installation de réfrigération ou compression	Déclaration
2925 : Atelier de charge d'accumulateurs	Déclaration
2910 : Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 167 C et 322 b-4	Non classé

Dans le cas présent, la nature des produits stockés renvoie pour l'essentiel au régime d'autorisation.

Pour la constitution du dossier présenté, le demandeur s'est inspiré notamment des textes relatifs aux ICPE, visant les activités d'ID Logistics ci-après :

Intitulé	Date	Objet
Arrêté et circulaire	15 janvier 2008	Protection contre la foudre de certaines installations classées soumises à autorisation.
Arrêté	23 janvier 1997	Limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées soumises à autorisation.
Arrêté	2 février 1998	Relatif aux prélèvements, à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées soumises à autorisation.
Arrêté	29 mai 2000	Relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 2925 : « accumulateurs (ateliers de charge d') ».
Arrêté	5 août 2002	Relatif à la prévention des sinistres dans les entrepôts couverts soumis à autorisations sous la rubrique n°1510.
Arrêté	29 septembre 2005	Modifiant l'Arrêté du 10 mai 2000 modifié relatif à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'Environnement soumises à autorisation.
Arrêté	29 septembre 2005	Relatif 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 dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation.
Arrêté	7 janvier 2003	Relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous les rubriques n° 1434 (installation de remplissage ou de distribution de liquides inflammables) et/ou n°1413 (installation de distribution de gaz naturel ou de biogaz) de la nomenclature des installations classées.
Arrêté type		Arrêté type – Rubrique n°209 (1411) : Gazomètres et réservoirs de gaz comprimés.
Arrêté type		Arrêté type – Rubrique n°361 (2920) : Réfrigération ou compression (installations de).
Avis	11 novembre 1997	Nomenclature des déchets
Décrets	7 juillet 1992 29 décembre 1993 9 juin 1994 11 mars 1996 27 novembre 1997 28 décembre 1999 30 mars 2000 30 avril 2002 30 juin 2004 1 ^{er} décembre 2004 10 août 2005 31 mai 2006 8 juin 2006 27 juillet 2006 24 novembre 2006 12 octobre 2007 8 juillet 2009 13 avril 2010 26 juillet 2010	Modifications de la nomenclature des Installations classées.

Signalons aussi que la plateforme s'inscrit dans le cadre d'un aménagement complémentaire, sur une des quelques parcelles encore disponibles de la plateforme multi-module Clésud, qui a elle-même fait l'objet d'une enquête publique et d'une autorisation, qui ont fait l'objet de l'Arrêté préfectoral n° 98-115/12-1997EA du 8 Avril 1998.

2 – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1 – MISE EN PLACE DE L'ENQUETE

❖ Décision du Tribunal Administratif

Saisi par le Préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, Préfet des Bouches du Rhône le 7 Décembre 2010, le Président du Tribunal Administratif de Marseille, a désigné en qualité de Commissaire Enquêteur, par décision n°E10000188 / 13 du 16/12/2010 :

Monsieur Michel Caillol, ancien Directeur Régional du BRGM et d'ANTEA, ingénieur hydraulicien et géotechnicien.

❖ Arrêté préfectoral

Dans le cadre de la présente enquête, le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches du Rhône, a pris l'Arrêté n°2010-310A du 10 Janvier 2011, joint en annexe, par lequel est prescrite l'ouverture d'une **enquête publique**, sur le territoire des communes de Grans (13450), Miramas (13410), Saint Martin de Crau (13558) et Salon de Provence (13330).

Par cet Arrêté, le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches du Rhône :

- ♦ a arrêté entre les 07/02 et 14/03/2011 inclus, la mise à disposition au public dans les mairies suscitées, des pièces du dossier et des registres d'enquête, dont l'objet a été rappelé ci-avant.
- ♦ a confié au Commissaire Enquêteur, notamment, les missions suivantes :
 - coter et parapher les pièces du dossier d'enquête et les registres d'enquête à feuillets non mobiles, déposés en Mairies.
 - recueillir les observations écrites.
 - recevoir le public en Mairies aux périodes mentionnées.
 - récupérer à l'expiration du délai d'enquête les registres clos et signés par les Maires ou leurs représentants.
 - examiner les observations et saisir le demandeur dans les huit jours suivant la clôture de l'enquête, en l'invitant à produire dans un délai de douze jours, un mémoire réponse.
 - établir rapport et conclusions motivées.

❖ Travaux préparatoires précédant l'ouverture de l'enquête

Après désignation par le Tribunal Administratif, le Commissaire Enquêteur a pris connaissance du projet de dossier présenté par le demandeur ID Logistics, qui lui a été remis dès sa nomination.

2.2 – INFORMATION DU PUBLIC – PUBLICITE

2.2.1 – Parutions dans la presse (ANNONCES LÉGALES)

L'avis d'enquête a été publié par les soins du Préfet, dans 2 journaux régionaux diffusés dans tout le département des Bouches du Rhône :

- le 18 Janvier 2011, dans le quotidien la Marseillaise,
- le 21 Janvier 2011, dans le quotidien la Provence.

Ces parutions ont donc bien été effectuées dans les quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête (7 Février 2011), conformément à l'Arrêté Préfectoral.

2.2.2 – Affichage

L'Arrêté Préfectoral signifiant ouverture de l'enquête et précisant les dates d'ouverture et de clôture, ainsi que les modalités d'organisation, a été affiché au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci, dans les locaux de la Mairie de Grans, dans les mairies et les bureaux de l'urbanisme de Miramas et de Salon, et le centre technique municipal de Saint Martin de Crau, où se sont tenues les permanences du Commissaire Enquêteur.

La permanence de cet affichage a été contrôlée par le Commissaire Enquêteur à chacune de ses permanences. Les formalités d'affichage ont été certifiées par les Maires (voir en Annexe les Certificats).

L'Arrêté préfectoral susvisé stipulait en outre, que l'affichage devait également être fait dans un rayon de 2 kilomètres autour de l'Etablissement. Cette formalité qui incombe généralement au demandeur, n'avait été prise en charge par aucune mairie, peu coutumière du fait. C'est pourquoi, le Commissaire Enquêteur s'est préoccupé lui-même de cette formalité en demandant au syndicat mixte d'équipement de Clésud d'apposer l'avis d'ouverture sur le local du gardien situé à l'entrée de la plateforme Clésud, ce qui a été fait.

2.3 – DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.3.1 – Permanences

Conformément à l'Arrêté préfectoral, le Commissaire Enquêteur a tenu 14 permanences aux lieux et dates indiqués ci-après :

GRANS (13450) : Bureau de l'Urbanisme – Boulevard Victor Jauffret

- | | | |
|-------------------------------|----|---------------|
| - le lundi 7 Février 2011 | de | 9H00 à 12H00 |
| - le mardi 15 Février 2011 | de | 14H00 à 17H00 |
| - le mercredi 23 Février 2011 | de | 9H00 à 12H00 |
| - le jeudi 3 Mars 2011 | de | 9H00 à 12H00 |
| - le lundi 14 Mars 2011 | de | 9H00 à 12H00 |

MIRAMAS (13140) : Bureau de l'Urbanisme – Rue Parmentier

- le lundi 7 Février 2011 de 14H00 à 17H00
- le mardi 15 Février 2011 de 9H00 à 12H00
- le mercredi 23 Février 2011 de 14H00 à 17H00
- le jeudi 3 Mars 2011 de 14H00 à 17H00
- le vendredi 11 Mars 2011 de 14H00 à 17H00

SALON DE PROVENCE (13300) : Place de l'Hôtel de Ville

- le mercredi 16 Février 2011 de 09h00 à 12H00
- le jeudi 10 Mars 2011 de 14H00 à 17H00

SAINT MARTIN DE CRAU (13310) : Centre Technique Municipal – Avenue A. Daudet

- le mercredi 16 Février 2011 de 14H00 à 17H00
- le jeudi 10 Mars 2011 de 09h00 à 12H00

2.3.2 – Informations recueillies sur place

Le Commissaire Enquêteur a dans un premier temps, procédé à une visite des lieux le 4 Février 2011, pour apprécier notamment l'insertion du projet dans le tissu d'entrepôts existants et contrôler sur place les distributions routières et ferrées, ainsi que les circulations d'eaux pluviales (canaux, bassins,...).

