



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

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale  
de Provence-Alpes-Côte d'Azur  
sur le projet d'entrepôt logistique de la société WLIFE  
sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône (13)**

n° MRAe – 2018 1686

## 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 unique du projet d'entrepôt logistique de la société WLife sur le territoire de la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône (13). Le maître d'ouvrage du projet est la société WLife.

Le dossier comporte notamment :

- le plan de situation et le périmètre du projet,
- une étude d'impact sur l'environnement valant évaluation des incidences Natura 2000, et ses annexes techniques, dont l'inventaire écologique de l'aire d'études actualisé au printemps 2018, et une étude de dangers,
- la demande d'autorisation environnementale.

La Dreal PACA<sup>1</sup> a accusé réception du dossier à la date du 24 juillet 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 de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier 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.

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.

---

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

## Sommaire de l'avis

Préambule.....	2
Synthèse de l'avis.....	4
Avis.....	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, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	7
1.3. Procédures.....	8
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i> .....	8
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées</i> .....	9
1.4. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	9
1.5. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique.....	10
1.5.1. <i>Sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées</i> .....	10
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 en présence.....	10
2.1. Sur la biodiversité y compris Natura 2000.....	10
2.1.1. <i>Espaces naturels remarquables (dont sites Natura 2000)</i> .....	10
2.1.2. <i>Biodiversité</i> .....	12
2.1.3. <i>Continuités écologiques</i> .....	15
2.2. Sur le paysage.....	16
2.3. Sur la qualité de l'air.....	17
2.4. Sur les risques industriels.....	18

## Synthèse de l'avis

La société WLife a pour objectif d'implanter un entrepôt pour le stockage de marchandises diverses non dangereuses 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 et portuaire de première importance et des espaces de grande qualité écologique et paysagère de l'écosystème humide du delta du Rhône. 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.

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'actualisation des données naturalistes de 1995 par la réalisation au printemps 2018, d'un inventaire écologique détaillé de l'aire d'étude élargie à Distriport permet de mieux apprécier les incidences réelles du présent projet sur l'environnement. Toutefois, la mesure de compensation rendue nécessaire par la mise en évidence d'incidences résiduelles significatives n'est pas assez précise pour les espèces floristiques et faunistiques concernées et pour les modalités de mise en œuvre et de suivi. Le maître d'ouvrage devra également s'assurer que le projet respecte la réglementation relative aux espèces protégées.

L'étude paysagère ne permet pas d'apprécier la prise en compte par le projet, de l'ambiance initiale du site caractéristique des paysages de Crau.

L'étude réalisée ne présente pas un degré de précision et d'exhaustivité suffisant pour assurer l'absence d'incidences significatives sur les espaces Natura 2000 potentiellement affectés par le projet.

L'enjeu de la qualité de l'air et de la santé humaine, particulièrement prégnant sur la zone Diistriport, n'est pas pris en compte dans le dossier.

## **Recommandations principales**

- **Évaluer, conformément à l'alinéa III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, les incidences environnementales globale à l'échelle du périmètre de projet de la plate-forme logistique Distriport.**
- **Préciser, dans le cadre d'une approche globale des impacts du projet 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.**
- **Démontrer, pour toutes les espèces protégées affectées par le projet, l'absence d'incidence en phase exploitation, conformément à l'article L. 411-1 du code de l'environnement qui interdit les atteintes à ces espèces.**
- **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.**
- **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.**
- **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 plate-forme 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 ha de zone humide avec des actions de préservation et valorisation tel que mentionné 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 naturel 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 l'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 entrepôts 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 (sur l'évaluation des incidences Natura 2000 dans Wlife) au niveau de la biodiversité, de la qualité de l'air et du trafic.

