

Département des Bouches du Rhône

# Commune de Port Saint Louis du Rhône

Enquête publique **unique** du 15 février au 18 mars 2019

**Demande présentée par la société Wlife, en vue  
d'être autorisée à exploiter un entrepôt  
logistique à Port Saint Louis du Rhône**

## **Rapport du commissaire enquêteur**

1. Généralités	
1.1. Le cadre juridique	page 2
1.2. Descriptif du projet	page 4
1.3. Raisons du choix de ce projet	page 5
1.4. effets sur la santé publique	page 7
1.5. Dangers présentés par les installations	page 7
1.6. La composition du dossier	page 9
2. Organisation et déroulement	page 11
2.1. Préparation	page 11
2.2. Publicité	page 11
2.3. Le déroulement	page 13
3. Avis des services	page 15
3.1.DDSIS 14 février 2018	
3.2.ars 19 janvier 2018	
3.3. Mission Régionale d'Autorité environnementale	page 15
3.4. Conseil Municipal de Port Saint Louis du 2/02/2019	page 17
3.5 Conseil National de Protection de la Nature Reçu le 8/03/2019	
4. Observations , réponses du maitre d'ouvrage, synthèse	page 18

# **1. Généralités**

## **1.1. Le cadre juridique**

Par arrêté du 2 novembre 1995, Le Port Autonome de Marseille ( appelé maintenant Grand Port Maritime de Marseille- GPMM-) est autorisé à aménager et à exploiter la plate-forme logistique "DISTRIPORT" à Port Saint Louis du Rhône.

Cet arrêté est annulé et remplacé par l'arrêté préfectoral complémentaire du 27 septembre 2007 au titre de l'article R.214-18 du code de l'environnement.

Fin janvier 2017, une promesse unilatérale de vente est signée entre le Grand Port Autonome de Marseille et la société WLIFE.

La demande de permis de construire (PC) a été déposée par la société WLIFE le 4 juillet 2017.

La demande d'autorisation environnementale a été déposée par la société WLIFE le 20 septembre 2017.

L'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier et les décrets n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017 ont inscrit le dispositif d'autorisation environnementale unique dans le Code de l'Environnement aux articles L. 181-1 à L. 181-31 et R. 181-1 à R. 181-56.

L'autorisation environnementale unique est entrée en vigueur le 1er mars 2017. Cette autorisation environnementale s'applique aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) relevant du régime de l'autorisation ainsi qu'aux Installations, Ouvrages, Travaux et Activités soumis à la loi sur l'eau (IOTA) relevant du régime de l'autorisation.

Les installations projetées par la société WLIFE étant soumises à autorisation au titre de la réglementation ICPE, elles sont en conséquence soumises à autorisation environnementale unique.

A noter que les procédures d'autorisation ICPE et IOTA sont remplacées par la procédure d'autorisation environnementale unique

En application du Code de l'Environnement, l'établissement est soumis à autorisation au titre de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement pour les rubriques:

-1510 (Stockage de matières combustibles en entrepôt couvert ), L'entrepôt de stockage sera constitué de 7 cellules de stockage d'environ 6000 m<sup>2</sup> chacune et d'une huitième cellule d'environ 5700 m<sup>2</sup>. Le volume de l'entrepôt sera d'environ **585 000 m3**.

-1530 ( Stockage de papier, carton ou matériaux combustibles analogues ) , Le volume maximal de papier, carton ou matériaux combustibles analogues susceptible d'être stocké s'élève à environ **80 000 m3**

-1532 (Stockage de bois ou matériaux combustibles analogues ) Le volume maximal de bois ou matériaux combustibles analogues susceptible d'être stocké s'élève à environ **84000 m3**

-2662 (Stockage de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques). Le volume maximal de polymères susceptible d'être stocké s'élève à environ **80 000 m3**

2663 (Stockage de pneumatiques et produits dont 50% au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques). Le volume maximal de produits dont 50 % au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères susceptible d'être stocké s'élève à environ **80 000 m3**

Il est également soumis à déclaration au titre des rubriques:

- 2925. Ateliers de charge d'accumulateurs.  
La puissance maximale de courant continu utilisable pour les opérations de charge des batteries des chariots élévateurs s'élève à **160 kW**.