Cette première visite a été complétée par un déplacement sur place en compagnie de Monsieur Duquesne (Représentant du demandeur ID Logistics), le 14 Mars 2011. A cette occasion, le Commissaire Enquêteur a pu exposer les diverses remarques formulées au cours de l'enquête et ses propres réflexions ; elles ont fait l'objet du courrier que le Commissaire Enquêteur a formellement adressé au demandeur le 15 Mars 2011 et qui a fait l'objet du mémoire en réponse du 25 Mars 2011 (échanges joints en annexe).

2.3.3 – Visites et remarques reçues

L'objet de l'enquête consistant en la construction d'un n^{ième} entrepôt dans la zone Clésud dédiée à cette fin et autorisée depuis plus de 10 ans, ne se prêtait guère à la mobilisation du public.

- Ainsi, une seule personne, hors les représentants des collectivités, s'est présentée à une permanence le 15 Février 2011 à Miramas.

Sa visite a été confirmée par le courrier de la Société Géosel Manosque, adressé en mairie de Grans le 25 Février 2011, à l'attention du Commissaire Enquêteur. On développera cette information au Chapitre 4.

- A la faveur de ses permanences, le Commissaire Enquêteur s'est entretenu avec divers responsables locaux :

- Monsieur Le Maire et plusieurs adjoints de Grans, très sensibilisés par les risques (incendie et pollution), et la desserte ferrée de la zone, voir plus loin.

Monsieur BARTOLI, Madame HUGUES et Monsieur PANDOLFI ont apporté une contribution dans le registre de Grans le 14 Mars 2011.

- Monsieur OLMO – Directeur de l'Urbanisme de Salon.

Les mairies de Grans et de Miramas, plus sensibilisées pour des raisons géographiques au projet, ont en outre fait une communication sur la demande de la Société ID Logistics, lors des Conseils municipaux respectifs des 14 et 28 Mars 2011. On en trouvera les délibérations en annexe.

Les avis ainsi recueillis font l'objet des commentaires du Commissaire Enquêteur, développés au Chapitre 4.

- Le Commissaire Enquêteur a également pris l'attache de Monsieur Sandon – Chef de l'Unité Territoriale des Bouches du Rhône de la DREAL PACA, signataire de l'avis de l'autorité environnementale sur le projet, en date du 23 Novembre 2010, joint au dossier d'enquête.

Celui-ci n'a pas jugé utile de tenir une réunion sur un objet qui selon lui, ne présente aucun problème.

- En sus de ce qui est ressorti des échanges ci-dessus, l'analyse approfondie du dossier par le Commissaire Enquêteur, sensibilisé par expérience professionnelle aux problèmes d'environnement et de sécurité, l'a conduit à faire un certain nombre de remarques et d'interrogations développées plus loin, comme il a été dit, et débouchant sur des recommandations qui seront faites dans ce rapport et les conclusions, objet d'un fascicule distinct.

2.3.4 – Clôture de l'enquête

L'enquête a été close le 14 Mars 2011 et les registres d'enquête clos par les Maires, ont été adressés au commissaire enquêteur. Celui-ci les a transmis simultanément avec le présent rapport, à l'autorité préfectorale - Copie des remarques portées sur ces registres et courriers sont joints en Annexe.

3 – ANALYSE DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier soumis à l'enquête publique et mis au point par le demandeur ID Logistics, comporte 8 pièces d'importance inégale.

- 1 : Glossaire
- 2: Avant-propos et résumés non techniques
- 3 (A) : Présentation de la Société
- 4 (B) : Descriptif technique des installations
- 5 (C) : Cadre législatif
- 6 (D) : Etude d'impact
- 7 (E) : Etude des dangers
- 8 (F) : Notice relative à l'hygiène et à la sécurité du personnel

Les deux principales qui seront l'objet de l'essentiel de l'analyse, des critiques ou suggestions du Commissaire Enquêteur, sont les pièces 6 et 7.

En outre, était joint au dossier du demandeur, l'avis formulé par l'Autorité environnementale sur l'évaluation environnementale du projet, qui s'est appuyé sur les Services de la DREAL PACA.

Dans ce paragraphe, on s'attache à présenter le dossier essentiellement **sur la forme**, réservant l'analyse de quelques **interrogations sur le fond** à un paragraphe distinct ; ce sont elles qui pour l'essentiel ont fait l'objet de questions soulevées par le Commissaire Enquêteur, et des réponses apportées par le demandeur.

3.1 – GLOSSAIRE (3 pages)

Il s'agit d'un document intéressant, qui facilite la lecture pour un public profane. On peut seulement trouver que la place consacrée à l'incendie est trop importante. Pourquoi dès lors qu'on lui donne un tel poids, ne pas en avoir fait autant pour l'étude des dangers (classe des probabilités ou matrice des scénarios dans l'analyse en « nœud papillon » par exemple).

3.2 – PRESENTATION ET RESUMES (18 PAGES)

La présentation de l'entreprise et de l'activité est claire, de même que les résumés de l'étude d'impact et de l'étude des dangers. On dira plus loin les quelques contradictions qu'on a pu relever entre certains chiffres et ceux cités dans le corps du dossier (besoins eau d'incendie par exemple), ou certaines orientations affichées (desserte ferroviaire) et leur non prise en compte dans les calculs de trafic généré.

3.3 – PIÈCE A – PRESENTATION DE LA SOCIETE (19 PAGES)

L'activité logistique est présentée avec clarté et montre bien les enjeux économiques de tels investissements. Ce chapitre va au-delà de la présentation et déborde largement sur la description du projet, redondante en partie avec le résumé qui précède et la description des installations qui suit.

Cette pièce a au moins le mérite de montrer clairement (honnêtement ?) que le fret sera exclusivement routier.

3.4 – Pièce B – DESCRIPTIF TECHNIQUE DES INSTALLATIONS (12 pages)

La description du projet qui figurait dans la pièce 3 aurait pu être adjointe à cette pièce qui donne une bonne description des équipements envisagés.

On est satisfait d'apprendre que les quais permettront le déchargement latéral des «wagons arrivant sur site par l'embranchement fer relié à la ligne SNCF desservant la zone Clésud»(1).

3.5 – Pièce C – CADRE LEGISLATIF (33 pages + annexes)

Cette pièce décrit de manière claire les activités et leur classement dans les rubriques ICPE, et les dispositions retenues pour répondre aux prescriptions de l'Arrêté type du 5 Août 2002, relatif à la rubrique 1510 (entrepôts couverts de stockage de matières, produits ou substances combustibles en quantité supérieure à 500 tonnes), estimée comme la plus pénalisante en matière d'ICPE.

Concernant la zone de stockage des palettes extérieures de 2000 m² (et non 200 m² comme indiqué dans le rapport de la DREAL du 23 Novembre 2010), il conviendra de répondre aux prescriptions énoncées (page 23), relatives à la surface maximale d'îlots de 500 m², la distance à respecter entre îlots de 2 mètres minimum, et la surface projetée de 2000 m², qui conduit à un volume stocké de 10 000 m³, sur une hauteur de 5 mètres. Pour ménager les aires inter-îlots, il faudrait donc prévoir une hauteur supérieure à 5 mètres (et qui ne doit pas excéder 8 mètres), entraînant sans doute un risque de propagation incendie accru, lors d'épisodes de vents violents.

Ceci mériterait d'être affiné. Peut-être à l'occasion de l'attribution du permis de construire ?