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

## 1.2. Présentation du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

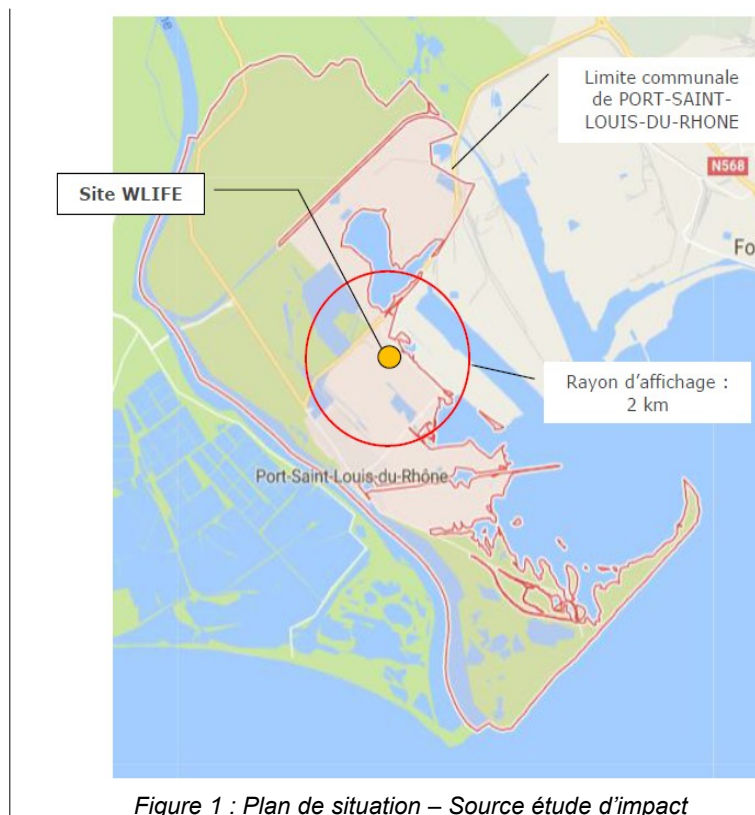


Figure 1 : Plan de situation – Source étude d'impact

La réalisation de l'entrepôt WLife s'inscrit dans le processus de renforcement de la chaîne logistique d'envergure nationale pour le transport des matières premières pour l'industrie et des produits semi-finis et finis destinés à l'export ou à l'import. Le projet, localisé sur le lot A7 de la zone Distriport de la zone industrielle et portuaire (ZIP) de Fos (figure 1), concerne la réalisation d'un entrepôt destiné à réceptionner, stocker et expédier des marchandises diverses non dangereuses.

D'après les éléments descriptifs fournis dans le dossier, l'aménagement comporte sur une surface d'environ 14 ha (figure 2) :

- un entrepôt constitué de huit cellules de stockage, d'une surface totale d'environ 47 700 m<sup>2</sup> ,
- un quai ferré couvert d'une surface d'environ 11 500 m<sup>2</sup>,
- des locaux techniques et administratifs,
- des aires de stationnement (voitures et poids lourds) et des zones de stockage extérieures (palettes),
- des espaces verts,
- un dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales (bassins de rétention, noues d'infiltration).



