

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE
COMMUNE DE FOS SUR MER

ENQUETE PUBLIQUE

Demande d'autorisation formulée par la société
SAS FPGL PARC DE FOS
d'exploiter un bâtiment logistique sur le futur « parc
logistique Euro-méditerranéen de la Feuillane » au sein
de la Zone Industrielle Portuaire de
Fos-sur-Mer
(Tranche III).



Partie I - RAPPORT

SOMMAIRE

I.	LE CADRE DE L'ENQUETE.....	4
I.1.	Préambule et rappel:.....	4
I.2.	Objet de l'enquête :.....	4
I.3.	Décision du Tribunal Administratif:.....	4
I.4.	Arrêté d'ouverture:.....	5
I.5.	Avis d' l'Enquête Publique:.....	5
I.6.	Lieux de consultation du dossier d'enquête:.....	5
I.7.	Dates de permanences du commissaire enquêteur destinées au public :.....	6
I.8.	Publicités et information du public:.....	6
I.9.	Composition du dossier:.....	7
II.	LE PROJET.....	8
II.1.	Situation géographique du projet.....	8
II.2.	Choix de la situation géographique du projet:.....	8
II.3.	Présentation du projet:.....	11
II.4.	Visualisation du projet:.....	12
III.	LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	12
III.1.	L'Enquête et les procédures :.....	12
III.2.	Information du public :.....	13
III.3.	Participation du public.....	13
III.3.1.	Le Bilan (registre) :.....	13
III.3.2.	Le dossier support d'enquête :.....	14
III.3.3.	Visites et réunions :.....	14
IV.	EXAMEN DU DOSSIER.....	15
IV.1.	Les aspects techniques et Financiers.....	15
IV.2.	Le défi de la Société FPGL.....	16
IV.3.	Particularité du projet de la Société FPGL:.....	16
IV.4.	Etude d'Impact:.....	16
IV.4.1.	Spécificité environnementale de la zone d'étude et du projet:.....	16
IV.4.2.	Le contexte urbain et urbanistique:.....	17
IV.4.3.	L'aspect économique:.....	17
IV.4.4.	Conséquence sur l'eau:.....	17
IV.4.5.	Répercussion sur la qualité l'air:.....	18
IV.4.6.	Contribution sur l'environnement sonore et les vibrations:.....	19
IV.4.7.	Gestion des déchets:.....	19
IV.4.8.	Impact sur les sols.....	19
IV.5.	Etude de Danger:.....	19
IV.5.1.	Préambule et rappel:.....	19
IV.5.2.	Analyse préliminaire:.....	20
IV.5.3.	Produits réglementés:.....	20
IV.5.4.	Dangers liés aux incompatibilités:.....	20

IV.5.5. Dangers consécutifs aux équipements et activités:.....	21
IV.5.6. Potentiels des dangers externes:	22
IV.5.7. Dangers associés à la circulation externe au site:	22
IV.5.8. Dangers liés aux phénomènes naturels:	22
IV.5.9. Analyse des risques:	23
V. LE REGISTRE D'ENQUETE	23
V.1. Observations, remarques et contributions du public :	23
V.2. Les réponses du pétitionnaire aux observations du Commissaire Enquêteur	23
VI. OBSERVATIONS AVIS ET COMMENTAIRES	29
VI.1. Observations sur la demande d'autorisation d'exploiter	29
VI.2. Observations sur la demande de permis de construire :	29
VI.3. Avis de l'autorité environnementale (MRAE).....	30
VI.4. Réponses du pétitionnaire à l'avis de l'autorité environnementale (MRAE)	31
VI.4.1. Présentation du projet, actualisation du dossier:	31
VI.4.2. Procédure d'autorisation identifiée.....	31
VI.4.3. Avis sur la qualité du dossier	31
VI.4.4. Complément sur le périmètre et la présentation du projet.....	32
VI.4.5. Réponses aux recommandations MRAE	32
VI.5. Autres avis:	32
VI.5.1. Avis de l'ARS:	32
VI.5.2. Avis de la DDTM:.....	32
VI.6. Délibération de la commune de FOS:	33
VI.7. Délibération de la commune d'ARLES:	33
VII. SYNTHESE ET ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	33
VII.1. Rappel du contexte du projet :	33
VII.2. Attitude du public face à l'enquête publique:.....	34
VII.3. Le contenu du dossier:	35
VII.4. L'étude d'impact et L'étude de danger:	35
VII.5. Incidence du projet par le transport routier sur la qualité de l'air	35
VII.6. Aphorisme lié au transport routier :	37
VII.7. En Conclusion:.....	37

I. LE CADRE DE L'ENQUETE

I.1. Préambule et rappel:

Il s'agit de procéder à une Enquête Publique unique pour une durée de 31 jours consécutifs du 16 septembre 2019 au 16 octobre 2019 inclus au sujet d'une demande formulée par la société SAS FPGL PARC DE FOS en vue d'obtenir :

- le permis de construire d'un bâtiment de logistique couvert
- l'autorisation environnementale de l'exploiter.