A la fin de cette pièce, notons la contradiction entre l'indication que « le récépissé du dépôt d'une demande de permis de construire sera fourni par la suite », alors que 2 pages plus loin, il est mentionné qu'il est joint en annexe (et effectivement, en date du 15 Septembre 2010).

3.6 – PIÈCE D – ETUDE D'IMPACT (108 PAGES)

Il s'agit du document le plus important, qui, pour reprendre les termes de l'Autorité environnementale « **comprend les six chapitres exigés par le Code de l'Environnement et couvre l'ensemble des thèmes requis** ».

Il est d'une qualité très inégale : satisfaisant pour les domaines familiers au prestataire chargé de son élaboration (aspects technologiques), beaucoup plus succinct, voire incomplet dans les domaines naturels, plus « écologiques ».

3.6.1 – L'état initial

Toute la partie sur l'**état initial de l'environnement est insipide** et démontre une technique de « copié – collé » sans recul, qui conduit par exemple, sur une seule et même page, à aligner tout à trac une pluviométrie de 615 mm d'eau par an, des précipitations moyennes annuelles de l'ordre de 620 mm, et une moyenne annuelle de précipitations de 623 mm !

Pourquoi avoir tant délayé au prix de ces énoncés contradictoires (même si ça ne prête à aucune conséquence).

Par contre, on est heureux de trouver la mention à des vents de Nord/Ouest à Ouest, avec des vitesses pouvant atteindre 30m/s (110 km/h) qui ne sont - paradoxalement – pas prises en compte dans l'analyse du risque incendie.

Les **Richesses naturelles** sont une compilation des textes régissant les zones règlementaires (ZNIEFF, ZICO, Natura 2000, ZSC, réserves naturelles, arrêté de biotope, zones humides,...), qui « font du papier ». Il faut essayer d'y receler celles qui concernent effectivement le projet. Le site d'implantation n'est concerné ni par ZNIEFF, ni par un de PNR, ni une réserve naturelle, ni par un arrêté de biotope, ni par une zone humide. Par contre, la zone Clésud est intégralement concernée par une ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux – dite de « Crau »), et en marge de la zone Natura 2000 « Crau centrale – Crau sèche ».

Le **Patrimoine naturel** est décrit de manière tout aussi confuse. Il rappelle pour les 3/4 du chapitre les définitions de sites classés et sites inscrits et on aurait apprécié qu'il soit simplement indiqué que le projet est en dehors du périmètre de protection de 500 mètres du seul site inscrit, existant à proximité (à environ 1 kilomètre à l'ouest et non au sud-ouest, comme indiqué).

Les chapitres, **Urbanisme, Populations**, répondent au cadre règlementaire, et sont de peu d'intérêt pour le projet.

Des autres descriptifs de l'état initial, on retiendra surtout le chapitre **Pollution de l'air**, même si l'essentiel résulte d'une compilation des textes règlementaires et de définition. La seule partie à retenir, concerne les mesures de la qualité de l'air à Miramas, qualifiée de « bonne » (page 33).

Le chapitre **relatif au bruit** constitue également une base de référence intéressante et il permettra d'apprécier le respect des valeurs fixées par l'Arrêté d'autorisation.

Le chapitre **relatif aux déchets** comporte des banalités sans grand intérêt pour l'instruction du dossier.

Concernant les transports, on aurait apprécié une analyse plus pertinente des infrastructures et des flux de frets sur les voies ferrées (voir plus loin).

Il est également regrettable que le pipe de transport d'hydrocarbures liquides Ø 450 PSM de SAGESS et d'un ensemble de câbles et fibres optiques de télécommande posé en parallèle, et qui jouxte le gazoduc de Gaz de France qui existait avant la création de la zone Clésud, en longeant le site par le Nord et l'Est, n'ait pas été mentionné (voir plus loin les remarques reçues).

Enfin, **concernant le sous-sol**, domaine manifestement peu familier au rédacteur, le chapitre **pédologie** n'est même pas esquissé (il correspond – mal – à un vague descriptif de « chainons » et de « plaines » !) et le **contexte géologique** reprend succinctement les descriptions forcément minimales de la carte géologique à 1/50 000^e.

Le seul élément « d'information » est la référence à 6 sondages destructifs, qui auraient été réalisés pour le compte de l'EPAREB, en 1998, on ne sait pas où « dans la zone » et sur la base desquels, on affirme qu'il est possible d'infiltrer les eaux de pluies dans le sous-sol, ainsi que le stipule, à la suite, le règlement de la ZAC. C'est dans ce chapitre qu'est mentionnée la prise en compte d'une perméabilité de 10^{-5} m/s pour le dimensionnement du bassin d'infiltration, « afin de prendre en compte le colmatage des terrains ». On verra plus loin que ce n'est pas cette valeur qui a été retenue pour le calcul, mais une perméabilité 5 fois plus élevée.

Les chapitres relatifs à l'**hydrogéologie** et à l'**énergie** n'apportent strictement rien à l'étude. Sans doute – on peut l'espérer – la protection de la nappe de Crau « la plus abondante d'Europe » (!?) a-t-elle été mieux prise en compte dans le projet de création de Clésud.

3.6.2 – Effets et impacts du projet et mesures compensatoires

Ce chapitre respecte sur la forme la réglementation dans la mesure où sont pris en considération tous les aspects qui doivent l'être.

Les **milieux naturels** et le **contexte paysagé** n'appellent guère de commentaires, eu égard que le projet s'intègre dans la zone d'aménagement concerté de Clésud, qui a déjà fortement artificialisé le secteur.

Concernant la **conduite du chantier**, source de nuisances potentielles (bruits, poussières, déchets, pollution des sols et des eaux,...), les procédures énoncées sont, a priori, pertinentes. La préoccupation essentielle nous paraît devoir être celle des risques de pollution des eaux et du sous-sol (nappe de Crau, ressource importante d'intérêt régional) et on ne saura trop conseiller au coordinateur sécurité d'être particulièrement attentif à cet aspect.

Concernant les **eaux pluviales** et les **eaux polluées « incendie »**, si les dispositifs décrits nous paraissent corrects, on verra plus loin nos remarques sur les dimensionnements affichés.

Concernant le chapitre de **Pollution de l'air**, et celui des **Transports** et de l'approvisionnement de l'entrepôt, on aurait aimé trouver mention, au titre des mesures compensatoires, de la mobilisation des capacités d'échanges par le réseau ferré, moins polluant que le trafic poids-lourds. La seule affirmation (banale) que l'utilisation du transport ferroviaire permettra de diminuer l'utilisation « des poids-lourds sur le site » sans aucune quantification, ni aucun engagement, confirme bien la carence du dossier sur cet aspect. Nous y reviendrons dans le Chapitre Observations et analyse.

3.6.3 – Risques sanitaires

Il fait une longue place à des généralités sur les principaux polluants atmosphériques et le potentiel des agents dangereux, susceptibles d'être émis dans l'atmosphère (hydrogène émis par la charge des batteries de chariots élévateurs, émission de gaz d'échappement de véhicules), repiquées pour l'essentiel, dans les textes réglementaires, des plaquettes d'informations sanitaires ou de fiches toxicologiques publiques.

Ce chapitre conclut, sans doute à juste titre, à un risque sanitaire faible, notamment si les précautions relatives à la protection de la nappe d'eau de Crau, sont respectées.

3.6.4 – Synthèse de l'étude d'impact pour la protection de l'environnement

Présentée sous forme de tableaux, elle est claire et didactique. Elle nous paraît répondre de manière correcte aux enjeux du projet.

3.6.5 – Conditions de remise en état du site

Elles ne présentent guère de risques, dès lors que l'activité d'entreposage n'aura pas généré de pollution lourde et pérenne.

Les conditions affichées de démantèlement, de gestion des déchets résiduels, voire de dépollution des sols, ne posent guère de souci ; il conviendrait toutefois de s'assurer qu'elles sont correctement appliquées, dans le cas d'un abandon de site.