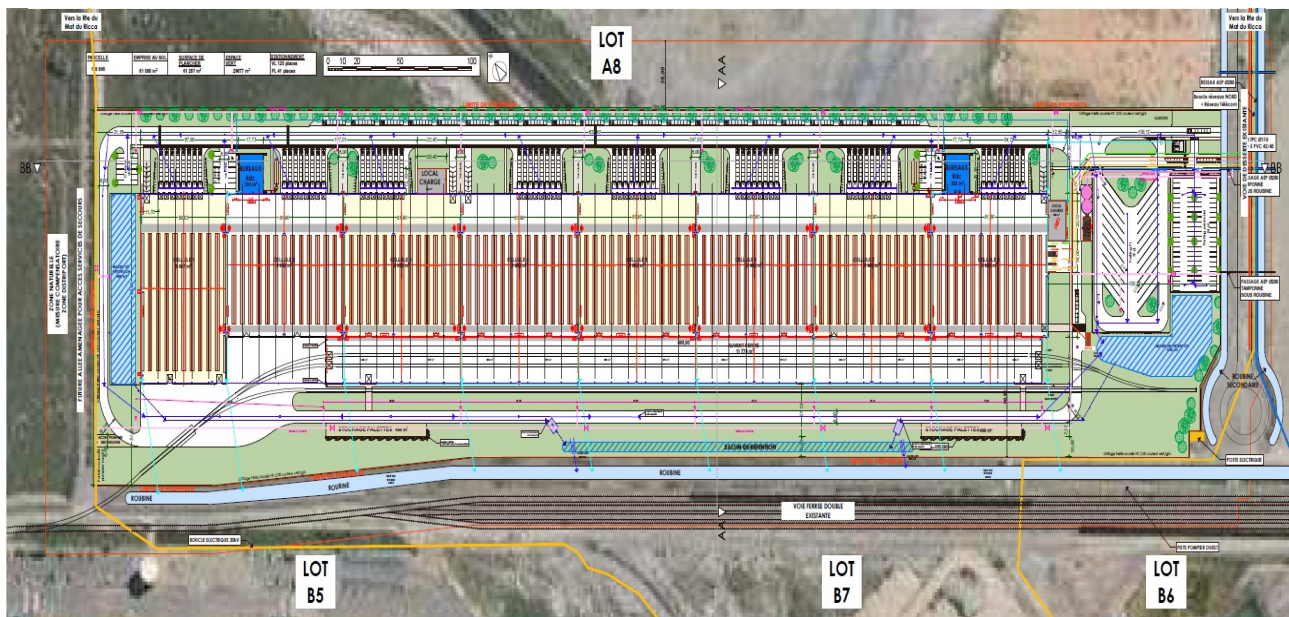


Figure 2: Plan masse de l'aménagement du lot A7 de la zone Distriport – source étude d'impact

Le projet d'entrepôt logistique est concerné par :

- le RNU(10) applicable sur le territoire de Port-Saint-Louis-du-Rhône<sup>2</sup>,
- le Scot(11) Ouest Étang de Berre, (approuvé le 22 octobre 2015) qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 05 juin 2015,
- le PDU(5) Ouest Étang de Berre, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 18 mars 2016,
- le règlement d'aménagement de la zone industrielle et portuaire (ZIP) de Fos : annexé à l'arrêté préfectoral du 21 janvier 1993, qui tient lieu de règlement d'urbanisme applicable sur la zone Distriport,
- l'arrêté préfectoral du 02 novembre 1995 : autorisant le port autonome de Marseille<sup>3</sup> à aménager et à exploiter la plate-forme logistique Distriport à Port-Saint-Louis-du-Rhône,
- l'arrêté préfectoral complémentaire du 27 septembre 2007 : concernant l'autorisation d'aménagement et d'exploitation de la plate-forme logistique Distriport à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

### 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 logistique WLife sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône (13), 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

<sup>2</sup> Le projet arrêté du PLU de Port-Saint-Louis-du-Rhône a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 27/03/2018, disponible à l'adresse suivante : <http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DRPACA/avis-ae-projets-pa-ca.aspx>

<sup>3</sup> Ancienne appellation du grand port maritime de Marseille (GPMM), établissement public de l'État français



articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement. Déposé le 28 juin 2017 au titre de l'autorisation environnementale, le dossier<sup>4</sup> concerne un projet qui entre dans le champ de l'étude d'impact.

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

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 logistique de la société WLife relève des procédures d'autorisation suivantes :

- autorisation environnementale, délivrée par le Préfet des Bouches-du-Rhône, portant dans le cas de l'entrepôt WLife sur la demande d'autorisation d'exploiter au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- permis de construire : Cette autorisation délivrée au titre du code d'urbanisme

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 ;
- 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,
- 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 roubines<sup>5</sup>), 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 ;

<sup>4</sup> Le dossier comporte notamment :

- le dossier d'autorisation environnementale « unique » (notice descriptive et pièces graphiques)
- le plan de situation et le périmètre du secteur de projet
- une étude d'impact (version février 2018) valant évaluation des incidences Natura 2000, et ses annexes techniques
- une étude de dangers.

<sup>5</sup> Petit canal destiné à l'irrigation

- la qualité de l'air en lien avec le trafic de poids lourds supplémentaire généré par le projet ;
- les risques industriels induits par la mise en œuvre du projet et par la présence d'autres établissements industriels situés à proximité.

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

Au delà du périmètre du projet qui n'est pas le bon (cf § 1.1 page 6), 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.