- 1414-3. Distribution de gaz inflammable liquéfié.  
Station de distribution de GPL pour le fonctionnement des chariots élévateurs thermiques.

Et pour mémoire, les rubriques suivantes en classement NC

- **2910-2A** . Une chaudière alimentée au gaz naturel d'une puissance thermique d'environ 1,8 MW

- **4718** Une cuve de stockage enterrée de GPL d'une capacité inférieure à 6 tonnes pour le fonctionnement des chariots élévateurs thermiques..

- **4802** Climatisations réversibles utilisées pour la régulation thermique des bureaux. La quantité de fluide réfrigérant contenu dans chaque équipement sera supérieure à 2 kg.  
La quantité cumulée de fluide susceptible d'être présente sera inférieure à 300 kg.

En date du 8 janvier 2019, la présidente du Tribunal Administratif de Marseille par décision n° E18000151/13 a nommé Michel Depoux commissaire enquêteur pour cette enquête unique.

Le 19 janvier 2019, sous le numéro 2017-168-A, Monsieur le préfet des Bouches du Rhône a émis un arrêté soumettant à une enquête publique unique les demandes formulées par la société WLIFE (installations classées et permis de construire) en vue d'exploiter un entrepôt logistique sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Cet arrêté fournit le cadre juridique complet de cette demande formulée par la société Wlife.

## **1.2. Descriptif du projet**

La société WLIFE souhaite implanter une plateforme logistique pour le stockage de marchandises diverses non dangereuses sur le territoire de la commune de PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE, dans le département des Bouches-Du-Rhône (13). Les installations sont projetées sur la zone d'activités logistiques Distriport. Cette zone est entièrement dédiée à l'implantation d'entrepôts de stockage. D'une superficie de 160 hectares, Distriport est la plus importante zone logistique portuaire du Sud de l'Europe. Elle est située au cœur de la zone économique euro-méditerranéenne, laquelle représente un marché global de plus de 435 millions d'habitants.

Le site comprendra les installations suivantes :

- Un entrepôt logistique de stockage constitué de 7 cellules de stockage d'environ 6000 m<sup>2</sup> chacune et d'une 8ème cellule d'une surface d'environ 5700 m<sup>2</sup> ;
- Un quai ferré en bâtiment d'une surface d'environ 11 500 m<sup>2</sup> ;
- Une unité de production d'énergie photovoltaïque dont les panneaux photovoltaïques seront implantés en toiture des cellules de stockage. Les onduleurs seront disposés en local spécifique ;
- Deux locaux spécifiques pour les opérations de charge des batteries des chariots élévateurs ;
- Une station de distribution de GPL pour le fonctionnement des chariots élévateurs ;
- Un local chaufferie alimenté au gaz naturel pour le maintien hors gel des cellules de stockage ;
- De locaux électriques (transformateur, TGBT) ;
- Un local spécifique pour l'implantation des groupes motopompes du système d'extinction automatique d'incendie et les réserves d'eau associées ;
- Deux zones de stockage extérieur de palettes ;
- Des parkings pour le stationnement des camions et des véhicules légers ;
- Deux bassins de rétentions des eaux pluviales également destinés au confinement des eaux d'extinction d'un incendie ;
- Une noue d'infiltration des eaux pluviales ;
- Un bâtiment gardien à l'entrée du site ;
- Deux bâtiments de bureaux administratifs ;
- Des espaces verts.

L'entrepôt logistique sera compartimenté en sept cellules de stockage d'environ 6000 m<sup>2</sup> chacune et d'une huitième cellule d'environ 5 700 m<sup>2</sup>.

La hauteur au faitage des cellules sera de 12,50 m. La hauteur des parois extérieures des cellules sera de 12 m (le point haut des acrotères aura une hauteur de 14 m).

La surface de l'entrepôt de stockage sera portée à environ 47 700 m<sup>2</sup> et son volume à environ 585 000 m<sup>3</sup>.

Les installations comprendront également un quai ferré en bâtiment d'une surface d'environ 11500 m<sup>2</sup>.

