



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

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
de Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur la création d'un entrepôt logistique VELIO**

n° MRAe – 2018 – 1968

Préambule

Conformément aux dispositions prévues par les articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale a été saisie par le préfet de département des Bouches-du-Rhône sur la base du dossier d'autorisation environnementale pour le projet VELIO situé sur le territoire de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Le maître d'ouvrage du projet est la société VELIO (groupe MEDIACO).

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 (1) ;
- un dossier de demande d'autorisation environnementale ;
- une étude de dangers.

La DREAL PACA¹ a accusé réception du dossier à la date du 06/08/2018, date de départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de l'Autorité environnementale.

Suite à la décision du Conseil d'État n°400559 en date du 6 décembre 2017, la mission régionale d'Autorité environnementale de la région Provence Alpes Côte d'Azur, a adopté le présent avis.

Pour établir son avis, la DREAL PACA a consulté, conformément aux dispositions prévues par l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Agence régionale de santé (ARS) et le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R.122-7 du code de l'environnement, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R.122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7-II, l'avis est également publié sur le SIDE (système d'information développement durable environnement) :

<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DRPACA/avis-ae-projets-paca.aspx>

accessible via le site internet de l'autorité environnementale / DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-r1406.html>

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L.122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.

L'article L. 122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'Autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. L'Autorité environnementale recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

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

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

Sommaire de l'avis

Préambule.....	2
Synthèse de l'avis.....	5
Avis.....	6
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	6
1.1. Contexte et périmètre du projet.....	6
1.2. Présentation du projet, contexte et objectifs.....	7
1.3. Procédures.....	7
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....</i>	7
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées.....</i>	8
1.4. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	8
1.5. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique.....	8
1.6. Sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées.....	9
2. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux environnementaux en présence.....	9
2.1. Sur la biodiversité y compris Natura 2000.....	9
2.2. Sur la qualité de l'air.....	14
2.3. Sur le paysage.....	15
2.4. Sur les risques industriels.....	16

Synthèse de l'avis

Le projet VELIO a pour objectif d'implanter un entrepôt pour le stockage de produits manufacturés dont combustibles et substances dangereuses (aérosols,...), sur le territoire de la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône, dans le département des Bouches-du-Rhône (13). Le projet est installé dans la zone d'activités Distriport d'une superficie de 160 hectares entièrement dédiés à l'implantation d'installations logistiques. Cette opération s'inscrit dans le contexte environnemental spécifique de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos, sur laquelle coexistent étroitement un outil industriel de première importance et des espaces de grande qualité écologique et paysagère de l'écosystème humide du delta du Rhône. L'aménagement envisagé a pour conséquence la disparition à terme d'une surface actuellement vierge de toute construction caractéristique des paysages de Crau dans un processus global de consommation d'espace naturel lié à la multiplication des projets industriels à l'échelle de la ZIP de Fos.

L'Autorité environnementale considère que le projet ne peut être dissocié du projet Distriport et que les impacts environnementaux de cette plateforme doivent être évalués globalement.

Les principales insuffisances relevées par l'Autorité environnementale sont :

- les enjeux et impacts auraient dû être appréhendés de manière globale au niveau de la zone logistique Distriport ;
- au niveau biodiversité les mesures compensatoires proposées ne sont pas suffisamment justifiées et abouties. Le maître d'ouvrage devra également s'assurer que le projet respecte la réglementation relative aux espèces protégées ;
- au vu des forts enjeux et forts impacts, l'évaluation des incidences Natura 2000 est insuffisante ;
- le traitement de l'enjeu paysager est insuffisant ;
- avec un trafic routier important, l'enjeu qualité de l'air et de la santé humaine a été pris en compte au niveau de l'entrepôt mais n'a pas été pris en compte au niveau de la zone Distriport. Par ailleurs la conclusion d'un risque sanitaire acceptable du fait qu'il s'agit de rejets routiers est malheureuse.

Recommandations principales

- *Évaluer, conformément à l'alinéa III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, les incidences environnementales globales à l'échelle du périmètre de projet de la plate-forme logistique Distriport.*
- *Reprendre les mesures compensatoires en démontrant la prise en compte des fonctionnalités écologiques perturbées, le respect du principe d'additionnalité et d'équivalence écologique, l'absence de perte nette de biodiversité et d'atteinte aux espèces protégées. Mettre en place des mesures de suivi qui permettent de vérifier dans la durée le respect de ces principes.*
- *Démontrer pour toutes les espèces protégées affectées par le projet, l'absence d'incidences en phase exploitation, conformément à l'article L. 411-1 du code de l'environnement qui interdit les atteintes à ces espèces.*
- *Préciser, dans le cadre d'une approche globale des impacts du projet sur Distriport, les incidences potentielles du projet au regard des objectifs de conservation et des espèces et habitats de l'ensemble des sites Natura 2000 potentiellement affectés. Sur cette base, ré-évaluer la conclusion de l'étude d'incidences Natura 2000.*
- *Évaluer les incidences liées à la pollution de l'air due au trafic routier vis-à-vis des risques sanitaires et appliquer la séquence ERC aux impacts décelés à l'échelle de la zone logistique de Distriport*