3.6.6 – Evaluation du coût

Les mesures prises pour la protection de l'environnement (Chapitre 6) et les principaux investissements qui en découlent (Chapitre 7), font la part belle à l'environnement.

Par exemple, construire des murs résistants à l'incendie ne devrait à ce titre n'être décompté, que pour le supplément d'investissement propre à satisfaire la sécurité incendie, mais on pourrait également penser qu'il s'agit d'une précaution, propre à réduire les risques de perte d'exploitation, ou d'optimisation des risques de dommages, qui n'ont guère à voir avec l'environnement sensu stricto.

Et la gestion proprement dite du trafic de véhicules pourrait-elle se satisfaire de voies et parkings non revêtus et sans que les eaux soient collectées ? Comptabiliser les dépenses inhérentes à cela sur le compte de l'environnement est donc sans doute exagéré.

3.6.7 – Raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu

Elles n'auraient pas été sujettes à caution si on s'en était tenu au premier paragraphe, qui présente le positionnement géographique stratégique de la zone de Clésud « à la croisée des axes de communication de l'Europe du Nord par la Vallée du Rhône et de l'axe méditerranéen Espagne-Italie ».

Las, tout le reste constitue une ode au transport combiné rail-route.

Citation des 5 paragraphes (savoureux !) soit :

- ... « grâce à l'utilisation du rail, à un meilleur équilibre des trafics entre le mode routier et le mode ferroviaire ».
- ... « (grâce à) sa desserte ferroviaire (gare de triage de Miramas).
- ... « un chantier multi technique de 60 hectares pour le transport combiné rail-route ».
- ... (terrains) « entièrement viabilisés, embranchement fer ».
- ... « le transfert du fret de la route vers le rail contribue à diminuer les émissions de gaz à effet de serre ».

Bref, c'était porter le rail très « haut », pour ensuite l'oublier totalement dans la suite du dossier.

3.6.8 – Annexes

A signaler l'annexe X (étude acoustique) qui servira de référence s'il en était besoin pour apprécier l'impact effectif de l'activité et de trafic de camions sur le site, et l'annexe XIII, qui présente le détail de l'étude réalisée par le CETE Méditerranée sur l'impact sur l'air de la plateforme logistique Clésud de 2007.

3.7 – Pièce E – ETUDE DES DANGERS (96 pages) ET SES ANNEXES (VIII)

Il s'agit de la pièce essentielle du dossier.

Elle est bien structurée et complète.

3.7.1 – Risques à l'environnement externe d'origine naturelle

Ils sont listés et la réduction des potentiels de danger est définie.

Concernant le vent, le tableau Page 8 confirme que le risque lié au feu du stock de palettes extérieur à l'entrepôt, ne nous paraît pas suffisamment pris en compte (comme on le verra plus loin).

Concernant le stockage des pluies, on recommande que l'étude des sols qui sera réalisée (voir 1.2.3 : risques liés au sol et sous-sol) intègre des mesures de perméabilité des terrains sur les 5 premiers mètres de profondeur, dans le « cailloutis » de Crau, de manière à confirmer ou à affiner le dimensionnement du bassin tampon, qui doit infiltrer les eaux jusqu'à la nappe de Crau.

Concernant le risque de foudre, on a noté l'étude préalable de protection détaillée fournie.

3.7.2 – Risques à l’environnement externe d’origine non naturelle

Concernant les **activités industrielles voisines**, il est mentionné « qu’aucun site voisin ne présente un risque d’explosion » - Page 13.

Ceci est inexact dans la mesure où, comme on l’a dit, sont implantés à proximité, le pipe de Géosel autorisé en 2010, qui jouxte le gazoduc géré par Gaz de France, tous deux longeant la zone Clésud au Nord-Est et à l’Est:

Il conviendra qu’ID Logistics veille à respecter les contraintes qu’imposent ces deux ouvrages qui sont au plus près à environ 250 mètres de l’entrepôt, et à 80 mètres seulement de la zone de parking établie à l’entrée Est du site.

Les autres risques sont évoqués. La réduction des potentiels de dangers les rend négligeables.

3.7.3 – Les potentiels de danger

Le chapitre rappelle des principes, des définitions et la méthodologie d’analyse.

Les risques de pollution potentielle accidentelle qui en découlent sont :

- la fuite du réservoir du groupe Sprinkler
- la fuite d’électrolyte des batteries
- les eaux d’extinction incendie
- la formation de fumées toxiques d’incendies

L’analyse des dangers liés aux produits et procédés est complète.

La réduction des potentiels de dangers qui en découle laisse persister un doute sur le stockage extérieur de palettes, qui pourrait ne pas répondre aux règles de stockage (compartimentage en cellules et dispositifs de sécurité), notamment, vis-à-vis des tiers (voir plus loin).

L’analyse des risques débute par une longue présentation de la méthodologie (analyse préliminaire des risques – PR – puis semi quantitative et méthode du nœud papillon pour les risques d’accidents majeurs).

Il en est conclu que les scénarios résiduels devant faire l’objet d’un calcul de conséquences sont :

- Scénario 1 : l’incendie d’une cellule de stockage.
- Scénario 2 : l’incendie de la zone de stockage de palettes extérieure à l’entrepôt.

Le scénario 1 est analysé de manière détaillée, qu’il s’agisse des flux thermiques (et des dispositions constructives prises en compte), ou de la dispersion de fumées toxiques.

Le scénario 2 est étudié vis-à-vis du comportement du pignon NW de l’entrepôt, qui sera préventivement conçu comme un écran thermique (RE 120).

Par contre, il ne nous apparaît pas qu’on ait développé suffisamment le risque de propagation d’un incendie de ce dépôt externe, vis-à-vis de la zone Sud de ID Logistics, sous l’effet d’un fort mistral Nord, avec les risques importants d’envois de palettes en feu, vers les mitoyens.

3.8 – PIÈCE F – NOTICE HYGIENE ET SECURITE (15 PAGES)

Ce document répond à la réglementation. On aurait apprécié que soient précisés les endroits où des travailleurs pourraient être exposés à des niveaux de bruits supérieurs à 85 dBA (haut Page 5 et bas Page 13), car on n'avait pas imaginé qu'il puisse en être ainsi, au vu des activités décrites de stockage et de manutention.

4 – OBSERVATIONS DU PUBLIC, COURRIERS RECUS. ANALYSE

4.1 – OBSERVATIONS

4.1.1 – Pipe et gazoduc

- Durant l'enquête publique, le Commissaire Enquêteur a reçu à Miramas une personne lors de sa permanence du 15 Février 2011.

Il s'agit de Monsieur FAUQUE Joël, de la Société « Technipipe » qui, à la faveur de toute enquête publique lancée dans des secteurs où sont susceptibles d'être enterrés des pipes ou gazoducs, s'assure de la compatibilité des projets avec les ouvrages dont elle assure la surveillance.

Le Commissaire Enquêteur n'a pas pu, à cette occasion, l'éclairer sur ce point, le dossier étant muet sur la position d'ouvrages enterrés dans le périmètre du projet de l'entrepôt.

- Suite à cette visite, le Commissaire Enquêteur a reçu en date du 25 Février 2011 par les soins de la Mairie de Grans, un courrier de la Société « Géosel » de Manosque (04), qui après avoir contrôlé ses plans, indique que « *le projet se trouve pour partie dans la zone des dangers très graves de nos ouvrages dans le cadre du scénario de référence* », et demande que le Commissaire Enquêteur mentionne cette information dans son rapport.
- Le Commissaire Enquêteur s'est procuré auprès de la Mairie de Grans un plan sur lequel est effectivement mentionné le tracé en plan du pipe d'intérêt général de transport d'hydrocarbures liquides Ø 450 PSM Sud de « Géosel – Sagess », et qui est joint l'Arrêté Préfectoral d'autorisation 201063 du 8 Juillet 2010. Ce pipe est parallèle à un gazoduc, géré par Gaz de France, installé depuis des décennies, antérieurement à la création de Clésud.
- Le tracé de ces ouvrages, tel qu'il est mentionné sur le plan de géomètre dressé par « Fit Conseil » et suscité, longe la limite Nord/Est de Clésud, s'infléchit pour longer son angle Est, puis longe l'avenue Isabelle Autissier (R.N. 569).
Les pipes se trouveraient ainsi à environ 80 mètres de l'angle Est de la propriété ID Logistics, où est prévu le parc de stationnement des camions et à 250 mètres environ de l'extrémité Est des entrepôts et bureaux.