### 1.3 Raisons du choix du projet

A travers une étude de marché, la société WLIFE a identifié un manque net de capacité en réponse aux besoins des industriels régionaux et étrangers pour la réception, le

stockage et l'ensemble de la chaîne logistique des matières premières pour l'industrie ainsi que les produits semi-finis et finis destinés à l'export ou à l'import.

La plateforme logistique Distriport de PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE est une zone entièrement dédiée à l'implantation d'entrepôts de stockage et de distribution de marchandises diverses, principalement en amont et en aval de transports maritimes.

Cette zone a vocation à devenir le centre régional de distribution du sud de l'Europe.

Elle se situe au cœur de grands axes routiers via la RN 267 Arles / Marseille, connectée à l'A54 et à l'A7, au carrefour des axes de transport maritime nord/sud et est/ouest.

De plus, l'axe Rhône-Saône aménagé au gabarit européen relie Fos à son hinterland nord jusqu'à Saint-Etienne et Mâcon- Châlon-Dijon. Enfin, des navettes ferroviaires dédiées au transport des conteneurs et des remorques routières le relie à tout son hinterland en moins de 24 heures.

Outre la situation géographique stratégique, l'implantation de l'établissement sur le lot 7 a également été motivée par les raisons suivantes :

- La superficie du site est adaptée aux exigences de l'exploitation ;
- L'implantation est conforme avec le règlement d'urbanisme applicable ;
- Le terrain d'implantation du projet a été aménagé dans le cadre de la création de la zone d'activité logistique Distriport. Les terrains d'implantation du projet ont vocation à accueillir les activités de transport logistique projetées par la société WLIFE ;
- Le terrain permet le raccordement d'un faisceau ferroviaire au réseau ferré de France pour substituer une part significative du transport routier au profit du transport ferroviaire. Ce faisceau ferroviaire est couvert afin de limiter les nuisances liées aux opérations de chargement - déchargement ;
- Le site d'implantation est situé en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau potable, de zones NATURA 2000, de Z.N.I.E.F.F, de Z.I.C.O, de monument historique et de zones archéologiques ;
- Les situations à risque (incendie, déversement,...) intègrent une zone de risque acceptable ;
- Le site est accessible aux services de secours, sous réserve que les installations voisines respectent la réglementation en vigueur. Le risque technologique est écarté pour les installations. La zone Distriport dispose d'un réseau incendie adapté ;
- Le site ne présente pas d'incompatibilité avec les objectifs du SDAGE ; - Le site n'est pas susceptible de nuire à l'hygiène, la salubrité, la sécurité publique et l'agriculture ; - Dans le contexte de la zone, le bâtiment ne présentera pas de caractère inesthétique susceptible de dégrader le paysage existant.

## 1.4. Effets sur la santé publique

L'ensemble des activités humaines est à l'origine de rejets, d'émissions ou de nuisances diverses qui sont susceptibles d'occasionner des incidences directes ou indirectes sur la santé humaine. Ceci se produit lorsque les charges polluantes ou les niveaux de ces perturbations atteignent des concentrations ou des valeurs trop élevées pour être évacuées, éliminées ou admises sans dommage pour l'environnement, et donc, par voie de conséquence, pour la santé humaine.

Pour l'analyse du projet sur la santé, les dangers suivants ont été retenus :

- La pollution de l'eau en lien avec la gestion des eaux pluviales ;
- Les nuisances sonores en lien avec la génération de trafic et les opérations de chargement/déchargement ;
- La pollution de l'air en lien avec la génération de trafic ;
- La pollution lumineuse en lien avec l'éclairage du site.

Le respect des normes et des seuils réglementaires, ainsi que la prise en compte des aspects environnementaux et humains permettront de garantir que les activités du site de la société WLIFE ne seront pas de nature à engendrer d'effets dommageables sur la santé humaine.

La société WLIFE mettra en œuvre des mesures de prévention pour limiter le risque de prolifération du moustique tigre.

## 1.5. Dangers présentés par les installations

L'activité de stockage de matières combustibles est la principale source de danger des installations. L'entrepôt logistique de la société WLIFE génère un risque d'incendie majeur mais plus limité au regard d'autres installations relevant de la réglementation des ICPE et soumises à autorisation avec servitudes (stockant des produits chimiques, toxiques en grande quantité, mettant en œuvre des procédés très complexes et étant situées en zone urbaine...).