Avis

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

1.1. Contexte et périmètre du projet

Le projet soumis à l'Autorité environnementale se situe dans la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos et à l'intérieur de cette zone, au sein de la plate-forme logistique Distriport à Port-Saint-Louis-du-Rhône autorisée par arrêté préfectoral du 02/11/1995 complété le 27/07/2007.

Le projet de plateforme logistique a fait l'objet d'une autorisation de type « loi sur l'eau », suite à une demande d'autorisation présentée par le port autonome de Marseille le 20 avril 1995, comprenant notamment une étude d'impact et ayant fait l'objet d'une enquête publique. La plate-forme logistique représente 168 ha dont 160 ha réservés aux entrepôts et 8 a de zone humide avec des actions de préservation et valorisation telles que mentionnées dans l'étude d'impact.

L'article L. 122-1-1 du code de l'environnement précise à son alinéa III que : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu natu-

rel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. » Pour l'Autorité environnementale cette disposition du code de l'environnement a pour conséquences que le projet est bien celui de la plateforme Distriport qui doit faire l'objet d'une évaluation globale des impacts sur l'environnement. Elle reconnaît d'ailleurs que cela a été partiellement réalisé avec une approche globale de l'étude faune-flore Ecomed de juillet 2018 au niveau des trois projets : W Life, Virtuo Fos 1 et 2 et Vélio.

L'Autorité environnementale estime que le périmètre de projet étant celui de la zone logistique Distriport où divers entrepôt se sont installés depuis sa création, l'étude d'impact aurait dû actualiser celle de Distriport avec l'implantation au sein de celle-ci des quatre entrepôts : W Life, Virtuo Fos1, Virtuo Fos 2 et Vélio. Cela concerne notamment les solutions de substitution, l'évaluation des incidences Natura 2000 et tous les enjeux, notamment la biodiversité et la qualité de l'air.

Recommandation 1 : Évaluer, conformément à l'alinéa III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, les incidences environnementales globales à l'échelle du périmètre de projet de la plate-forme logistique Distriport.