- Il est effectivement regrettable que ces ouvrages n'aient pas été mentionnés dans le dossier présenté par ID Logistics.

En tout état de cause, il sera indispensable qu'ID Logistics contacte les sociétés « Géosel » ainsi que « Gaz de France », pour s'assurer que son projet ne soit pas susceptible de porter préjudice aux ouvrages qu'elles gèrent.

4.1.2 – Elus municipaux de Grans

Le Commissaire Enquêteur s'est entretenu avec plusieurs élus municipaux et Monsieur le Maire de Grans, Monsieur Y. VIDAL, durant plusieurs de ses permanences (Monsieur BARTOLI, 1^{er} Adjoint, en charge du Développement durable, Monsieur PANDOLFI, Adjoint à la Sécurité, ancien pompier, Madame HUGUES).

Ont été évoquées les questions soulevées par la quasi absence de la prise en compte du fret par rail par le porteur de projet, les risques incendies (notamment du stockage extérieur des palettes), des risques potentiels attachés à la proximité des pipes de « Gaz de France » et « Géosel Manosque – Sagess » et les conditions de protection de la nappe de Crau.

- Une contribution écrite a été portée au registre de Grans lors de la permanence du 14 Mars 2011, par les élus en charge du Développement durable Monsieur BARTOLI, premier Adjoint et Madame HUGUES, Conseillère municipale. Ils insistent sur :

-

-l'intérêt porté au ferroutage qui doit contribuer à diminuer la circulation de camions sur autoroute.

Sur cet aspect, le Commissaire Enquêteur portera une appréciation détaillée au chapitre suivant.

-le stockage des matières dangereuses et le risque de pollution vis-à-vis des eaux de la nappe de Crau (et l'atmosphère) en cas d'échappement intempestif ou après une lutte contre l'incendie, source de production d'eaux polluées.

Le CE indique que le risque est pris en compte dans le dossier pour le revêtement des sols des entrepôts et le principe de collecte et de stockage d'eaux polluées en cas d'incendie.

Le Commissaire Enquêteur attire l'attention d'ID Logistics sur le dimensionnement des ouvrages de stockage d'eaux incendies, et sur les moyens prévus pour la maîtrise de pollutions ponctuelles en dehors des entrepôts (épandages de polluants par des camions par exemple). Les réponses seront apportées au chapitre suivant.

- Une seconde contribution a été portée au même registre de Grans le 14 Mars 2011 par Monsieur F. PANDOLFI, Délégué à la Sécurité.

Il s'associe aux remarques précédentes et pose la question de la maîtrise des eaux polluées, sur les parkings notamment. Il insiste en outre particulièrement sur les risques incendie de la zone de stockage extérieure de palettes.

*Le Commissaire Enquêteur s'est fait confirmer par l'exploitant que, comme l'indique d'ailleurs le dossier, seules les eaux de pluie propres provenant des toitures de l'entrepôt sont acheminées vers le bassin de stockage qui sera construit à l'entrée du site. Par contre, toutes les eaux susceptibles d'être polluées, et notamment celles ruisselant sur les parkings, seront collectées et acheminées vers les **dispositifs de traitement, de stockage et d'alimentation collectifs**, gérés par Clésud, à l'entrée de la zone.*

Concernant le risque incendie, on verra la réponse d'ID Logistics à la question relayée par le Commissaire Enquêteur, au paragraphe 4.3.

4.2 – AVIS DES CONSEILS MUNICIPAUX

S'agissant de la réglementation, notamment du décret n°77-1133 du 21 Septembre 1977, pris pour la loi n°76-663 du 19 Juillet 1976 relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, il est stipulé (Article 8) :

*« Le Conseil municipal de la commune où l'installation projetée doit être implantée et celui de chacune des communes dont le territoire est atteint par le rayon d'affichage, **sont appelés à donner leur avis sur la demande d'autorisation** dès l'ouverture de l'enquête. Ne peuvent être pris en considération, que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête. »*

Cette prescription, également inscrite dans le Code de l'Environnement (Article L.512-2) est rappelée dans la lettre de transmission du dossier de Monsieur le Préfet aux Maires des communes concernées.

- Le Conseil municipal de Grans, réuni le 14 Mars 2011, jour de clôture de l'Enquête, après avoir entendu l'exposé du Maire, a émis un avis favorable à la demande d'autorisation d'exploitation présentée par la société ID Logistics, qui a déposé un Permis de construire un entrepôt d'une superficie de 47 104 m² au sein de la ZAC de Clésud, parcelle BA n°16. Aucune mention n'est faite de l'attention que le Maire avait manifestée au Commissaire Enquêteur, sur une meilleure valorisation des infrastructures ferrées.
- Le Conseil municipal de Miramas, réuni le 28 Mars 2011, dans les délais réglementaires, après avoir entendu le Maire, a également émis un avis favorable à cette même demande.

4.3 – ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Dans les chapitres précédents, dans le cadre de la description des pièces du dossier, on a pu çà et là découvrir des remarques ou interrogations que le projet soulève. Les plus notables ont été reprises dans le courrier que le Commissaire Enquêteur a adressé le 15 Mars 2011 à ID Logistics, et dont copie est jointe en annexe.

Le projet en lui-même de construction d'un nouvel entrepôt sur une des rares parcelles encore libre de la zone Clésud, conçue et autorisée pour l'accueil de plateformes logistiques, ne pose pas de problème de fond particulier, d'autant que la société ID Logistics exploite déjà plusieurs entrepôts du même type dans la zone.

Pourtant, une lecture attentive du dossier et sans doute l'expérience professionnelle du Commissaire Enquêteur qui a instruit tout au long de sa carrière des dossiers ICPE et connaît en plus, particulièrement le milieu naturel de la nappe d'eau de la Crau et son environnement, l'ont amené à soulever quelques questions précises qui recourent largement les préoccupations des élus concernés (fret ferroviaire et problèmes de sécurité notamment).

Ces questions ont fait l'objet d'une série de questions auxquelles la société ID Logistics a apporté les réponses suivantes :

4.3.1 → Questions de forme sur des informations contradictoires entre les diverses pièces du dossier.

Question 1 du Commissaire Enquêteur : Capital de la société ID Logistics

Dans le résumé (p.5), il est annoncé de 17 M€. Ce chiffre est repris dans la présentation de la société (p.5), alors que dans le tableau de la page 4, il n'est « que » de 3,8 M€. Faut-il y voir une différence entre ce qui relèverait du « Groupe » et de la société française (Mère ?).

Réponse d'ID Logistics

Le capital de 17 M€ était celui du groupe ID Logistics dont fait partie la société ID Logistics France, entité porteuse de la future autorisation d'exploiter, qui avait un capital de 3,8 M€. Il y a une erreur sur le capital d'ID Logistics France qui est aujourd'hui de 15 M€.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Dont acte.

Question 2 du Commissaire Enquêteur : Surfaces bâties

Dans le résumé (p.5), il est indiqué une surface totale de bâtiment de 47 104 m² (8 cellules de moins de 5 700 m²). Dans la présentation de la société, la surface de l'entrepôt est de 47 138 m² (p.11) pour une surface au sol bâtie (p.17) de 102 674 m². On retrouve bien ce dernier chiffre dans le descriptif technique (p.5). Il se ventile alors entre 47 104 m² de bâtiment (à nouveau mentionnés p.52 de l'étude d'impact), dont 45 390 m² d'entrepôt, et 55 570 m² de VRD. Le tableau fourni p.5 paraît très clair ; malheureusement, pour ajouter à la confusion, on trouve dès la page suivante un tableau mentionnant une surface totale des 8 cellules de 45 138 m² ! (descriptif technique p.6). Ceci ne pose pas véritablement problème (sauf peut-être pour le permis de construire), mais dénote tout de même un manque de cohérence, entre sans doute plusieurs stades du projet.