D'autres activités parmi les installations projetées peuvent être sources de dangers. Il s'agit notamment :

- Des **installations de charge des batteries** des chariots élévateurs. Elles présentent un risque de formation d'atmosphère explosive dû à l'émission potentielle d'hydrogène lors de la charge des batteries des chariots élévateurs ;
- De la **chaufferie**. Elle présente un risque d'incendie et d'explosion dû à l'utilisation de gaz naturel ;

- De la **station de distribution de GPL**. Elle présente également un risque d'incendie et d'explosion dû à l'utilisation de GPL ;
- Les **installations électriques**. Elles présentent un risque d'électrocution et de départ d'incendie ;
- Les **installations de production d'énergie photovoltaïque** (panneaux photovoltaïques en toiture, local onduleur). Elles présentent également un risque d'électrocution et de départ d'incendie.

En cas d'incendie majorant sur le site, les effets à l'extérieur des limites du site seront limités par la mise en place de mesures de maîtrise des risques. Notamment :

- Structure stable au feu pendant une heure ;
- Murs coupe-feu de degré deux heures séparant les cellules de stockage entre elles et le bâtiment quai ferré avec les cellules de stockages ;
- Ecrans thermiques coupe-feu de degré deux heures en façade de l'entrepôt ;
- Installation d'extinction automatique ;
- Colonnes sèches en toiture sur toute la longueur des murs séparatifs coupe-feu ;
- Cantonnement des cellules et désenfumage ;
- Protection incendie (RIA, poteaux incendie, extincteurs) ;
- Protection contre la foudre.

En concertation avec les services de secours, le débit requis a été porté à 600 m<sup>3</sup>/h pendant 3 heures afin de répondre aux besoins en eau utilisée à la fois pour l'extinction, la protection et le refroidissement.

Le réseau incendie du site de la société WLIFE sera alimenté par le réseau de la zone industrielle dont la capacité est d'environ 600 m<sup>3</sup>/h pendant 3 heures.

En cas d'incendie au niveau de l'entrepôt, les eaux d'extinction seront collectées par le réseau d'eaux pluviales du site puis dirigées de manière gravitaire vers les deux bassins de rétention des eaux pluviales.

Ces bassins disposeront en sortie d'une vanne d'obturation automatique dont la fermeture sera asservie au système de détection et au système d'extinction automatique.

Chacun des deux bassins de rétention présentera un volume de 1600 m<sup>3</sup>, soit un volume total de 3200 m<sup>3</sup> correspondant au volume nécessaire au confinement des eaux d'extinction incendie.



## 1.6 . La composition du dossier

Conformément aux exigences de l'article R 512-6 du Code de l'Environnement, le présent Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter comprend les documents suivants :

- Un résumé non technique du dossier de demande d'autorisation unique ( 25 pages).
- Un dossier complet de demande d'autorisation unique de 310 pages comprenant notamment:
  - Une présentation générale pages 1 à 50;
  - Une étude des impacts de l'installation sur son environnement ;pages 51 à 192
  - Une analyse des effets sur la santé publique pages 193 à 210;
  - une étude de danger pages 215 à 294
  - la notice d'hygiène et sécurité pages 295 à 304
- Onze annexes
  - en annexe 1
    - un plan de situation
    - un plan d'ensemble
    - un plan de toiture
  - en annexe 2
    - Les documents descriptifs des installations projetées (15 planches)
  - en annexe 3
    - Les différents documents d'urbanisme
  - en annexe 4
    - rapport de mesures de bruit (16 pages)
  - en annexe 5
    - Avis du maire sur les conditions de remise en état (5 pages)
  - en annexe 6
    - Analyse du risque foudre et étude technique foudre par RG Consultants

- en annexe 7

Rapport d'étude de modélisation des effets thermiques d'un incendie

- en annexe 8

Rapport d'étude de modélisation des effets toxiques des fumées d'un incendie Techni Sim Consultants (17 pages)

- en annexe 9

Calculs D9/D9A

- en annexe 10

Gestion des eaux pluviales avec un plan

- en annexe 11

Rapport de diagnostic écologique de la société éco-Méd (254 pages)

-Une étude approfondie de confinement face aux risques technologiques (effets toxiques) réalisée par Alpes Contrôles en novembre 2018 (57 pages + annexes)

-35 double pages de permis de construire de l'atelier Renaud BALAY Architecte

- 34 double pages d'annexes

- Les différents avis des personnes autorisées:

- Contribution de la DDTM du 17/11/2017 ( 3 pages)

- L'Agence Régionale de Santé (ars) du 21/11/2017

- L'INAO du 6/11/217

- La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) du 25 septembre 2018 (20 pages)

- le mémoire en réponse à l'avis de la mission Régionale environnementale de WLife décembre 2018 (7 pages).