1.2. Présentation du projet, contexte et objectifs

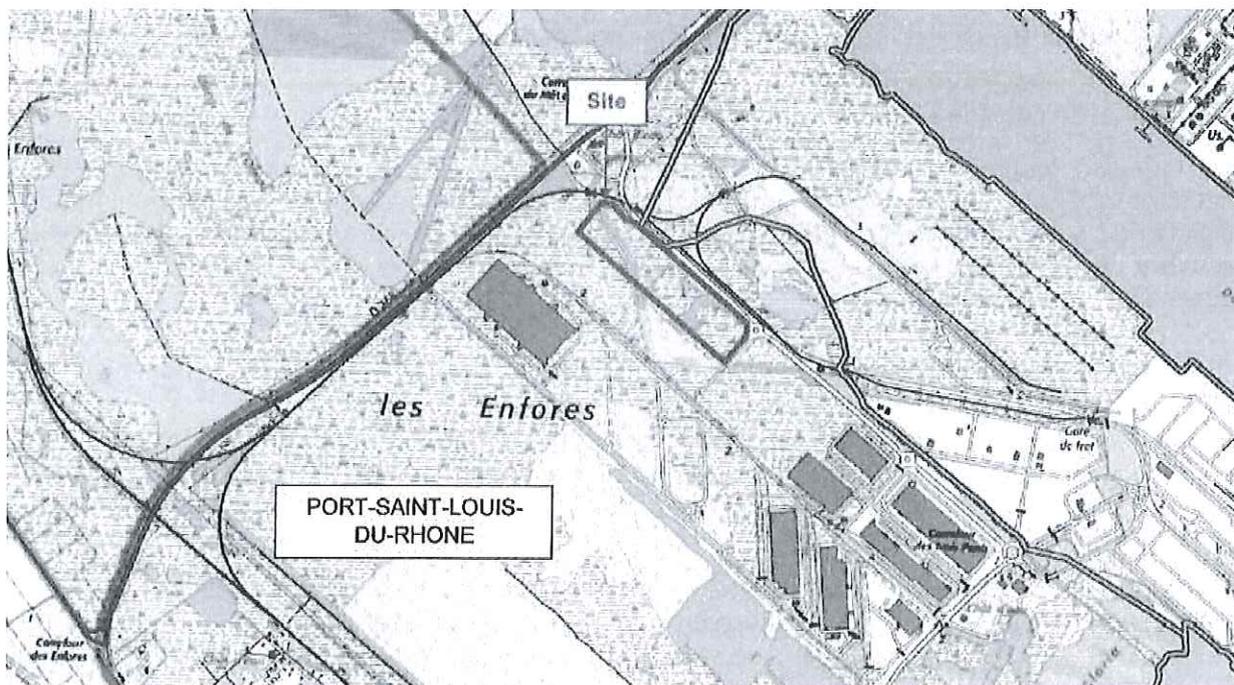


Figure 1 Plan de situation – source : étude d'impact

Le projet VELIO consiste en la création d'un entrepôt logistique couvert dans la zone de Distriport sur des parcelles non anthropisées d'une superficie de 14 a (figure 1)..

L'entrepôt VELIO comprend un bâtiment d'une surface d'environ 67 000 m² constitué de 12 cellules de stockage.

L'entrepôt comporte également des aménagements annexes : des bureaux et locaux sociaux, des locaux techniques (locaux de charge de batterie, maintenance, local électrique), des voiries et

places de stationnement, des bassins de régulation des eaux pluviales et des eaux d'extinction des incendies, des espaces verts.

L'objectif est de stocker dans ces bâtiments des matières combustibles réceptionnées, préparées et expédiées vers diverses destinations.

1.3. Procédures

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

Dans le cadre de sa procédure d'autorisation, l'entrepôt VELIO, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement.

Déposé au titre de l'autorisation environnementale (ICPE²), il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 1 (ICPE) et de la rubrique 39 (travaux, constructions, opérations) du tableau annexe du R. 122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017.

Le contenu de l'étude d'impact est précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées

L'entrepôt relève des procédures d'autorisation suivantes :

- autorisation environnementale
- permis de construire (saisine à venir)

Pour mémoire, les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation (L. 122-1-1-III) et actualisées en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet.

1.4. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le périmètre d'accueil de l'entrepôt logistique prend place sur la zone Distriport en partie remblayée par des sédiments provenant du creusement et du dragage des darses du port et recolonisée par la végétation, et de façon plus large sur l'emprise de la ZIP de Fos imbriquant des installations industrialo-portuaires et des espaces humides de grande qualité.

L'analyse de l'état initial de l'environnement, abordée dans ses composantes physiques, naturelles, et de cadre de vie, conduit à la mise en évidence des enjeux suivants :

- la protection de la biodiversité, et la préservation de la fonctionnalité écologique du secteur, notamment pour les milieux humides situés dans le voisinage du site de projet ;
- la qualité de l'air en lien avec le trafic de poids lourds supplémentaire généré par le projet, par rapport au trafic déjà existant au sein de la zone logistique Distriport ;
- l'insertion paysagère du projet, en termes de prise en compte de l'ambiance initiale du site caractéristique de la Crau, et des perceptions du site de projet ;
- les risques industriels induits par la mise en œuvre du projet et par la présence d'autres établissements industriels à proximité ;

² ICPE= installation classée pour la protection de l'environnement

- la gestion du risque d'inondation et de submersion marine dans un environnement humide, peu élevé au-dessus du niveau de la mer et proche de l'embouchure du bras principal du Rhône ;
- la préservation de la qualité des eaux de surface (étangs, Rhône, canaux et roubines³), ou souterraines, y compris celles destinées éventuellement à la consommation humaine, vulnérables en milieu péri-industriel, en lien avec les modalités d'assainissement du futur entrepôt logistique.

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

L'étude d'impact comprend sur la forme les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par les articles L. 122-1 et R. 122-5 du code de l'environnement.

1.6. Sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées

L'étude d'impact ne présente pas la justification des choix, ni de solution de substitution envisagée, ce qui est ainsi justifié (p. 212) : « *La recherche de solutions de substitution à ce site ne s'est pas avérée nécessaire en raison des paramètres suivants :*

- *le site se trouve à l'écart des zones résidentielles, dans une ZAC (zone industrialo-portuaire de Fos-sur-mer) au sein d'une zone dédiée à la logistique (Distriport),*
- *le projet s'inscrit dans le cadre du développement de Distriport et de la ZIP de Fos,*
- *la superficie de la zone d'étude est adaptée aux installations et contraintes techniques des activités,*
- *la situation géographique du site est avantageuse au niveau de la desserte portuaire, routière et ferroviaire, propre à faciliter la réception et l'acheminement des marchandises,*
- *le site est situé en dehors de tout périmètre de protection Natura 2000, de monuments historiques, de sites classés ou inscrits,...*
- *l'emprise de la zone humide recensée en limite de site ne remet pas en cause la faisabilité du projet (la zone humide ne sera pas impactée). »*

Cet argumentaire confirme bien que le projet à prendre en compte est celui de la plateforme Distriport dont l'étude d'impact doit être actualisée au fur et à mesure des installations d'entrepôts.