Le projet est soumis à autorisation au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement. La future installation est classée ICPE relevant des procédures prévues par le code de l'environnement et des études réglementaires afférentes.

Le dossier de ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale mais pas d'une procédure de concertation préalable.

I.2. Objet de l'enquête :

Le groupement LIFE-IDEDEC via sa filiale SAS FPGL Parc de Fos souhaite créer un parc logistique à vocation Euro-méditerranéenne au lieu-dit « La Feuillane » sur la commune de FOS sur Mer. Cette implantation se situe dans l'enceinte du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

Le projet de création du parc logistique est composé de trois tranches :

- La première tranche bâtiment A est construite.
- La deuxième tranche bâtiment B est en voie d'achèvement.
- La troisième tranche bâtiment C est à l'état de projet et fait l'objet de la présente Enquête Publique Unique.

C'est la dernière tranche du projet du parc logistique Euro-méditerranéen. Ce bâtiment sera loué à des professionnels de la logistique, FPGL Parc de Fos restant le propriétaire et titulaire de l'autorisation d'exploiter.

I.3. Décision du Tribunal Administratif:

Vue et enregistrée le 19 juillet 2019, la lettre par laquelle Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône a demandé au Président du Tribunal Administratif de Marseille la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique, ayant pour objet la demande formulée par la société SAS FPGL PARC DE FOS en vue d'être autorisée à exploiter un bâtiment logistique sur le futur « parc logistique Euro-méditerranéen de la feuillane » au sein de la zone industrielle portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer.

Par décision n°E19000109/13 du 23 juillet 2019, le Président du Tribunal Administratif de Marseille a désigné Jean-Claude METHEL, en qualité de commissaire enquêteur pour diligenter la dite enquête publique (cf. partie III-Annexes § I).

I.4. Arrêté d'ouverture:

Conformément aux dispositions de l'arrêté du 13 août 2019 pris par Monsieur le Préfet de la Région Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches du Rhône, il y a lieu de soumettre les demandes de la Société SAS FPGL PARC DE FOS dont le siège social se situe au 37 avenue Pierre 1^{er} de Serbie 75008 PARIS, portant d'une part, sur un permis de construire et d'autre part, sur une autorisation environnementale d'exploitation d'un bâtiment logistique sur le « Parc logistique Euro-méditerranéen de la Feuillane » au sein de la zone industrielle portuaire (ZIP) à Fos-sur-Mer à l'ouverture d'une Enquête Publique unique (cf. partie III-Annexes § II).

I.5. Avis d' l'Enquête Publique:

En exécution de l'arrêté du Préfet des Bouches du Rhône il sera procédé sur le territoire des communes de Fos-sur-Mer et d'Arles à une enquête publique unique pour une durée de 31 jours consécutifs du 16 septembre 2019 au 16 octobre 2019 inclus (cf. partie III-Annexes § III-1).

I.6. Lieux de consultation du dossier d'enquête:

Conformément à l'article 1 de l'arrêté portant ouverture d'une enquête publique sur les demandes formulées par la Société SAS FPGL PARC DE FOS, impacte deux communes :

1. Le territoire de la commune de FOS-sur-Mer où va s'implanter le projet.
2. Le territoire de la commune d'ARLES.

En effet, le rayon d'affichage applicable au site concerné correspond au rayon d'affichage associé au régime de l'autorisation des différentes rubriques ICPE et pour ce projet c'est 2km. Ainsi les communes concernées par le rayon d'affichage (avis d'enquête publique) sont localisées dans le département des Bouches du Rhône et concernent :

- Fos-sur-Mer (15857 habitants)
- Arles (52697 habitants)

En conséquence, les pièces du dossier, ainsi que les registres d'enquêtes paraphés (un registre par commune) par le Commissaire Enquêteur, étaient disponibles durant les permanences du Commissaire Enquêteur et hors permanences du Commissaire Enquêteur à:

- L'Hôtel de ville de la ville de Fos-sur-Mer (siège de l'enquête)
- La Direction de l'Aménagement et du territoire de la ville d'Arles.

pendant 31 jours consécutifs aux jours et heures habituels d'ouverture, soit du lundi 16 septembre 2019 au mercredi 16 octobre 2019 inclus conformément aux dispositions énoncées à l'article 3 de l'Arrêté préfectoral du 13 août 2019.

Remarque : L'ensemble du dossier d'enquête et ses annexes étaient consultables à tout instant sur le site internet de la préfecture des bouches du Rhône, conformément aux indications de l'avis de l'arrêté et de l'avis d'enquête aux adresses suivantes :

<http://www.projets-environnement.gouv.fr>

<http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

I.7. Dates de permanences du commissaire enquêteur destinées au public :

1. La ville de FOS (siège de l'enquête)

- Lundi 16 septembre 2019 de 9h00 à 12h00.
- Mardi 24 septembre 2019 de 9h00 à 12h00.
- Mardi 1^{er} octobre 2019 de 9h00 à 12h00.
- Mercredi 9 octobre 2019 de 14h00 à 17h00.
- Mercredi 16 octobre 2019 de 14h00 à 17h00.

dans les locaux de l'Hôtel de Ville de la Ville de FOS

2. La ville d'ARLES

- Mardi 17 septembre 2019 de 9h 00 à 12h 00.
- Mardi 15 octobre 2019 de 13h30 à 16h30.

dans les locaux de La Direction de l'Aménagement et du territoire de la ville d'ARLES.