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

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 1965, DUP et ZAC de 1969 )

**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**

## **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 en présence**

Cet avis est ciblé principalement sur les thématiques de la biodiversité et du paysage, au vu des forts enjeux et incidences sur le milieu naturel, ainsi que sur la qualité de l'air et les risques industriels et ne prétend donc pas à l'exhaustivité sur l'ensemble des enjeux identifiés par l'autorité environnementale.

### **2.1. Sur la biodiversité y compris Natura 2000**

#### **2.1.1. Espaces naturels remarquables (dont sites Natura 2000)**

Le site de projet WLife, inclus en totalité dans la zone d'activité logistique Distriport de la ZIP de Fos, empiète sur la Znieff (13) « Salins du Cabanet du Relais – Etang de l'Oiseau ». De façon plus large, il fait partie d'un vaste système humide illustré par la présence de plusieurs périmètres naturels d'inventaire, réglementaire ou de conservation (Znieff, sites Natura 2000(4), parc naturel régional de Camargue, APPB(1), périmètres relatifs aux PNA(6) de l'Aigle de Bonelli ou du Faucon crécellerette). Dès la création de la zone Distriport, l'expertise faune-flore de 1995 reconnaît l'existence d'une « zone humide riche d'un point de vue faunistique au niveau de l'aire d'étude ». Tous ces secteurs naturels d'intérêt écologique sont identifiés et cartographiés ; leur potentiel écologique est caractérisé sommairement sur la base de la bibliographie existante.

L'analyse des incidences du projet sur les espaces naturels est dans l'ensemble peu approfondie. L'inventaire écologique actualisé en 2018 prévoit la « sanctuarisation » d'une zone naturelle d'en-

viron 160 ha autour du secteur de projet, élargissant et redynamisant la zone de 11 ha mise en place à titre de mesure compensatoire en 2007 (voir infra Espèces protégées).

#### Natura 2000 :

Conformément à la réglementation en vigueur (articles R. 414-19 et suivants du code de l'environnement), une évaluation des incidences Natura 2000 a été réalisée pour la ZPS « *Marais entre Crau et Grand Rhône* » située à environ 250 m au nord-ouest de la zone de projet. L'étude est sommaire. Les incidences du projet sur ce site Natura 2000, dont les objectifs de conservation ne sont pas rappelés, sont jugées non significatives par l'étude d'impact compte tenu essentiellement de son implantation à l'extérieur et en aval de la ZPS, qui le soustrait aux pollutions de l'air et des eaux. Plusieurs dispositions du projet, notamment celles en faveur du « *maintien du réseau de canaux périphériques* » contribuent à la préservation de la continuité écologique dans le secteur (voir infra Continuités écologiques). Toutefois, la réalisation de l'entrepôt WLife est susceptible d'engendrer des effets significatifs sur plusieurs espèces communautaires mobiles (oiseaux, chiroptères, insectes,...) ayant justifié la désignation de la ZPS, qui ne sont pas analysés explicitement, contrairement à l'affirmation de l'étude d'impact, par le diagnostic écologique de 2018 (voir infra Espèces protégées).

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

De nombreuses espèces d'intérêt communautaire (ou bien citées dans les DOCOB<sup>6</sup>) 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.

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

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 3 : Préciser, dans le cadre d'une approche globale des impacts du projet 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.***

<sup>6</sup> DOCOB = document d'objectifs du site Natura 2000

## 2.1.2. Biodiversité

### État initial

En vue d'actualiser les données naturalistes de 1995, un diagnostic écologique a été réalisé par le bureau d'études écologique Ecomed, sur la base notamment d'investigations de terrain menées de février à juillet 2018, pour l'ensemble du secteur d'études élargi de la zone Distriport, constitué par les quatre parcelles constructibles (WLife, Médiaco, Virtuo Fos 1 et 2) et par la zone de compensation de 11 ha délimitée par l'arrêté de 2007.