Le projet de plate-forme logistique n'a pas fait l'objet de variantes, visant à l'amélioration de la prise en compte de l'environnement. La zone logistique Distriport a été définie comme zone d'accueil d'entrepôts logistiques dans le périmètre du GPMM dans le cadre de la DTA des Bouches du Rhône (2007) et des autorisations successives de la ZIP de Fos-sur-Mer (décret de création de la ZIP de 1965, DUP et ZAC de 1969). Le dossier n'explique pas en quoi il répond aux orientations de la DTA et des autorisations antérieures relatives à la ZIP de Fos-sur-Mer

Recommandation 2 : Compléter le dossier en démontrant que le projet répond aux orientations de la DTA et des autorisations antérieures relatives à la ZIP de Fos-sur-Mer .

³ Petit canal destiné à l'irrigation

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

Cet avis est ciblé sur la biodiversité et la qualité de l'air au vu des forts enjeux et impacts sur le milieu naturel, et ne se veut donc pas exhaustif sur l'ensemble des enjeux identifiés par l'autorité environnementale.

2.1. Sur la biodiversité y compris Natura 2000

Le site de projet situé dans la zone d'activité logistique Distriport de la ZIP de Fos est inclus en totalité dans la Znieff (5) de type II « Salins du Caban et du relais - Etang de l'oiseau ».

Il est situé à proximité de plusieurs périmètres à statut : cinq⁴ périmètres Natura 2000 situés à une distance comprise entre 1,5 et 5,5 km, huit⁵ Znieff situées à une distance comprise entre 3,7 à 7,5 km, le parc naturel régional de Camargue situé à 1,5 km, un périmètre réglementé par un arrêté préfectoral de protection biotope (APPB) « Grands Paluds-Gonon » situé à 8,5 km, deux périmètres relatifs aux plans d'action nationaux (Aigle de Bonelli et Faucon Crécerellette) situés à 1,5 km.

Espèces protégées :

Pour Vélio (Médiaco), au niveau des espèces protégées les principaux enjeux locaux de conservation (ELC) et les principaux impacts bruts (avant mesures ERC) en phase chantier sont les suivants :

- au niveau des oiseaux, l'étude indique : « les oiseaux présentant des capacités de déplacement très élevées, les individus sont susceptibles d'exploiter ou de survoler indifféremment les 4 parcelles étudiées. Dans un souci de cohérence biologique et écologique, il ne sera pas fait de distinction entre les impacts à l'échelle de chaque parcelle » ;
- Fauvette à lunettes : enjeu très fort et impacts (destruction d'individus et d'habitats) très forts ; Gravelot à collier interrompu et Echasse blanche : enjeu fort et impacts forts ; Goéland railleur, Flamant rose, Sterne naine, Effraie des clochers : enjeu fort et impacts modérés ; Pipit rousseline, Oedicnème criard et Petit gravelot : enjeu modéré et impacts forts ;
- au niveau des insectes : Lestes à grands stigmas : enjeu très fort et impacts forts ; Cincin-dèle des Marais : enjeu forts et impact forts ;
- au niveau des amphibiens : Pélobate cultripède : enjeu très fort (protégée nationalement) et impacts forts ;

Mesures d'évitement

Aucune mesure d'évitement n'est proposée, ce qui est ainsi justifié : « *partant du principe que les plans masses des différents pétitionnaires ont été fortement avancés et engagés à la date des premiers inventaires écologiques (janvier 2018), aucune mesure d'évitement au sens puriste n'a été proposée* ». Cette raison n'est pas acceptable pour l'Autorité environnementale. Les mesures ERC mettent en priorité l'évitement sur la réduction puis sur la compensation. La loi biodiversité a

⁴ Périmètres Natura 2000 dont zone spéciale de conservation (ZSC, habitats) : « Le Rhône aval », « Camargue » et « Marais de la vallée des Baux et marais d'Arles » et dont zone de protection spéciale (ZPS, oiseaux) : « Marais entre Crau et grand Rhône » et « Camargue ».