I.8. Publicités et information du public:

L'avis de l'ouverture de l'enquête publique par affichage a été effectué au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée :

1. Affichages aux abords et à proximité du site d'implantation du projet.
(Cf. partie III-Annexes-§ III-6.1)
2. Affichages sur les 2 communes :
 - Pour la ville de FOS-sur-Mer dans le hall d'accueil de l'Hôtel de Ville.
(Cf. partie III-Annexes-§ III-6.2)
 - Pour la ville d'ARLES dans le hall des pas perdus de l'Hôtel de Ville et le hall d'entrée de la Direction de l'Aménagement et du territoire
(Cf. partie III-Annexes-§ III-6.3)
3. La publicité en ligne a été respectivement faite sur les sites des communes de FOS-sur-Mer et d'ARLES offrant la possibilité prendre de connaissance du contenu de

l'avis d'enquête, de disposer des coordonnées du site internet de la Préfecture pour éventuellement consulter l'ensemble du dossier et ses annexes (Cf. partie III-Annexes § III.3et4).

4. Une réunion d'information du public a été organisée à l'initiative du Maire de FOS-sur-Mer. Elle s'est déroulée le 18 septembre 2019 à 18h salle du conseil municipal de la ville. (Cf. partie III-Annexes § III.5).
5. Conformément à l'article R.123-14 du code de l'environnement l'avis a été inséré en caractères apparents, 15 jours avant le début de l'Enquête Publique et rappelé dans les huit premiers jours du début de l'enquête dans deux journaux locaux diffusés dans le département « La Provence » et « La Marseillaise » respectivement les mardi 27 août 2019 et 17 septembre 2019 (Cf: partie III-Annexes § III.2).

I.9. Composition du dossier:

Le dossier du projet est composé de 5 pièces:

Pièce n°1 - dossier d'autorisation environnementale relatif à la demande d'exploiter un bâtiment logistique relevant d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) et comprenant 5 parties :

1. Partie I
 - Note de présentation, résumé non technique.
 - Notice descriptive détaillée du projet.
2. Partie II
 - Etude d'impact, résumé non technique.
3. Partie III
 - Etude d'impact
4. Partie IV
 - Etude de dangers, résumé non technique
5. Partie V
 - Etude de dangers
6. Partie VI
 - Annexe séparée de l'étude d'impact.

Pièce n°2 - Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale à la demande d'exploiter.

Pièce n°3 -Mémoire en réponses à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale.

Pièce n°4 -Demande de permis de construire.

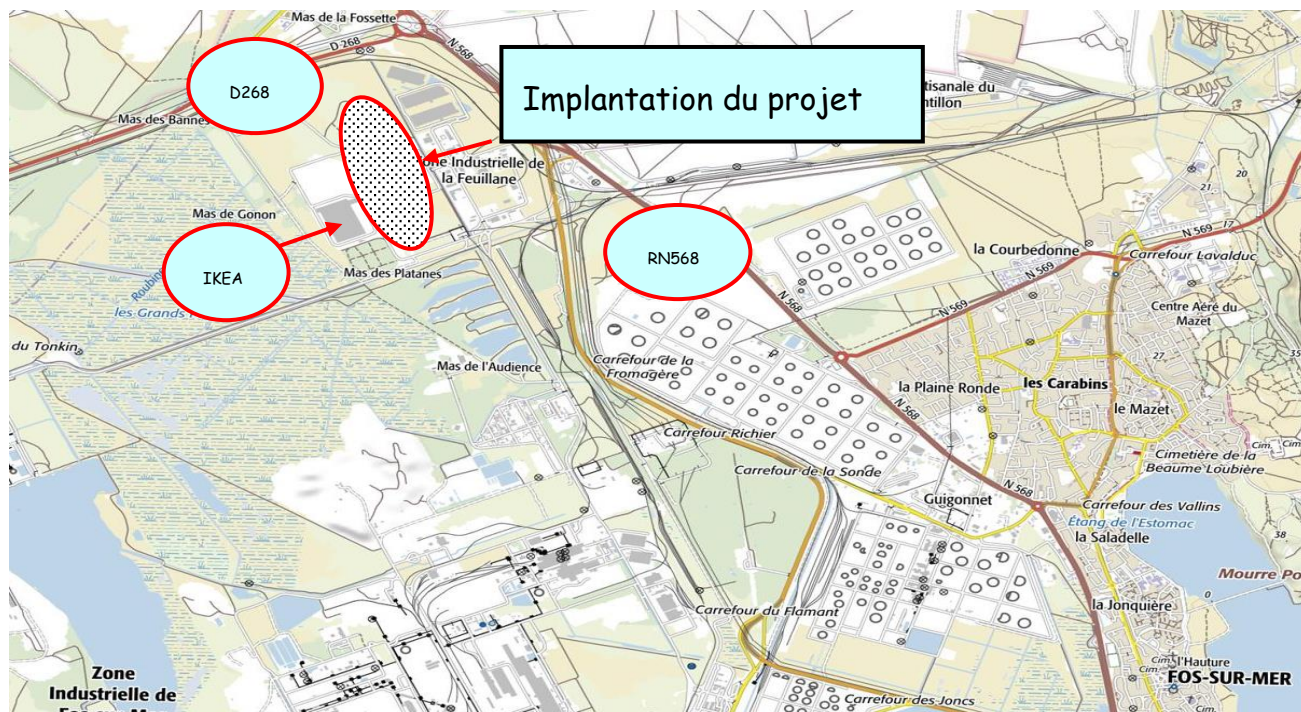
Pièce n°5 -Consultation des personnes publiques, services ou commissions intéressés relatifs à la demande de permis de construire.