-Une notice relative à l'Hygiène et à la Sécurité du personnel ;

- L'avis de la société WLIFE et du Maire de la commune de PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE sur les conditions de remise en état du site après cessation d'activité ;

-Une analyse de compatibilité aux plans et programmes applicables ;

## **2. Organisation et déroulement**

### **2.1. Préparation**

Dès ma nomination comme commissaire enquêteur pour l'enquête publique unique concernant l'autorisation d'exploiter une plate forme logistique au sein de la zone d'activité logistiques Distriport, route du Mat de Ricca sur les parcelles du lot A7 par la société WLife, la préfecture, par l'intermédiaire de Marion Mougenot, m'a fait parvenir le 11 janvier par voie électronique les différents éléments du dossier afin que je puisse en prendre connaissance.

Le mardi 22 janvier 2019, une réunion a eu lieu à la mairie de Port Saint Louis du Rhône entre Claude Cadot, Manuel Rodriguez et moi-même, commissaire enquêteur. Cette réunion a été l'occasion de faire le point sur la société WLife, l'historique du projet, d'échanger sur le dossier et de me remettre les différents éléments du dossier sous forme papier.

Le jeudi 14 février, veille de l'ouverture de l'enquête, je me suis rendu à la mairie de Fos et de Port Saint Louis du Rhône pour parapher les registres et les différents documents de l'enquête. Je me suis ainsi assuré que les dossiers étaient complets.

### **2.2. Publicité**

Conformément à la législation en vigueur, différentes formes d'affichage ont été mises en place :

- L'affichage sur place, certifié par constat d'huissier de la SELARL Rose Marie et Cinzia BRUNO, huissiers de justice associés à Arles. Elle constate sur place, l'apposition d'un panneau fixe sur un piquet en bois sur les lieux des travaux projetés. Ce panneau rectangulaire est conforme à l'ensemble des prescriptions réglementaires. Il est visible depuis la voie publique.
- L'affichage dans les panneaux des mairies de Port Saint Louis du Rhône et de Fos sur Mer certifié par les Maires des deux communes.
- Les annonces dans la presse : Avant l'enquête : le 29/01/2019 dans la Provence et la Marseillaise. Puis le 19 février pendant l'enquête. Toutes ces annonces se retrouvent dans l'annexe 3 pages 7 à 11.



Ces photos extraites du constat d'huissier montrent l'emplacement du panneau de l'avis d'enquête publique unique sur le site.

## 2.3. Déroulement

Le déroulement de l'enquête publique est détaillé dans l'arrêté préfectoral du 18 janvier 2019 et l'avis d'enquête publique du 21 janvier 2019 (voir annexe 2 arrêté préfectoral, pages 2 à 6).

L'enquête s'est déroulée du vendredi 15 février 2019 au lundi 18 mars 2019.

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public dans les mairies de Port Saint Louis du Rhône et de Fos sur Mer aux heures et dates indiquées dans le tableau ci-après:

Lieu	date	Heure début	Heure fin
Port saint Louis du Rhône	15/02/2019	9h	12h
Fos sur Mer	19/2/2019	14h	17h
Port saint Louis du Rhône	21/02/2019	14h	17h
Port saint Louis du Rhône	27/02/2019	14h	17h
Fos sur Mer	7/03/2019	9h	12h
Port saint Louis du Rhône	12/03/2019	9h	12h
Fos sur Mer	15/03/2019	14h	17h
Port saint Louis du Rhône	18/03/2019	14h	16h

Conformément à l'article 5 de l'arrêté préfectoral, le commissaire enquêteur a clos les deux registres : celui de la mairie de Port Saint Louis du Rhône le lundi 18 mars 2019 à 16h et celui de Fos sur mer le même jour à 17h.