⁵ Znieff de type I : « They de la gracieuse They-de Roustan », « Etangs des salins-pointe de Beauduc », « They de la Palissade » et « Marais de l'Audience-Les grands paluds » ; Znieff de type II : « Le Rhône », « Camargue fluvio-lacustre et laguno-marine », « Cavaou-sansouires de Sollac » et « grand plan du bourg ».

introduit la notion d'absence de perte nette de biodiversité. Ces éléments ne sauraient être remis en cause par le calendrier du projet, au contraire, il est de la responsabilité des maîtres d'ouvrage de s'assurer, par des études en amont de leurs choix⁶, qu'il est possible d'éviter les impacts sur la biodiversité.

Mesures de réduction

Quatre mesures de réduction sont proposées :

- R1 : amélioration de l'état de conservation et des fonctionnalités écologiques des canaux de ceinture ;
- R2 : proscrire tout stationnement d'engins de chantier et tout dépôt de matériaux potentiellement polluants à proximité des cours d'eau ou au sein des zones à enjeu ;
- R3 : limitation et adaptation de l'éclairage – évitement de l'effarouchement de certaines espèces de chauve-souris ;
- R4 : adaptation de la clôture périmétrale des sites industriels au passage de la faune ;

Malgré les forts enjeux et forts impacts, une mesure de réduction telle que la limitation ou l'adaptation de l'emprise du projet n'a pas été étudiée.

Recommandation 3 : Pour la bonne application de la séquence ERC et du principe d'absence de perte nette de biodiversité à l'échelle du projet Distriport, proposer des mesures d'évitement et étudier la mesure de réduction liée à la limitation ou l'adaptation de l'emprise du projet.

Mesures de compensation

Trois mesures de compensation sont proposées :

- C1 : Restauration écologique et gestion adaptée à la biodiversité locale ;
- C2 : création de passages à faune ;
- C3 : création de mares fonctionnelles pour le Leste à grands stigmas

Les documents graphiques fournis par l'étude d'impact ne permettent pas de visualiser avec précision les zones de tension potentielle entre les aménagements prévus et les secteurs à enjeux écologiques du périmètre de projet.

À l'échelle des quatre parcelles, les principaux impacts résiduels sont les suivants :

- Oiseaux : Fauvette à lunettes : pas de mesures ERC et impacts très forts ; Gravelot à collier interrompu, Pipit rousseline et Oedicnème criard : pas de mesures ERC et impacts forts ; Echasse blanche et petit Gravelot : mesure de réduction (R1) et impact fort ;
- Flore : Limonium de Provence, Limonium dur et limonium de Girard : pas de mesures ERC , impacts forts ;
- Insectes : Leste à grands sigmas et Cincindèles des marais : mesures de réduction (R1 et R3), impacts forts ;
- Amphibiens : Pélobatre cultripède, mesures de réductions (R1, R2 et R4) et impacts forts.

Le dossier indique « *Au regard des impacts résiduels pressentis sur la zone d'étude, le Grand Port Maritime de Marseille, garant de la partie compensation pour les porteurs de ce projet, propose un*

⁶ L'Autorité environnementale observe que le Grand port maritime de Marseille pourrait jouer un rôle actif dans l'anticipation des incidences sur la biodiversité afin d'éviter les situations où les maîtres d'ouvrages de chacun des projets se voient obligés de procéder à des inventaires préalablement à la définition de leurs projets.

certain nombre de mesures à vocation compensatoire. Ces mesures doivent faire l'objet de concertations avec le service instructeur, seul habilité à en juger la nécessité et la pertinence ».

Les mesures compensatoires sont de la responsabilité de chaque maître d'ouvrage pour ce qui concerne leur définition, leur mise en œuvre et leur efficacité. La mutualisation des mesures compensatoires par le GPMM est, pour l'Autorité environnementale, une pratique intéressante, cependant, en l'état, le dossier ne présente aucun document attestant de l'engagement du GPMM à mettre en œuvre les mesures compensatoires.

Recommandation 4 : Joindre au dossier les documents attestant des engagements du GPMM à mettre en œuvre des mesures compensatoires pour les projets de la zone Distriport.

Une mesure de compensation avait été mise en place en 2007 pour l'ensemble de la zone Distriport. Or cette mesure n'a pas été correctement mise en œuvre. Elle est jugée actuellement peu opérationnelle ou fonctionnelle par Ecomed dans son volet naturaliste de l'étude d'impact (page 196).