II. LE PROJET

II.1. Situation géographique du projet

A l'écart de toute concentration urbaine, le projet est situé dans un espace d'activité industrialo portuaire, à proximité des terminaux à conteneurs de FOS.

Il est enclavé au cœur de la zone industrielle de la Feuillane sur le territoire communal de la commune de FOS-sur-Mer dans le département des Bouches du Rhône, entre la RN 568 à l'Est, la D268 au Nord et l'entrepôt Ikea à l'Ouest.

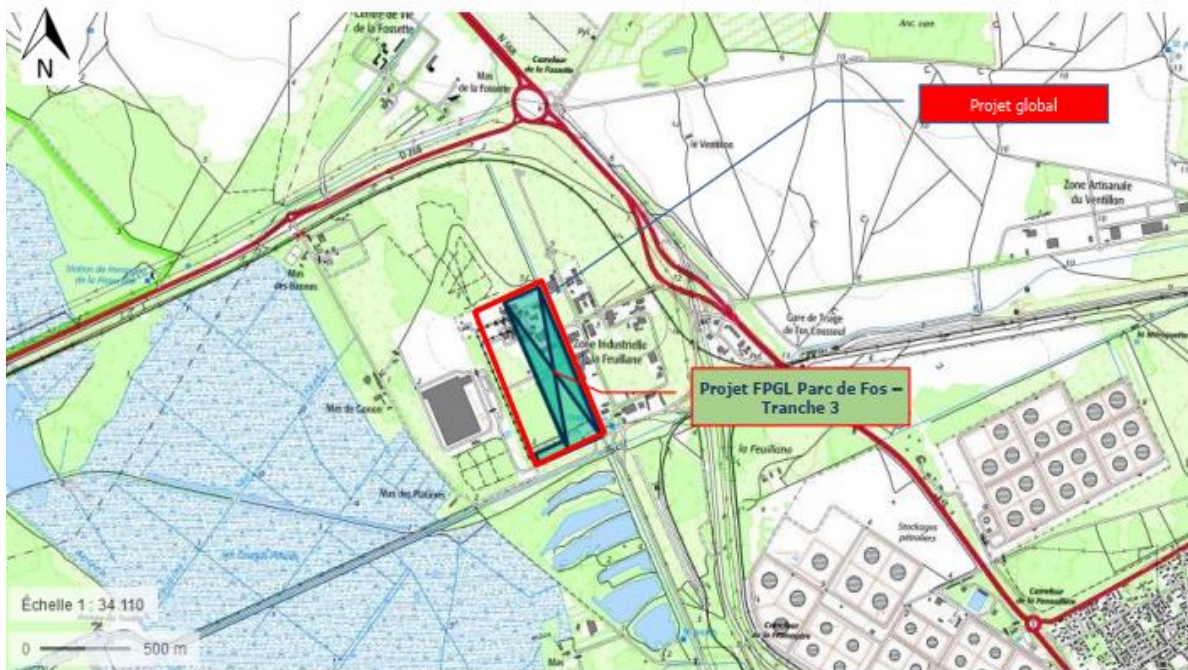


Situation géographique du projet

II.2. Choix de la situation géographique du projet:

Le choix de la localisation géographique du projet en région sud/PACA et plus précisément sur la Feuillane (ZIP) commune de FOS-sur-Mer est en liaison avec le transport aval des marchandises. En effet, à la demande d'ADEO futur locataire de la société SAS FPGL Parc de Fos, cette future tranche (tranche n°3) sur un site en cours de développement (tranches 1 et 2) est destiné à stocker et distribuer de la marchandise vers les magasins Français et Européens du groupe.





Plan de localisation du projet

La nature des coûts de transport aval sont directement liés aux destinations parcourues et l'impact environnemental du transport lui est proportionnel.