Il a ensuite rédigé le procès-verbal de synthèse (voir annexe 4 pages 11 à 17) qu'il a fait parvenir au responsable de projet par mail.

La société WLIFE a répondu le 26 mars par courrier adressé à la Préfecture.

### **3. Avis des services**

#### **3.1. DDSIS 14 février 2018**

La DDSIS émet un avis favorable sous réserve de la prise en compte des observations suivantes:

1. L'accessibilité à la toiture par les deux accès opposés devra être signalée.
2. Avant la mise en service de l'entrepôt un essai du réseau incendie et des écrans d'eau (façade et toiture) devra être réalisé en présence des sapeurs pompiers.
3. Des consignes liées à la manœuvre des trains devront être affichées, elles devront rappeler la conduite à tenir en cas d'incident.
4. L'exploitant devra être en mesure de fournir au service incendie l'émulsion nécessaire pour traiter un feu de cellule.

#### **3.2. ars du 27 novembre 2017 et 19 janvier 2018**

L'Agence Régionale de Santé indique " Le risque sanitaire lié au trafic routier engendré par l'activité n'a pas été estimé; en effet, les effets sur la santé imputables au site sont difficiles à estimer du fait du caractère diffus de ce type d'émission. Par ailleurs, l'impact du site n'est pas quantifiable par rapport à l'effet global (trafic routier important). Les risques sanitaires autour de ce type d'installation ne sont pas considérés comme significatifs."

En conclusion l'ars préconise de prendre en compte deux prescriptions dans l'arrêté d'autorisation:

- la pose d'un dispositif anti retour d'eau afin de protéger le réseau public d'eau potable.

Limiter la prolifération du moustique tigre dans le cadre du projet suite à la création de bassin de rétention d'eau pluviale.

#### **3.3. Mission Régionale d'Autorité environnementale 25 septembre 2018**

La mission régionale a remis un document de 20 pages avec 11 recommandations.

Les recommandations principales sont reprises ci après

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

WLife a répondu point par point en décembre 2018. Les recommandations émises ne concernent pas uniquement le projet de la société WLife mais l'ensemble des projets en cours. Le grand Port Autonome de Marseille (GPMM) a répondu par courrier du 10/12/2018 dont copie ci après:



Les terrains – lot A5, lot A6, lot A7 et lot A8 – sur la zone de Distriport ont fait l'objet de promesses unilatérales de vente entre le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), le propriétaire, et respectivement les sociétés VIRTUO FOS 2, VIRTUO FOS 1, WLIFE et VELIO, acquéreurs desdits terrains, en vue de l'édification d'entrepôts logistiques.

A la demande des services de l'Etat en charge de l'instruction des demandes d'autorisation environnementale des projets logistiques, l'appréciation des impacts sur la biodiversité résiduelle sur ces terrains, qui ont pourtant été largement remaniés (dépôt de remblais) dans le cadre de l'aménagement global de la zone, a dû être actualisée et réévaluée de manière plus fine et précise. En corollaire des mesures de réduction et de compensation proportionnées avec ces impacts réévalués, ont dû être définies.

Les parties prenantes (porteurs de projets logistiques, services de l'Etat et GPMM) ont convenu qu'une globalisation de ces mesures était un gage de pertinence et d'efficacité. Dans ce contexte, les acquéreurs des terrains concernés ont coordonné leurs études environnementales, en particulier la mise à jour des investigations écologiques.

Les acquéreurs ont déposé leurs dossiers de demande d'autorisation environnementale complétés avec un addendum établi par le bureau d'études ECOMED le 18 juillet 2018 auprès des services de l'Etat. Ces dossiers décrivent les dispositions prises pour éviter, réduire et compenser les impacts des différents projets.

Cet addendum fait état d'impacts résiduels notables non substantiels sur quelques espèces protégées situées sur les différentes parcelles. Pour réaliser les différents projets logistiques, une dérogation d'interdiction à la destruction d'espèces protégées est donc nécessaire.

Je tenais à vous informer que le GPMM accepte de porter la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées sur les terrains en question, dans le cadre d'une demande d'arrêté complémentaire à l'arrêté préfectoral d'aménagement de Distriport de 1995, modifié en 2007.