La fonctionnalité écologique de cette mesure est mise à mal par plusieurs aménagements dont le château d'eau et une route. Cette mesure qui a été une des conditions d'autorisation du remblaiement de la zone aurait dû permettre de maintenir cet espace dans un bon état fonctionnel. Il importe donc de rétablir la fonctionnalité écologique de cette mesure avant toute nouvelle mesure compensatoire.

Pour les nouvelles mesures compensatoires, il convient de vérifier que les nouvelles zones de compensation proposées ne sont pas déjà concernées par une précédente mesure de compensation. En effet, ce type de mesures a été déjà proposé dans le passé par le GPMM.

La mesure C1 prévoit la « *sanctuarisation* » d'une zone naturelle d'environ 160 ha dans le voisinage du secteur de projet, assortie d'une gestion écologique pérenne et adaptée, suivant deux scénarios correspondant en fait à deux zones de compensation distinctes :

- Scénario 1, dans le secteur nord, adapté selon les indications de l'inventaire écologique :
 - aux espèces florales (saladelles),
 - aux insectes (Leste à grand stigma) par la création de « *mares fonctionnelles* ».
- Scénarios 2 et 3, porteurs d'une compensation *a priori* intéressante au titre :
 - du maintien voire de la restauration d'une continuité écologique nord-sud en partie ouest de la zone de projet entre le littoral et les milieux humides de l'intérieur des terres,
 - des espèces florales.

Les modalités de mise en œuvre de cette mesure de compensation sont insuffisamment décrites. Le dossier ne présente ni le ratio de compensation, ni la méthode utilisée. La démonstration de l'additionnalité des mesures compensatoires est insuffisante. Le dossier mentionne que le scénario 1 s'inscrit sur des habitats globalement en bon état écologique. Cela montre qu'il ne s'agit pas d'une véritable mesure de compensation puisqu'elle concerne un espace en bon état écologique. Or, une mesure compensatoire doit respecter le principe d'équivalence écologique et d'additivité écologique.

La mesure C2 pose aussi question, même si elle paraît utile : passages à faune entre le scénario 1 et la zone de compensation « 2007 » pour recréer une continuité entre l'actuelle zone compensatoire 2007 et les écosystèmes au nord de la route départementale". En effet, cette mesure n'est

pas une mesure de compensation au titre de ce dossier car elle est un pré-requis au bon fonctionnement de la mesure de "compensation de 2007" et n'est en aucun cas additionnelle.

Enfin, la démonstration de l'additionnalité des mesures compensatoires est insuffisante.

Recommandation 5 : Reprendre les mesures compensatoires en démontrant la prise en compte des fonctionnalités écologiques perturbées, le respect du principe d'additionnalité et d'équivalence écologique, l'absence de perte nette de biodiversité et d'atteinte aux espèces protégées. Mettre en place des mesures de suivi qui permettent de vérifier dans la durée le respect de ces principes.

La répartition de l'analyse des incidences entre phase travaux et phase d'exploitation de l'entrepôt n'est pas nettement établie. Seuls les « impacts bruts en phase de chantier » sont explicitement examinés de façon détaillée dans le volet naturaliste de l'étude d'impact, qui indique également de façon succincte que "les projets de plate forme logistique entraînent systématiquement la destruction des surfaces retenues sur l'ensemble des zones d'emprise, l'impact sur les espèces à enjeux sera maximal et continu".

Recommandation 6 : Démontrer pour toutes les espèces protégées affectées par le projet, l'absence d'incidences en phase exploitation, conformément à l'article L. 411-1 du code de l'environnement qui interdit les atteintes à ces espèces.

Natura 2000 :

Le dossier contient (annexe 11) une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 datée du 1^{er} août 2018. Les cinq sites à proximité sont bien répertoriés et elle a bien été réactualisée suite à la production du volet naturel de l'étude d'impact réactualisé (Etude Ecomed du 18/07/2018).

L'Autorité environnementale estime que l'évaluation des incidences Natura 2000 aurait dû être menée de manière globale au niveau de Distriport.

De nombreuses espèces d'intérêt communautaire (ou bien citées dans les Docob⁷) ayant motivé la désignation des sites Natura 2000 ont été identifiées sur la zone d'étude.

Certaines espèces communautaires subissent des impacts bruts modérés à très forts. Par exemple, Fauvette à lunettes (impacts bruts très forts), Gravelot à collier interrompu (impacts bruts forts).

Compte tenu des enjeux et des impacts potentiels sur le réseau Natura 2000, une étude d'incidences Natura 2000 appropriée (proportionnée) doit être conduite et fournie.

L'utilisation du formulaire simplifié n'est en effet pas opportune au regard de ces enjeux, des impacts bruts sur des habitats et des espèces d'intérêt communautaire et des liens fonctionnels existants entre les sites Natura 2000 et le site de projet.