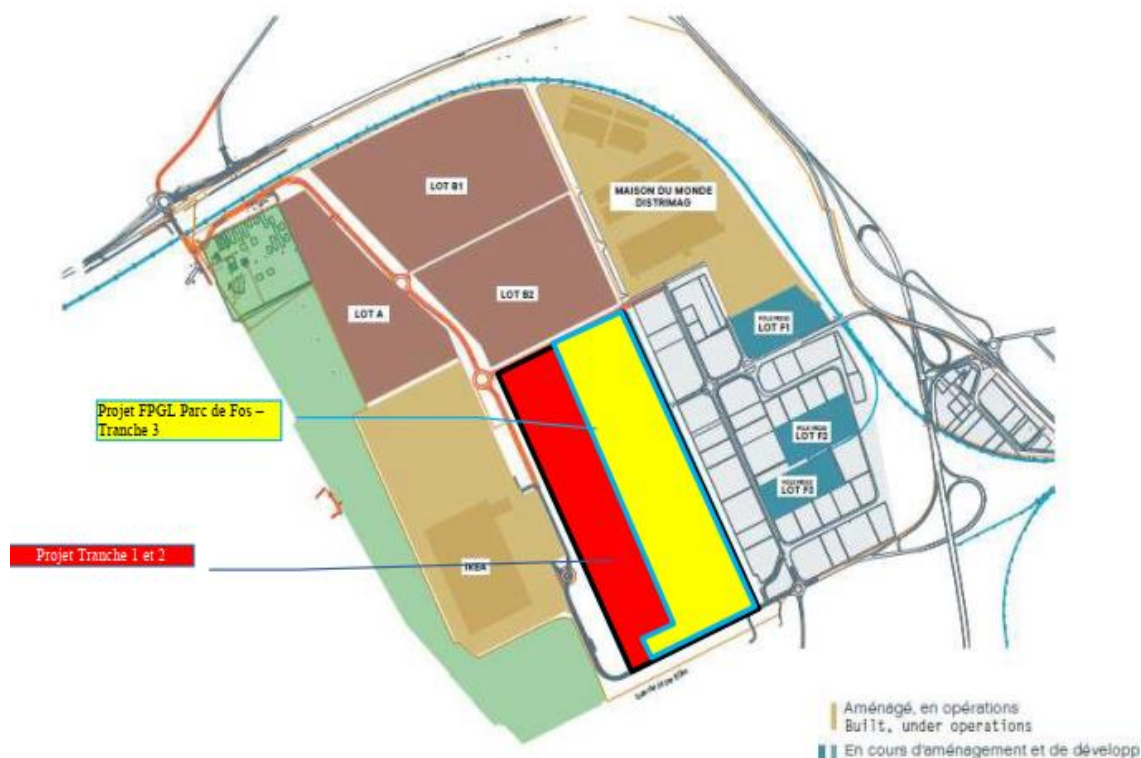
90% des marchandises stockées à Fos seront acheminées par container maritime représentant pour le port une augmentation moyenne d'activité de 10%. A ce titre un entrepôt à proximité du port limite à fortiori l'impact carbone.

Fos se trouvant proche du barycentre de destination des marchandises sur le continent européen est le meilleur choix possible pour ce qui est de limiter l'impact sur l'environnement.



Transport aval des marchandises

Enfin le foncier retenu pour la demande de permis de construire (tranche3) ainsi que les tranches 1 en voie d'exploitation et tranche 2 en cours de construction sont implantées sur l'emprise d'un ancien site industriel réhabilité et dépollué. Le choix de ce foncier en liaison avec le GPMM permet de réaliser une implantation sans prélèvement de foncier sur le milieu naturel et non anthropisé.



Plan de localisation du projet global et du projet FPGL (en jaune)



Plan de localisation du projet dans son environnement immédiat.

II.3. Présentation du projet:

Dans le cadre de son développement, le groupe LIFE-IDEC, via sa filiale SAS FPGL Parc de Fos, souhaite créer un parc logistique à vocation Euro-méditerranéenne dont la destination sera principalement maritime et portuaire.

Le présent projet concerne un bâtiment noté C, dernière tranche implantée sur un foncier d'une opération plus large (37 hectares). Son emprise au sol est de 92583 m². Ce troisième bâtiment sera occupé par des opérateurs professionnels de la logistique, FPGL en restera l'exploitant. Pour mémoire l'ensemble du foncier est concédé par le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

Ce bâtiment à vocation d'entrepôt logistique est de forme rectangulaire, d'un seul niveau, aux dimensions de 720m de longueur, 123m de large et d'une hauteur au faîtage de 13,80m.

Composé de 15 cellules et 130 portes de quai de chargement/déchargement, disposées le long de la façade Ouest; l'intérieur du bâtiment est structuré pour permettre le stockage de palettes en rack simple ou double. Les manutentions se font à l'aide de transpalettes ou de chariots automoteur ; aucun dispositif de type trans-stockeur automatisé n'est mis en œuvre ; ce qui explique la hauteur relativement faible du bâtiment.

Destinée à des activités logistiques, l'implantation de l'entrepôt est conçue pour accueillir :

- La réception routière des marchandises,
- Le déchargement des marchandises,
- La mise en stock des produits dans leur emballage d'origine,
- La préparation des marchandises dans des emballages pour expédition (activité de « picking »),
- L'expédition des marchandises par la route.