De façon plus particulière, sur le secteur de projet WLife, constitué essentiellement de « *prés salés vivaces* » (sansouïres<sup>7</sup>) plus ou moins dégradés par des « *travaux préparatoires* » (terrassements, remblayages,...), mais dotés d'un « *bon potentiel de reprise de la dynamique écologique* », plusieurs espèces à enjeu local de conservation (ELC) fort ou modéré ont été mises en évidence au titre des habitats (sansouïres), de la flore, des amphibiens, des oiseaux et des chiroptères. Les enjeux sont jugés faibles pour les reptiles et pour les insectes.

La carte de synthèse des enjeux écologiques montre une forte dispersion des secteurs à enjeux sur la parcelle WLife.

L'identification actualisée des enjeux « espèces protégées » est satisfaisante.

### Incidences brutes

Les incidences brutes (avant mesures) du projet sur les espèces patrimoniales présentes sur l'emprise du projet sont considérées dans l'étude d'impact comme significatives (niveau modéré à très fort) pour toutes les espèces à enjeux (flore et faune) identifiées par l'état initial de l'environnement (habitats, flore, insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux et chiroptères). On notera toutefois que pour les oiseaux et les chiroptères, les incidences ne sont pas évaluées de façon spécifique à l'échelle du périmètre de WLife, mais pour l'ensemble de la zone Distriport. 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.

Une carte de superposition des aménagements et des secteurs à enjeu écologique sur la parcelle WLife serait appréciable.

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 l'inventaire écologique d'Ecomed, 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*". Le croisement de cette affirmation avec la carte de synthèse des enjeux écologiques de WLife qui montre la présence d'espèces à enjeux sur la quasi-totalité de la parcelle concernée, conforte l'hypothèse d'incidences fortes après réalisation de l'entrepôt.

---

<sup>7</sup> Les sansouïres sont des espaces occupés par une végétation basse qui se développe sur des sols limoneux, salés et périodiquement submergés. Couvertes d'eau en hiver et asséchées en été, elles constituent la première végétation qui ceinture les lagunes saumâtres. Elles sont traditionnellement utilisées pour le pâturage des chevaux ou des taureaux et contribuent aux paysages identitaires de la Camargue et des lagunes languedociennes.

L'étude d'impact identifie 14 projets situés hors secteur d'étude au titre du « *cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés* ». Il apparaît que la plupart de ceux-ont des incidences sur des espèces floristiques ou faunistiques protégées présentes sur Distriport et en particulier sur la parcelle WLife. La fourniture d'une carte permettant une localisation précise de ces projets serait appréciable.

### Mesures ERC :

Les mesures éviter, réduire et compenser (ERC) sont les suivantes :

- mesures d'évitement : aucune mesure, justifié ainsi : « *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 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 choix<sup>8</sup>, 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 ;

- 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 quatre mesures de réduction envisagées sont de nature à contribuer au maintien des continuités écologiques dans le secteur de projet.

Par ailleurs, 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 4 : Pour la bonne application de la séquence ERC et du principe d'absence de perte nette de biodiversité à l'échelle de la parcelle, proposer des mesures d'évitement et étudier la mesure de réduction liée à la limitation ou l'adaptation de l'emprise du projet.**

<sup>8</sup> 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.

Malgré l'application des mesures de réduction, la présence d'incidences résiduelles significatives (niveau modéré à fort) est avérée pour toutes les espèces florales et faunistiques à enjeux identifiées. On notera que ces effets résiduels ont été évalués uniquement sur le secteur d'étude global et non pas au niveau de chacune des quatre parcelles constructibles.

L'étude ne permet donc pas de savoir si les incidences ont été correctement prises en compte pour toutes les espèces protégées potentiellement affectées. Ce point constitue le deuxième risque juridique du fait de l'interdiction d'atteinte aux espèces animales et végétales protégées précisée à l'article L.411-1 du code de l'environnement..