Réponse d'ID Logistics

Les tableaux des pages 5 et 6 de la partie B du dossier (Descriptif technique) présentés ci-après reprennent les surfaces correctes :

Cellule de stockage	Surface (m²)	Hauteur libre sous bac (m)	Volume effectif de l'établissement (m³)	Hauteur au faitage	Volume de l'entrepôt (1510)
Cellule 1	5 661	10,10	57 176	12,60	71 329
Cellule 2	5 636		56 924		71 014
Cellule 3	5 636		56 924		71 014
Cellule 4	5 636		56 924		71 014
Cellule 5	5 636		56 924		71 014
Cellule 6	5 636		56 924		71 014
Cellule 7	5 636		56 924		71 014
Cellule 8	5 661		57 176		71 329
Total	45 138		455 894		568 739

		Surface Rdc en m²	Surface étage en m²	Surface globale (emprise au sol) en m²
Bâtiment	Entrepôt	45 390		47 104
	Bureaux	330	330	
	Locaux technique	126		
	Local sprinkler	176		
	Local de charge	792		
	Dalle cuves	204		
	Poste de garde	74		
	Guérite	12		
VRD Imperméabilisées	Voirie Lourde	33 250		55 570
	Voirie Légère	4 840		
	Circulation stabilisée	950		
	Auvent	8 223		
	Stockage extérieur	2 320		
	Aire de béquillage	3 952		
	Aire de remorques	1 732		
	Abri 2 roues	39		
	Parvis (poste de garde)	264		
Total surfaces Imperméabilisées (VRD imperm. + Bâtiment)				102 674
Espaces verts				13 952
Bassin				2 036
Terrain				118 662

47 104 m² est la surface totale du bâtiment indiqué à la page 5 de l'Avant propos et à la page 52 de la Partie D (Étude d'impact), incluant l'ensemble des surfaces bâties (cellules de stockage, bureaux et autres locaux annexes).

15 136 m², mentionné à la page 11 de la Partie A du dossier (Présentation de la société) et à la page 8 de la Partie B du dossier (Descriptif technique), représente la surface intérieure des cellules de stockage. Cette surface est utilisée pour les calculs du volume effectif de l'entrepôt.

45 390 m² est la surface au sol de l'ensemble des cellules de stockage en prenant en compte les poteaux et murs séparatifs.

12 274 m² n'est pas la surface au sol bâtie comme indiqué page 17 de la Partie A du dossier (Présentation de la société), qui est de 47 104 m², mais le total des surfaces imperméabilisées.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Voilà qui enlève toutes ambiguïtés.

Question 3 du Commissaire Enquêteur : Besoins en eau incendie

Dans le résumé p.10 il est indiqué : le besoin en eau incendie est de 2 160m³ sur 3h auxquels s'ajoutent 150m³ sur 3h pour les colonnes sèches ; le réseau Sprinkler bénéficiera de 2 cuves indépendantes de 500m³.

Or il est affiché un volume d'eau incendie à retenir de 2 810m³ (p.11) alors que le calcul semble donner : $2\ 160 + 150 + 2 \times 500 = 3\ 310\text{m}^3$.

Ce volume de 2 810m³ résulte-t-il d'une première hypothèse de travail avec une seule cuve Sprinkler ?

Le doute subsiste si on se réfère à l'étude d'impact p.59 où à quelques lignes d'intervalle sont mentionnées 2 cuves de 500 m³ (qui figurent d'ailleurs bien sur les plans), puis UNE seule, justifiant alors un besoin de 2 810m³. C'est d'ailleurs bien 1cuve qui est mentionnée p.25 du cadre législatif.

Quel est le besoin d'eau incendie à retenir in fine ? Si l'hypothèse haute (3 310m³) est la bonne, comment seront stockées les 500 m³ supplémentaires d'eaux polluées après usage ?

Réponse d'ID Logistics

Le site dispose bien de deux cuves pour l'installation Sprinkler de 500 m³ chacune.

Cependant, la règle technique D9A utilisée pour calculer le volume d'eau incendie à retenir prévoit de prendre en compte le volume d'une seule réserve :

« En fonction de la taille du système, les règles sprinklers prévoient parfois de doubler la source principale (2 pompes + 2 réserves). Dans ces cas, le volume à prendre en compte est le volume d'une seule réserve car les 2 sources sont redondantes. »

Le volume d'eau incendie à retenir est donc bien celui présenté dans le dossier (2 810 m³).

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Si cette précision avait été apportée dans le rapport, il n'y aurait pas eu de confusion possible.

4.3.2 – Questions relatives à la sécurité et aux transports

Question 4 du Commissaire Enquêteur : Risque incendie

Concernant ce risque, le dossier distingue à juste titre l'entrepôt de stockage extérieur de palettes, en façade NW, sur 2 000m² et 5 m de haut (présentation de la société p.11).

Le traitement du mur de façade de l'entrepôt constitue une mesure préventive justifiée vis-à-vis d'une propagation à l'entrepôt d'un incendie provenant du stockage externe.

Par contre il n'apparaît pas clairement que l'exposition au mistral de la zone de palettes soit prise en compte vis-à-vis des tiers, en tout cas pas avec la violence de vent requise dans cette hypothèse (30m/s comme indiqué dans étude d'impact p.8).

Quel crédit accorder au calcul des flux thermiques (hauteur cible), prenant en compte des vitesses bien inférieures?

Ne peut-on craindre dans ces conditions météorologiques extrêmes, que des envols de produits incandescents soient entraînés vers les mitoyens au Sud?

Une prévention efficace ne nécessiterait-elle pas la construction d'un écran, au moins, au Nord du stockage et/ou à en limiter la hauteur? Ne doit-t-on pas disposer en outre de moyens spécifiques de lutte contre l'incendie sur cette zone ?