Le stockage des produits réglementés est prévu d'être géré par typologie et stocké dans des zones dédiées et aménagées conformément aux dispositions explicites des rubriques ICPE, en liaison avec les recommandations des Fiches de Données de Sécurité (FDS) et des dispositions préconisées par l'Etude de Danger.

Remarque :

Le bâtiment loué à des professionnels de la logistique, FPGL Parc de Fos restant titulaire de l'autorisation d'exploité, les baux seront conclus avec le(s) locataire(s). Chaque bail signé comportera une clause spécifique imposant à chaque locataire le strict respect des prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter. FPGL Parc de Fos se réserve le cas échéant, le droit de résilier le bail.

Le mode de management retenu par FPGL Parc de Fos face à son (ses) locataire(s) est la réalisation d'audits et d'évaluations des rôles et des responsabilités des locataires.

II.4. Visualisation du projet:

Le site d'implantation du projet n'est pas situé dans un périmètre de protection faune et flore remarquable et sensible ; le projet utilise l'espace d'un ancien site industriel de production pétrochimique. D'autre part les anciennes infrastructures telles que les voies d'accès peuvent être réhabilitées et utilisées sans consommation d'espace naturel supplémentaire. Le projet contribue à valoriser un secteur en friche et à permettre une transition économique intéressante.



L'aménagement de ce secteur est conforme à la DTA 13 (Directive Territoriale d'Aménagement), approuvée par le Conseil d'Etat. Pour mémoire ce dernier fixe les orientations fondamentales en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de la mise en valeur des territoires. Il s'agit d'un document qui s'impose au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et au Règlement National d'Urbanisme (le Plan Local d'Urbanisme est cours d'approbation pour fin 2019).

III. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE.

III.1. L'Enquête et les procédures :

L'enquête s'est déroulée en parfaite conformité avec les dispositions fixées par l'arrêté préfectoral du 13 août 2019 (Cf: partie III-Annexes § II), prises par Monsieur le Préfet de la Région PACA, Préfet de la zone de défense et de sécurité sud, Préfet des Bouches du Rhône.

La durée de l'enquête de 31 jours consécutifs a été suffisante pour que chacun puisse consulter, prendre connaissance des documents contenus dans les dossiers, consigner ses observations et ses remarques dans les différents registres mis à disposition dans les deux communes de FOS sur MER siège de l'enquête et d'ARLES conformément aux dispositions énoncées aux § I-4 et § I-5 page 5 de ce rapport.

III.2. Information du public :

De la même manière l'information et la publicité de l'enquête destinée au public ont été réalisées conformément aux dispositions de l'article R.123-14 à R123-17 du code de l'environnement à l'aide de l'avis d'Enquête Publique, communiqué par voie de presse, affichages et par consultation des sites internet respectifs des Commune de FOS et d'ARLES (Cf: partie III-Annexes § III-2, § III-3, § III-4).

L'information du public sur la nature de l'enquête, sa durée et les sites où pouvaient être consultés le dossier ainsi que les dates et les lieux des permanences du Commissaire Enquêteur est conforme aux dispositions réglementaires arrêtées.

III.3. Participation du public

III.3.1. Le Bilan (registre) :

5 permanences dédiées à la commune de FOS sur MER siège de l'enquête, 2 dédiées à la commune d'ARLES

Désignations	Registre Fos sur Mer	Registre Arles	Site Préfecture	Total
Nb de permanences	5	2	SO	7
Nb de personnes qui se sont manifestées	13	2	8	23
Nb de personnes reçues par le CE	3	1	SO	4
Nb de courriers reçus/pétitions	2	0	0	2
Nb de remarques et/ou observations du public.	12*	2	8	22

- *A noter qu'une contribution enregistrée sur le registre de Fos sur Mer est jugée outrancière et diffamatoire et donc non comptabilisée.

III.3.2. Le dossier support d'enquête :

Le dossier porte sur une enquête publique « unique » concernant l'implantation d'un bâtiment logistique classé ICPE pour:

- une demande de permis de construire, initiée et déposée en février 2018
- une demande d'autorisation d'exploiter établie en décembre 2018.

Le dossier et l'ensemble des documents mis à la disposition du public bien que suffisants pour la compréhension du projet ne sont pas toujours faciles à manipuler et donc à consulter, particulièrement pour la partie du dossier spécifique de la demande d'exploiter.

- Un classeur mal adapté au volume des documents (classeur 1/2) dont chaque partie de I à V sont maintenues par une agrafe.
- Une partie « annexes », volumineuse aurait pu faire l'objet d'un regroupement spécifique.

Enfin pour les trois grands domaines :

- La Notice Descriptive du projet et sa présentation non technique (partie I)
- L'Etude d'Impact et son résumé non technique (parties II & III)
- L'Etude de danger et son résumé non technique (parties IV & V)

Auraient pu être organisés en trois regroupements séparés.