Cette demande liste les mesures dites de réduction, de compensation et d'accompagnement (cf. annexe) sur lesquelles le port est engagé. Ces mesures représentent un engagement financier maximal estimé à 640 k€ HT. Elles s'intègrent dans le cadre plus large commun aux quatre projets concernés et seront donc prises en charge globalement et mises en œuvre par le GPMM dans le cadre de sa stratégie d'intégration des enjeux de biodiversité de la zone industrialo-portuaire en cohérence avec les mesures d'ores et déjà mises en œuvre pour l'aménagement de la plateforme Distriport.

Dans le cas où des mesures complémentaires seraient exigées par l'autorité administrative, un tour de table financier avec l'ensemble des parties prenantes sera organisé.

En espérant que ces éléments permettent de faire prospérer votre projet, je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de mes respectueuses salutations.

### **3.4. Avis du conseil municipal de Port Saint Louis du Rhône du 26 février 2019.**

Cet avis est reproduit dans le procès verbal de synthèse en annexe document 1 pages 14 et 15.

En résumé, le Conseil Municipal émet un avis favorable au projet assorti de trois réserves:

- Que la voie ferrée soit utilisée de façon optimale entraînant ainsi la réduction des vacation des poids lourds au strict minimum.
- Que l'engagement pris par le GPMM d'assumer d'éventuelles mesures compensatoires liées aux études complémentaires relatives à la destruction d'espèces protégées soit respectée.
- Que l'engagement pris par le Conseil départemental de doubler le RD268 permettant l'activité sur la IP de Fos soit respecté.

### **3.5. AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA**

**NATURE** reçu le 8 mars 2019 suite à la demande de dérogation formulée par le GPMM.

Cet avis est également reproduit en annexe dans le procès verbal de synthèse (document 2 pages 15, 16 et 17).

Ce Conseil émet un avis défavorable à la demande de dérogation formulé par le GPMM.

## **4. Observations et réponses du maitre d'ouvrage, synthèse**

Les permanences ont été particulièrement calmes. Le registre de Port Saint Louis du Rhône a une remarque de Nathalie Maestre (le 21/02 page 1) et le registre de Fos sur Mer est resté vierge.

Un courrier de la Mairie de Fos du 7 mars posté le 13/03 attire l'attention sur l'accroissement du trafic sur son territoire avec pour conséquences un encombrement du réseau routier et une augmentation de la pollution de l'air.

La société WLIFE a répondu au procès verbal de synthèse par une lettre adressée au Préfet le 26 mars (copie en annexe 5 pages 18 à 20)). Elle décrit le prévisionnel des flux routiers et ferroviaires engendrés par ce dépôt logistique.

## **Synthèse:**

Par arrêté du 2 novembre 1995, Le Port Autonome de Marseille ( appelé maintenant Grand Port Maritime de Marseille- GPMM-) est autorisé à aménager et à exploiter la plate-forme logistique "DISTRIPORT" à Port Saint Louis du Rhône.

Cet arrêté est annulé et remplacé par l'arrêté préfectoral complémentaire du 27 septembre 2007 au titre de l'article R.214-18 du code de l'environnement.

Fin janvier 2017, une promesse unilatérale de vente est signée entre le Grand Port Autonome de Marseille et la société WLIFE.

La demande d'autorisation environnementale a été déposée par la société WLIFE le 20 septembre 2017.

Depuis cette date, les différents services ont émis leurs avis, le plus important étant celui de la Mission Régionale d'autorité environnementale du 25 septembre 2018 qui a émis 11 recommandations en 20 pages. Le volet biodiversité occupe une large place. Des investigations de terrain réalisées par la société ECO-MED au cours du premier semestre 2018 ont mis en évidence le développement d'espèces pionnières et opportunistes sur des remblais récents. Le Grand Port Maritime de Marseille s'est engagé à traiter ce problème. Mais le Conseil National de la protection de la Nature a émis un avis défavorable à la demande de dérogation du GPMM.

L'enquête s'est déroulée normalement, conformément aux textes en vigueur.

Fait à Salon de Provence, le 5 avril 2019.

Michel Depoux