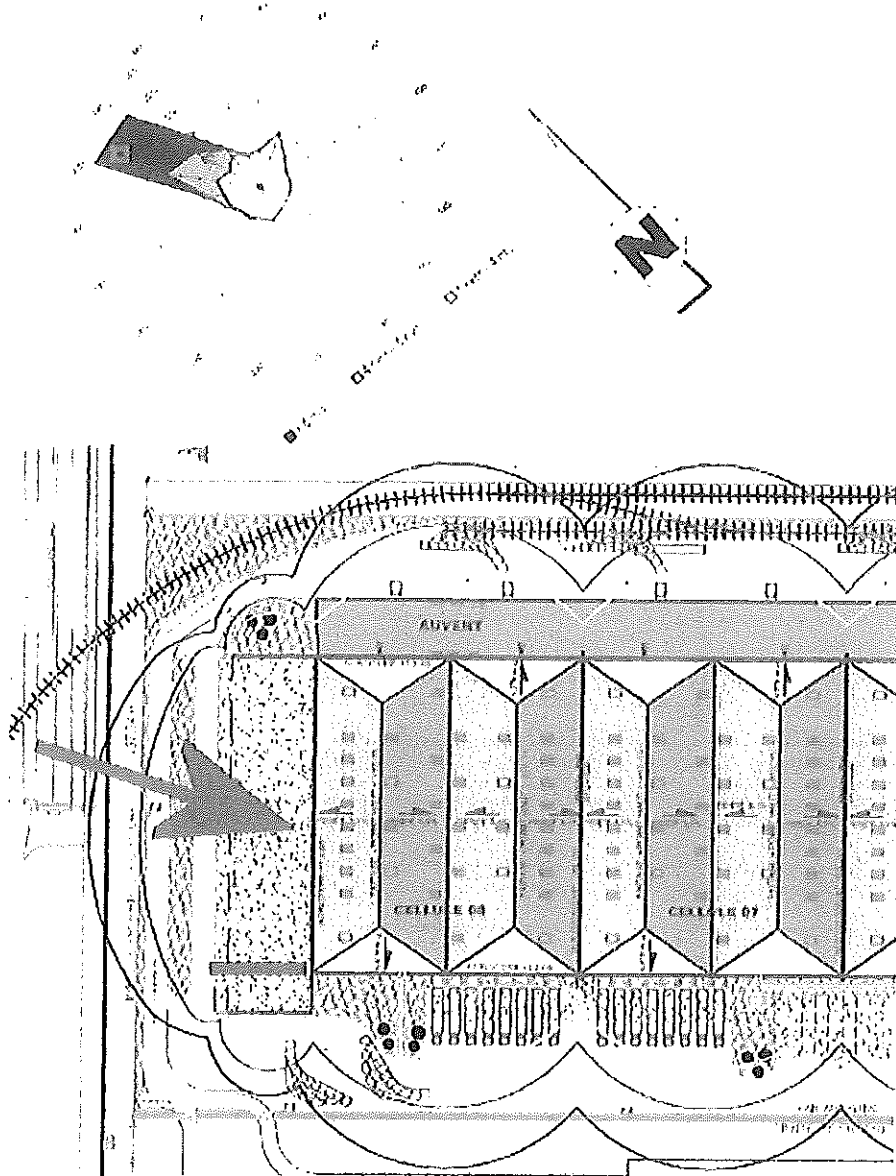
Réponse d'ID Logistics

Le plan présenté ci-après intègre la direction des vents dominants : le graphique Météo France sur la fréquence des vents en fonction de leur provenance a été rajouté et orienté par rapport à la direction du nord sur le plan.

On se rend compte que la majorité des vents de secteur Nord – Nord-Ouest va de l'aire de stockage de palettes vers l'entrepôt.

Dans des conditions météorologiques extrêmes (mistral de 30m/s), les envols de produits incandescents lors d'un incendie de l'aire de stockage de palettes sont stoppés par l'entrepôt protégé par un écran thermique. Les riverains ne seront donc pas impactés par cet incendie.

Fréquence des vents en fonction
de leur provenance en %



De plus, la zone de stockage palettes sera réduite par rapport à celle présentée sur ce plan : un mur en prolongement de la cellule 8 délimitera cette zone au sud-ouest (trait rouge sur le plan). Le stockage de palettes sera ainsi aligné sur le bâtiment, ce qui permettra de réduire les flux thermiques.

D'autre part, cette zone possède des moyens de lutte contre l'incendie puisqu'elle est entourée par 3 poteaux incendie situés à moins de 30 m des palettes.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Le prolongement du mur de façade arrière au-delà de la cellule 8 est effectivement rassurant, ainsi que la présence des poteaux incendie. Ce sera en définitive aux autorités de secours incendie d'apprécier avec ID Logistics si ces dispositions sont suffisantes.

Question 5 du Commissaire Enquêteur : Bassin de stockage de pluies

Concernant la récupération des pluies lors des épisodes de précipitations importantes, il est prévu de les stocker dans un bassin de 1 898 m³ offrant une surface d'infiltration minimale de 2 170m² (avant-propos p.10 et étude d'impact p.58).

Bizarrement, la surface réservée pour le bassin n'est plus que de 2 037m² dans le descriptif technique p.5. Mais le plus important semble-t-il relève des hypothèses sur la perméabilité du sol qui conditionne la durée de vidange et, partant, au volume à stoker pour répondre à un évènement d'occurrence donnée (ici 10 ans comme semble-t-il pour l'ensemble de Clésud).

*Ainsi il est d'abord mentionné dans l'étude d'impact (p.43) qu'on retiendra une perméabilité de 10-5m/s pour tenir compte - à juste titre - d'un colmatage possible des terrains. Or la perméabilité **retenue** (p.58) ne retient plus cet argument du colmatage, et a été fixée à 5.10-5m/s, sans aucune justification. Pourquoi ce changement ?*

A combien conduirait le calcul du volume à stocker pour un même épisode pluvieux, avec la prise en compte de la valeur prudente de 10-5m/s ? Sans augmenter la surface du bassin, à quelle hauteur supplémentaire de lame d'eau aboutirait-t-on ? Serait-ce compatible avec les cotes de débordement vers le réseau collectif ?

Il conviendrait pour le moins de procéder à des mesures in situ de perméabilités avant de confirmer l'une ou l'autre des hypothèses.

Réponse d'ID Logistics

La surface de 2 170 m² indiquée à la page 10 de l'avant-propos et à la page 58 de la Partie D (Etude d'impact) est la surface d'infiltration du bassin qui tient compte de la surface des pentes alors que la surface de 2 037 m² mentionnée à la page 5 de la Partie B du dossier (Descriptif technique) représente la surface de la projection horizontale du bassin sur le plan de masse.

Par contre, le dimensionnement du bassin d'infiltration a été réalisé sur une mauvaise hypothèse de perméabilité (5.10⁻⁵ m/s au lieu de 10⁻⁵ m/s).

Avec une perméabilité de 10⁻⁵ m/s, le volume d'eau à stocker devient 3 243 m³. Avec un tel volume, le bassin devrait être approfondi d'environ 0,66 m supplémentaire pour un total de l'ordre de 1,59 m (Valeurs à confirmer par une étude spécifique).

Cependant, des mesures de perméabilité in situ seront réalisées pour confirmer une des hypothèses et permettra d'affiner le volume de bassin nécessaire.

La venue d'eau ayant été repérée à une profondeur de 5 à 6 m lors de l'exécution des sondages en 1998, la nappe ne poserait a priori pas de problème pour éventuellement réaliser un bassin plus profond.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

L'erreur sera donc corrigée et nous prenons acte que ce calcul sera affiné après une investigation spécifique des terrains à l'emplacement du bassin.

Question 6 du Commissaire Enquêteur : Fret

Autant le développement sur l'intérêt du transport par le rail, pour justifier le choix du site (p.108 de l'étude d'impact) paraît trop dithyrambique pour être réaliste, autant tout le reste du dossier est quasi muet sur le sujet :

- *aucun décompte de flux autre que celui des camions (résumé p12, présentation de la société p.9 et p.11, étude d'impact p.41 et 69),*
- *tout juste quelques lignes pour mentionner l'existence de lignes ferrées (étude d'impact p39) une ligne pour dire que « l'utilisation du transport ferroviaire permettra de diminuer l'utilisation des poids lourds sur le site » (étude d'impact p.62), la mention incidente d'un train par jour (étude d'impact p.69) sans aucune précision et l'information (étude d'impact p.70) qu'un train de 30 containers correspond à environ 30 poids lourds (et alors ? serait-t-on tenté de dire).*

Pourquoi ce vide ? Les infrastructures ferrées sont-t-elles inadaptées ? La SNCF refuse-t-elle le service qu'on pourrait en attendre ? Le métier de réception-colisage-réexpédition locale se prête-il mal, de fait, au fer ?

Dans ce cas pourquoi des « attendus » (p.108 de l'étude d'impact) en totale opposition avec le projet effectivement développé ?

Réponse d'ID Logistics

Nous joignons en annexe une étude plus précise concernant l'utilisation du transport par le rail.

L'embranchement au réseau ferré du terrain, constitue pour notre dossier un atout majeur.

Notre projet prévoit le raccordement de la ligne de desserte sur la cour réservée aux réceptions de marchandises (Nord).

Nos clients n'utilisent aujourd'hui presque plus le fer pour approvisionner les entrepôts, car les wagons isolés posent des problèmes de qualité, de délai et de coût d'approvisionnement (cf. page 8 de notre présentation).

L'objectif de notre démarche est de mutualiser les réceptions fournisseurs, afin d'approvisionner directement la zone de Clésud en train complet. (cf. page 14 de notre présentation).