Concernant le dossier du permis de construire (PC) le format des plans permet de visualiser facilement l'implantation et d'approcher de façon satisfaisante les détails du projet.

En conclusion : le Commissaire Enquêteur n'a pas d'autre remarque à formuler sur la forme et le fond de l'ensemble du dossier d'enquête

III.3.3. Visites et réunions :

Outre les permanences, le Commissaire Enquêteur a participé en liaison avec le responsable de projet à:

- Deux réunions sur site concernant la présentation du projet.
- Une réunion sur les raisons du choix du projet et en particulier sur sa localisation
- Une réunion d'information du public organisée par le Maire de FOS sur MER

Dates	Motifs	Lieux
06/08/2019 et 10/09/2019	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation de la société SAS FP GL Parc de Fos au sein du groupement LIFE-IDEC, ses objectifs d'évolution et d'implantation . • Présentation du dossier d'enquête. • Visite du site de la future implantation (tranche3). 	ZIP La Feuillane FOS sur Mer
18/09/2019	<ul style="list-style-type: none"> • réunion information du public 	Mairie de FOS
1er/10/2019	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie "les raisons de choix du projet" 	Site "Clésud" à Grans

IV. EXAMEN DU DOSSIER

IV.1. Les aspects techniques et Financiers

SAS FPGL Parc de Fos est le maître d'ouvrage et porteuse du projet. Cette société (Société par Actions Simplifiées) repose sur les groupes LIFE et IDEC qui respectivement apportent leur compétence technique et leur capacité financière.

Le groupe IDEC est engagé dans une démarche environnementale par adhésion à des certifications de construction de bâtiments écologiques telles que :

- BREEAM méthode d'évaluation du comportement environnemental des bâtiments
- LEED système de standardisation de bâtiment à haute qualité environnementale
- HQE concept environnemental, certification de l'AFNOR du bâtiment durable.

La réalisation du projet est assujettie à ces dispositifs et sujet à audit de contrôle.

D'autre part SAS FPGL Parc de Fos étant soumise à autorisation d'exploiter (ICPE, Seveso seuil bas) relève de rubriques non reprises à l'article R516-1 du code de

l'environnement et donc non soumise à l'obligation de constitution de garanties financières.

IV.2. Le défi de la Société FPGL

Avant de définir le site d'implantation du projet, le pétitionnaire a été opposé aux contraintes suivantes :

- Limiter le plus possible l'utilisation du transport routier conventionnel pour approvisionner sa future plateforme logistique. En conséquence le foncier retenu doit être le plus près possible d'une métropole importante permettant l'exploitation du transport maritime, du réseau ferré et du fluvial.
- Disposer d'une position stratégique, être implanté dans un espace où les échanges de marchandises et de services puissent être facilités, par là même réduire les distances et plus encore le recours au transport routier.
- Jouir d'un large espace et si possible sans prélèvement de foncier sur des terres épargnées par les implantations diverses et variées de la ZIP.
- Eviter et réduire le plus possible l'impact environnemental, préserver les populations, sauvegarder la flore et la faune.

IV.3. Particularité du projet de la Société FPGL:

Aucune activité industrielle de type fabrication ou de transformation de matière n'est réalisé dans le cadre de l'activité de la future installation objet du projet. Il s'agit essentiellement d'une activité de manutention effectuée en totalité au moyen de transpalettes et chariots automoteurs électriques.

Les seules matières consommées sont celles associées aux utilités (eau, gaz naturel et électricité). Les sources d'énergie utilisées par la future installation couvrent les besoins énergétiques correspondant principalement à l'éclairage (éclairage LED) et au chauffage du bâtiment (gaz naturel). Le bâtiment est conçu pour limiter les consommations énergétiques (cf S.IV.1 page 15).

Une centrale photovoltaïque sera installée en toiture, sa capacité de production est de l'ordre 9452 MWh (soit près de 30% de la consommation des ménages de la ville de FOS sur MER).

IV.4. Etude d'Impact:

IV.4.1. Spécificité environnementale de la zone d'étude et du projet:

Le contexte géologique concerné par la zone d'étude se situe dans la partie orientale du département des Bouches du Rhône, plus précisément dans la plaine de la Crau

caractérisé par une géologie d'ancien dépôt fluviatile et d'une faune et flore spécifique aux Coussouls et de la proximité de nombreux étangs, du grand Rhône non loin de la réserve naturelle de Camargue.

Le projet se situe sur le foncier du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), dans une Zone Industrielle Portuaire, sur le terrain d'un ancien site pétrochimique démantelé. Entouré d'unités sidérurgiques, pétrochimiques, d'entreprises de maintenance, ce secteur attire à présent l'implantation de plates-formes logistiques.

De ce fait se côtoient une zone naturelle spécifique et un espace industriel conséquent. La frontière physique est matérialisée par la N 568, le carrefour de la Fossette, et la D 268.