**Recommandation 5 : Démontrer, pour toutes les espèces protégées affectées par le projet, l'absence d'incidence en phase exploitation, conformément à l'article L. 411-1 du code de l'environnement qui interdit les atteintes à ces espèces.**

Le projet s'appuie sur la mesure de compensation de 2007, jugée actuellement peu opérationnelle ou fonctionnelle par ECOMED dans son volet naturel de l'étude d'impact (volet naturel, 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 autres mesures compensatoires, il convient de vérifier que les zones proposées ne sont pas déjà utilisées par une mesure de compensation antérieure. 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 notamment que le scénario 1 s'inscrit sur des habitats globalement en bon état écologique. L'intitulé de la mesure C1 : « Amélioration des connaissances locales sur la biodiversité et les écosystèmes, actions soutenues durablement de restauration écologique et mise en place d'une gestion pérenne, adaptée à la biodiversité locale en contexte fortement vulnérable » 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 vise essentiellement à la mise en place d'un lien écologique entre la zone nord du scénario 1 et la zone de compensation de 11 ha prévue par l'arrêté préfectoral de 2007. Les dispositifs techniques de cette mesure de désenclavement sont présentés. Au-delà de son utilité, cette mesure pose également question, car elle n'est pas une mesure de compensation au titre de ce dossier. Elle constitue en effet un pré-requis au bon fonctionnement de la mesure de compensation de 2007 et n'est donc en aucun cas additionnelle.

En complément des mesures C1 et C2, une mesure I1 d'accompagnement écologique prévoit le déplacement des espèces florales menacées.

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

L'étude d'impact doit préciser de façon exhaustive les espèces protégées floristiques et faunistiques concernées par les mesures de compensation envisagées sur la zone Distriport et plus particulièrement sur le périmètre du projet WLife.

Le suivi de l'évaluation de la mesure de compensation (C1+C2) est relativement bien décrit pour la phase chantier, mais de façon nettement moins précis pour la phase exploitation, prévu sur cinq ans et *a priori* limité à une expertise écologique concernant les chiroptères et les oiseaux, alors même que ces espèces ne sont pas initialement prises en compte (cf supra). Il est indiqué que le pilotage de la compensation sera assuré par le service de l'environnement du GPMM(3).

**Recommandation 7 : 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.**

### 2.1.3. Continuités écologiques

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 roubines proches du site de projet complète sur le plan local plusieurs ensembles humides identifiés par le SRCE (13) de la ré-



gion PACA et par le Scot du Pays d'Arles (en cours d'élaboration). Il est indiqué que l'aire d'étude présente également un intérêt en tant que secteur de repos pour plusieurs espèces d'oiseaux migrateurs.

Au-delà de la caractérisation sommaire du lien écologique entre 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. Les incidences du projet sur la continuité écologique sont abordées sommairement, essentiellement sous l'angle des pollutions lumineuses préjudiciables aux déplacements des chiroptères.

Plusieurs mesures de réduction, d'évitement et de compensation, notamment en matière de maintien de réseau de canaux périphériques, 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 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. L'étude d'impact indique que les perceptions visuelles depuis et vers le site de projet installé dans une zone très plate, sont rapidement bloquées par la végétation ou les constructions environnantes. Le projet est particulièrement concerné par les vues rapprochées depuis la voirie d'accès au site et la route du **Mât** de Ricca.

Le traitement de la thématique paysagère, globalement peu détaillée dans le dossier, se limite à la production de quelques photographies à « *plan serré* », plus représentatives de la configuration et de l'aspect des bâtiments que de leur insertion dans leur environnement naturel et bâti.

L'étude d'impact ne présente pas les dispositions (Implantation, volumétrie, coloris, essences végétales,...) visant, conformément à l'arrêté préfectoral du 27 septembre 2007, la mise en place d'un dispositif paysager en harmonie avec les « *structures et caractéristiques du paysage naturel de type Camargue* ».

**Recommandation 9 : 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.**

### 2.3. Sur la qualité de l'air

L'analyse de l'état initial et l'évaluation des effets du projet sur la qualité de l'air sont peu détaillées. L'incidence du projet est jugée faible dans l'étude d'impact au vu de la faible augmentation du trafic poids lourds, estimée à 150 PL par jour en moyenne sur la zone d'études.

L'Autorité environnementale considère que cette affirmation manque de justification. La maîtrise des émissions atmosphériques polluantes représente un enjeu majeur vis-à-vis de l'environnement et de la santé publique, qui doit être conduite dans le cadre d'une approche globale au niveau de la zone Distriport, voire de la ZIP de Fos

L'Autorité environnementale rappelle que l'analyse des émissions atmosphériques polluantes représente 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 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 10 : 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***

## 2.4. Sur les risques industriels

L'étude des dangers obligatoire pour les installations classées pour la protection de l'environnement est jointe à l'étude d'impact.