Cette démarche devrait permettre de redynamiser l'activité du fret sur la zone de Clésud.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Les contradictions soulevées étaient donc bien fondées. Le recours au rail reste encore au stade des bonnes intentions et l'idée de mutualisation paraît intéressante.

Il appartiendra aux Elus locaux de veiller à ce que les idées progressent vers une utilisation effective du rail par le gestionnaire de Clésud et les responsables d'entrepôt.

5 – CLÔTURE DU RAPPORT

Ayant ainsi examiné les questions soulevées dans les registres, les points particuliers qu'une lecture attentive du dossier m'a incité à soulever, ainsi que les informations, corrections et précisions complémentaires que m'a apporté la société ID Logistics, porteuse du projet, sur place et par courrier, j'ai été amené à rédiger ce rapport.

Les conclusions font l'objet d'un document distinct, comme le requiert la réglementation.

Avril 2011



Michel Caillol

Ce document constitue les **conclusions** de Michel Caillol – Commissaire Enquêteur, relatif à l'enquête publique concernant :

Le projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique sur la plateforme Clésud, à Grans (13).

Cette enquête s'est déroulée pendant 36 jours consécutifs, du **7 Février au 14 Mars 2011** inclus dans les Mairies de Grans, Miramas, Saint Martin de Crau et Salon, conformément à l'Arrêté Préfectoral n° 2010 – 310A du 10 Janvier 2011.

À Auriol, Avril 2011

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke with several vertical and diagonal strokes crossing it, characteristic of a cursive signature.

Michel Caillol
Commissaire Enquêteur

A – L'ENQUETE

Saisi par le Préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, Préfet des Bouches du Rhône le 7 Décembre 2010, le Président du Tribunal Administratif de Marseille, m'a désigné en qualité de Commissaire Enquêteur, par décision n°E10000188 / 13 du 16/12/2010 pour instruire la demande formulée par la société ID Logistics, d'exploiter un entrepôt situé sur la plateforme logistique Clésud, sur le territoire de la commune de Grans (Bouches du Rhône).

Ce projet qui entre dans le champ d'application de la réglementation des installations classées, prescrit un périmètre d'affichage qui concerne le territoire des communes de Grans (13450), Miramas (13410), Saint Martin de Crau (13558) et Salon de Provence (13330).

Cette enquête s'est déroulée selon les instructions fixées par l'Arrêté Préfectoral n°2010-310A du 10 Janvier 2011, de Monsieur le Préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur.

Quatorze permanences ont été ainsi tenues à :

- Grans (07/02 ; 15/02 ; 23/02 ; 03/03 et 14/03/2011)
- Miramas (07/02 ; 15/02 ; 23/02 ; 03/03 et 11/03/2011)
- Salon de Provence (16/02 et 10/03/2011)
- Saint Martin de Crau (16/02 et 10/03/2011)

Au cours de ces permanences, une question a été soulevée, relative à la compatibilité du projet avec la présence dans ses environs d'un pipe et d'un gazoduc, et des entretiens ont été tenus avec des Elus municipaux, notamment à Grans, dont certains ont apporté une contribution dans les registres.

Les deux Conseils municipaux de Grans et de Miramas sur le territoire desquelles la zone Clésud est implantée, ont émis un avis favorable au projet.

B – LE PROJET

Le projet concerne la construction d'un entrepôt de stockage d'une surface au sol de 47 000 m² environ, comportant 8 cellules, des bureaux et locaux sociaux, ainsi que des locaux techniques.

L'activité comporte les fonctions de réception des marchandises, leur entreposage, la préparation de commandes et le réacheminement des produits.

Les marchandises sont diverses et relèvent de diverses rubriques ICPE :

- ⇒ 1510 : Tous types de produits meubles, alimentaires, produits de grande distribution, brasserie, électroménager, hi-fi, etc...
- ⇒ 1530 : Papiers, cartons, ou matériaux combustibles analogues.
- ⇒ 1532 : Bois secs ou matériaux combustibles analogues.
- ⇒ 2255 : Alcools de bouche d'origine agricole, eaux de vie et liqueurs.
- ⇒ 2662 : Granulés plastiques et tout autre produit assimilé à la 2662 (matières premières).
- ⇒ 2663 : Meubles, cd, boîtes, mousses, matelas, etc... tous produits relatifs à la 2663 (produits finis).

La société ID Logistics a déposé un dossier dont l'étude d'impact et de dangers ont fait l'objet de l'avis de l'autorité environnementale en date du 23 Novembre 2010 et ce, conformément à l'Article R122-1-1 du Code de l'environnement, qui nous été communiqué.

Le dossier a fait de ma part l'objet d'une analyse très approfondie, qui m'a amené, conforté sur certains points par des remarques d'Elus locaux soucieux notamment de protection de l'environnement et de sécurité, à poser des questions et demander des précisions à la société ID Logistics. Cette société y a répondu de manière tout à fait satisfaisante.

Le détail de cette analyse fait l'objet du document distinct de celui-ci, intitulé « Rapport du Commissaire Enquêteur ».

C – RECOMMANDATIONS

Il résulte logiquement de ce rapport des recommandations répondant aux soucis des Elus locaux et justifiés par un certain nombre de précisions restant à apporter :

- **Sécurité incendie** : Valider avec les Services municipaux de Grans et les pompiers, l'efficacité des dispositions préventives à mettre en œuvre pour limiter le risque de propagation d'un incendie depuis la zone extérieure à l'entrepôt de stockage de palettes.
- **Protection de la nappe de Crau** : Contrôler la perméabilité des sols à l'emplacement du bassin de stockage des eaux pluviales et adapter si nécessaire ses capacités.
Bien respecter les dispositions prévues pour que ce bassin n'accueille que des eaux de toiture, les eaux potentiellement polluées devant être orientées vers les dispositifs de rétention et de traitement collectifs à l'ensemble de la zone Clésud.
- **Réduction du trafic routier et valorisation du rail** : Participer activement à la mise en œuvre des réflexions engagées collectivement avec les divers exploitants de la zone et leurs fournisseurs, pour réduire effectivement les flux routiers au profit du rail, en valorisant les infrastructures exceptionnelles existantes.
- **Présence de réseaux d'hydrocarbures enterrés** : Vérifier la compatibilité du projet avec la proximité du pipe « Géosel - Manosque » et du gazoduc « Gaz de France » en concertation avec ces sociétés, et mettre au point les dispositions conservatoires complémentaires, si nécessaire.

D – CONCLUSIONS

- Vu le dossier présenté par la société ID Logistics, conforme à la réglementation ICPE,
- vu l'avis de la DREAL,
- vu l'avis des Conseils municipaux de Grans et de Miramas,
- vu les recommandations d'Elus recueillies au cours de l'enquête,
- vu que le projet d'entrepôt et son exploitation répond aux prescriptions du PAZ de la ZAC (Arrêté préfectoral du 24/11/1997), ainsi qu'aux termes de l'Arrêté d'aménagement de la plateforme multimodale, pris pour la loi sur l'eau (Arrêté préfectoral du 08/11/1998),
- vu que la réalisation du bâtiment s'intégrera dans le contexte du site sans modification significative sur l'environnement, dans le respect de la santé et la salubrité publique,
- vu les réponses apportées par ID Logistics aux questions que je lui ai posées à la fin de l'enquête, conformément aux prescriptions de l'Arrêté préfectoral suscité,
- considérant par ailleurs la nécessité de compléter les infrastructures de la plateforme multimodale Miramas/Grans, source d'expansion économique qui répond à un enjeu de transport logistique et aux attentes des industriels, prestataires de transports et distributeurs, et que s'ensuivront des créations d'emplois,
- et les recommandations qui précèdent étant faites, j'émet en qualité de Commissaire Enquêteur, un

AVIS FAVORABLE à
la demande d'autorisation formulée par la société ID
Logistics,
d'exploiter un entrepôt logistique sur la plateforme Clésud,
à Grans (13)

Avril 2011



Michel Caillol