L'étude des incidences Natura 2000 devra statuer de manière argumentée sur les incidences notables ou non du projet sur l'état de conservation des sites Natura 2000 concernés en se basant :

- sur un état initial écologique détaillé,
- sur une évaluation des impacts sur les habitats/espèces/fonctionnalités de la zone d'étude,

⁷ Docob = document d'objectifs du site Natura 2000

- sur une proposition de mesures ERC proportionnées aux enjeux et impacts, (pouvant être mutualisées avec les mesures ERC de droit commun),

Aussi, l'insuffisance de l'étude Natura 2000 constitue une faiblesse de l'évaluation environnementale du projet qui fait peser un risque juridique important pour le projet. Selon l'article L. 414-1 du code de l'environnement, Il n'est pas possible d'autoriser un projet si la démonstration de l'absence d'incidence significative sur les espèces et habitats qui ont justifié la désignation du site au titre du réseau Natura 2000 n'est pas faite.

Recommandation 7 : Préciser, dans le cadre d'une approche globale des impacts du projet sur Distriport, les incidences potentielles du projet au regard des objectifs de conservation et des espèces et habitats de l'ensemble des sites Natura 2000 potentiellement affectés. Sur cette base, ré-évaluer la conclusion de l'étude d'incidences Natura 2000.

Trame verte et bleue

Le secteur d'étude, malgré son étroite imbrication avec les installations industrialo-portuaires de la ZIP de Fos, présente encore à l'heure actuelle une relative intégrité écologique. Il s'inscrit plus largement entre Rhône, Camargue, plaine de Crau et mer Méditerranée, dans un vaste ensemble de haute qualité environnementale. Le système d'étangs, de canaux et roubines⁸ proches du site de projet complète sur le plan local plusieurs ensembles humides identifiées par le SRCE (4) de la région PACA et le Scot (3) Ouest Etang de Berre.

Au-delà de la caractérisation sommaire du lien écologique ente le secteur d'études et les espaces naturels à statuts situés dans le voisinage, le réseau local de continuités écologiques n'est pas caractérisé de façon détaillée.

Plusieurs mesures de réduction, d'évitement et de compensation, notamment en matière de maintien de réseau de canaux en périphérie du secteur d'études, sont favorables à la perméabilité écologique du secteur d'études.

Toutefois, on peut craindre que le colmatage des petits canaux par le remblaiement anarchique au fil des ans de la partie sud du site entraîne à terme une altération notable de la fonctionnalité de la zone humide salée, notamment pour les connexions écologiques entre le site Natura 2000 et le secteur de projet.

Recommandation 8 : Approfondir l'analyse de l'incidence du projet sur le réseau local de continuités écologiques en lien avec les mesures prévues pour l'aménagement global de la zone Distriport.

2.2. Sur la qualité de l'air

Le trafic des poids lourds (PL) lié à VELIO, est de 300 rotations/jour (180 rotations/jour avec la mise en place du quai fer). Il s'ajoute à celui des autres opérations du projet Distriport.

L'étude d'impact propose un état initial du trafic routier sur la RD 268 et quantifie le trafic avec mise en place du projet (avec et sans quai fer), ainsi que l'impact des émissions grâce au logiciel Impact-Ademe (annexe 10). Les résultats montrent une augmentation de 5,6 % des émissions de polluants (en moyenne, tous polluants confondus) de la partie est de la RD 68 et 6,06 % pour la

⁸ Petit canal destiné à l'irrigation

partie ouest. L'étude des risques sanitaires indique (p. 198) : « les rejets atmosphériques sont principalement constitués de gaz d'échappement des véhicules à moteur. Le risque sanitaire est considéré comme acceptable en raison de :

- la nature des rejets (trafic routier),
- du contexte local (bonne dispersion des polluants, proximité de la RD 268, contexte industriel marqué-le site s'inscrit dans la zone logistique de distriport, dans la Zip de Fos) »,

L'Autorité environnementale salue le travail du porteur de projet qui a quantifié les émissions de polluants pour Velio démontrant la faisabilité de cette quantification, rarement réalisée. Néanmoins, l'Autorité environnementale estime que cette étude aurait dû être menée au niveau de la zone logistique Distriport

Enfin l'Autorité environnementale considère que justifier l'acceptabilité du risque pour la santé humaine par le fait qu'il s'agit de rejets du trafic routier est inadapté.