Contrairement à ce qui est indiqué dans l'étude d'impact (p.109), le site de projet WLife est dans le périmètre du plan de prévention des Risques technologiques (PPRT) (9) Fos Ouest en cours d'élaboration. 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. Le site d'implantation est éloigné des voies de la zone Distriport concernées par le transport de matières dangereuses (route du Mât de Ricca). Il existe des protocoles de sécurité des transporteurs et des procédures de sécurité liées aux opérations de chargement/déchargement de marchandises.

**Recommandation 11 : Joindre au dossier et prendre en compte les dispositions du porter-à-connaissance du PPRT Fos Ouest.**

## Glossaire

<b>Acronyme</b>	<b>Nom</b>	<b>Commentaire</b>
1. APPB	Arrêté de protection du biotope	L'arrêté de protection de biotope ou APB (anciennement APPB pour Arrêté préfectoral de protection de biotope), parfois improprement appelé « arrêté de biotope », est en France un arrêté pris par un préfet pour protéger un habitat naturel, ou biotope, abritant une ou plusieurs espèces animales et/ou végétales sauvages et protégées. L'APB peut concerner un ou plusieurs biotopes sur un même site ; exemple : forêt, zone humide, dunes, landes, pelouses, mares
2. CNPN	Conseil national de protection de la nature	Le Conseil national de protection de la nature est une institution rattachée au ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer français, chargée d'étudier et de donner un avis consultatif sur les projets et textes législatifs ou réglementaires concernant la préservation des espèces sauvages et des espaces naturels, notamment la création de réserves naturelles.
3. GPMM	Grand Port Maritime de Marseille	Le Grand port maritime de Marseille, précédemment connu sous le nom de « port autonome de Marseille » (PAM) est un établissement public de l'État français, qui exerce conjointement des missions de service public administratif et des missions de service public à caractère industriel et commercial, et dont la tutelle de l'État est exercée par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer <sup>7</sup> du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'Énergie
4. 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).
5. PDU	Plan de déplacements urbains	En France, un plan de déplacements urbains est un document de planification qui détermine l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement
6. PNA	Plan national d'actions	Les plans nationaux d'actions sont des outils stratégiques opérationnels qui visent à assurer la conservation ou le rétablissement dans un état de conservation favorable d'espèces de faune et de flore sauvages menacées ou faisant l'objet d'un intérêt particulier. Cet outil est mobilisé lorsque les autres politiques publiques environnementales et sectorielles incluant les outils réglementaires de protection de la nature sont jugées insuffisantes pour aboutir à cet objectif.
7. PLU	Plan local d'urbanisme	En France, le plan local d'urbanisme 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.
8. PPRn	Plan de prévention des risques naturels	Document réglementant l'utilisation des sols en fonction des risques naturels auxquels ils sont soumis. Cette réglementation va de l'interdiction de construire à la possibilité de construire sous certaines conditions en passant par l'imposition d'aménagements aux constructions existantes
9. PPRT	Plan de prévention des risques technologiques	Document réglementant l'utilisation des sols en fonction des risques technologiques auxquels ils sont soumis

<b>Acronyme</b>	<b>Nom</b>	<b>Commentaire</b>
10. RNU	Règlement national d'urbanisme	Outil pour réglementer la construction.dans les villes et villages ne disposant ni d'un plan local d'urbanisme, ni d'une carte communale, ni d'un document en tenant lieu
11. Scot	Schéma de cohérence territoriale	Le Scot est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale, il remplace l'ancien schéma directeur.
12. Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux	Le Sdage définit la politique à mener pour stopper la détérioration et retrouver un bon état de toutes les eaux : cours d'eau, plans d'eau, nappes souterraines et eaux littorales.
13. 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)
14. 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.
15. ZPS	Zone de protection spéciale	Site Natura 2000 inventorié au titre de la directive « oiseaux