Elle rappelle que les émissions atmosphériques polluantes représentent un enjeu majeur vis-à-vis de l'environnement et de la santé publique, à fortiori au niveau de la ZIP de Fos, et que sa position est constante comme en atteste l'avis récent émis le 27/03/2018 par la MRAe sur le thème de la qualité de l'air du PLU (2) de la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône :

« La commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône est exposée à un transit routier important et accueille de nombreuses activités industrielles qui génèrent des impacts sur la qualité de l'air. L'analyse des émissions atmosphériques polluantes représente donc un enjeu majeur vis-à-vis de l'environnement et de la santé publique.

L'indice de la qualité de l'air (IQA) révèle d'importantes dégradations de l'air notamment liées à l'ozone (O3).

Afin de limiter les incidences négatives sur la qualité de l'air induites par les transports, le projet de PLU encourage les solutions alternatives à la voiture individuelle (maillage pour les déplacements actifs, promotion des transports collectifs) et prévoit le développement d'une offre multimodale pour les marchandises (fret ferroviaire, transport fluvial).

Toutefois, les incidences sur la qualité de l'air et sur la santé humaine des différents projets économiques (extensions des zones d'activités) ainsi que du projet de requalification et d'aménagement à 2 x 2 voies de la RD 26812 (augmentation du trafic routier) sont insuffisamment évaluées ce qui ne permet pas d'apprécier l'efficacité des mesures tendant à l'amélioration de la qualité de l'air.

L'autorité environnementale rappelle que ces incidences doivent également être évitées et, si ce n'est pas possible totalement, réduites.

Recommandation 15 : Évaluer les incidences du PLU sur les risques sanitaires liés à la pollution de l'air et appliquer la séquence « éviter – réduire » aux impacts décelés »

Recommandation 9 : Évaluer les incidences liées à la pollution de l'air due au trafic routier vis-à-vis des risques sanitaires et appliquer la séquence ERC aux impacts décelés à l'échelle de la zone logistique de Distriport

2.3. Sur le paysage

Le site de projet inclus dans la zone d'activité logistique Distriport n'est pas concerné par un monument ou un site bénéficiant d'une protection particulière. Le projet est particulièrement concerné par les vues rapprochées depuis la voirie d'accès au site et la route du Mât de Ricca.

L'état initial est insuffisant (pas de référence à l'atlas des paysages notamment), rien n'est indiqué au niveau des incidences, et les mesures paysagères (annexe 13) sont pauvres : quelques vues avec l'engagement de respecter le cahier des prescriptions architecturales de Distriport (annexe 3).

Recommandation 10 : Présenter un plan d'aménagement paysager détaillé représentatif de l'ambiance de type Crau caractéristique du site, et cohérent avec les mesures nécessaires au maintien des continuités écologiques sur la zone de projet.

2.4. Sur les risques industriels

Le site est implanté dans le périmètre du plan de prévention des Risques technologiques (PPRT) Fos Ouest en cours d'élaboration. Le projet prend en compte les dispositions du porter-à-connaissance du PPRT Fos Ouest. Il n'est pas concerné par un risque d'effets dominos dû à un sinistre sur un site industriel à proximité.

Aucune canalisation de transport de matières dangereuses n'est recensée à proximité du site. Le risque d'accident de transport de matières dangereuses (TMD) par transport routier et ferré est existant au niveau de l'aire d'étude du fait du transport de marchandises dangereuses en provenance du port autonome. Le site d'implantation est éloigné des voies de la zone Distriport concernées par le risque TMD (route du Mât de Ricca). Les protocoles de sécurité des transporteurs et les procédures de sécurité liées aux opérations de chargement/déchargement de marchandises sont respectées.

Glossaire

Acronyme	Nom	Commentaire
1. Natura 2000	Natura 2000	Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).
2. PLU	Plan local d'urbanisme	En France, le plan local d'urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000. Le PLU est régi par les dispositions du code de l'urbanisme, essentiellement aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants.
3. SCoT	Schéma de cohérence territoriale	Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale, remplace l'ancien schéma directeur.
4. SRCE	Schéma régional de cohérence écologique	Élaboré, mis à jour et suivi conjointement par la région et l'État. Il vise à la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Il a vocation à être intégré dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.(cf.L371-3 du code de l'environnement)
5. Znieff	Zone naturelle d'intérêt floristique et faunistique	L'inventaire des Znieff est un programme d'inventaire naturaliste et scientifique lancé en 1982 par le ministère chargé de l'environnement et confirmé par la loi du 12 juillet 1983 dite Loi Bouchardeau. La désignation d'une Znieff repose surtout sur la présence d'espèces ou d'associations d'espèces à fort intérêt patrimonial. La présence d'au moins une population d'une espèce déterminante permet de définir une Znieff.