A noter : l'opération de défrichement nécessaire à l'accueil du projet, propriété cadastrée : Commune FOS sur MER (13270) - section AH n° 256, dont la couverture boisée est inférieure à 10%, n'entre pas dans le champ d'application de la réglementation de défrichement. (dossier DDTM : STC 14 0216039).

IV.4.2. Le contexte urbain et urbanistique:

Le projet d'implantation se situe sur la commune de FOS sur MER dont la distance de l'agglomération se trouve être à son extrémité Ouest la plus proche de 3,2 km.

Le site se trouve dans un périmètre de protection de sites non classés connus. Aucun site ou vestige archéologique n'a été mis en évidence.

La commune de FOS sur MER est en Règlement National d'Urbanisme (RNU). Ce règlement fait parti du code de l'urbanisme, articles R111-1 et suivants. Le PLU en cours, devrait être approuvé fin 2019. La parcelle du projet est située en zone UEA du futur PLU. D'autre part cette parcelle se situe au sein de la Zone Industrielle Portuaire (ZIP), c'est le règlement de cette zone qui s'applique au projet.

IV.4.3. L'aspect économique:

Le projet utilise l'espace d'un ancien site industriel de production pétrochimique. Ce projet contribue à valoriser un secteur en friche et à permettre une transition économique intéressante et à participer à donner un souffle à une ZIP vieillissante en manque de relais.

C'est l'assurance de création d'emplois directs (caristes, employés administratifs) mais aussi d'emplois indirects (entretien, maintenance, restauration).

IV.4.4. Conséquence sur l'eau:

La zone d'implantation du projet est alimentée en eau potable par le réseau d'eau de la commune de FOS-sur-MER géré par le GPMM.

Aucun puit n'est installé et aucun captage ne sera réalisé dans les nappes aquifères souterraines pour les besoins de l'implantation et l'exploitation du futur projet.

La consommation d'eau est essentiellement celles des sanitaires, éventuellement des espaces verts et des dispositifs de lutte contre l'incendie.

Le système d'assainissement retenu est du séparatif, les usées sont rejetées vers le réseau d'assainissement communal.

Les eaux d'extinction d'incendie sont collectées et confinées dans un bassin de rétention pour être traitées ultérieurement.

L'impact du projet sur l'eau peut être considéré comme faible.

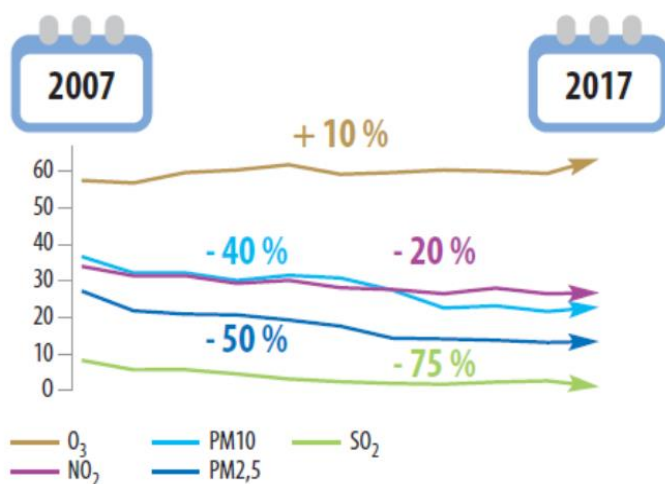
IV.4.5. Répercussion sur la qualité l'air:

L'activité de logistique est une activité de manutention qui procède à aucune opération de transformation ou d'élaboration des produits entrants. C'est une activité strictement de manutention où contrairement au passé l'ensemble des dispositifs mécanisés (transpalettes, chariots autoporteurs) sont électriques et de surcroît équipés d'accumulateurs nouvelle génération de type lithium-ion écartant de ce fait toute émanation d'hydrogène que « les vénérables batteries au plomb » produisaient.

En l'absence d'émission de polluant et de source d'odeur significatives, le site aura un impact négligeable sur la qualité de l'air.

De même l'incidence de l'augmentation du transport routier liée au projet, sur la qualité de l'air peut être considérée comme très faible, pour les raisons suivantes:

- Le groupe ADEO locataire des lieux pour un bail conclu de 12 ans prévoit 80 PL (30 entrants, 50 sortants) soit moins de 1% du trafic actuel.
- Le groupe ADEO dispose d'une flotte PL au gaz GNL ; ces véhicules sont déjà en service sur d'autres centres
- Un environnement où l'augmentation du trafic routier est en liaison avec le développement du port et pour des raisons techniques et structurelles ne peut être absorbé totalement par un dispositif multimodal et malgré cela le constat sur la qualité de l'air depuis 10 ans ne cesse de s'améliorer. La pollution des véhicules diminue de façon significative (hors l'ozone dont les origines sont multiples) pour se situer en dessous des seuils de recommandation de l'OMS.



Tendance de l'évolution régionale des concentrations d'ozone (O₃), dioxyde d'azote (NO₂), particules PM10 et PM2,5, dioxyde de soufre (SO₂) en µg/m³.

(Source DREAL PACA)

IV.4.6. Contribution sur l'environnement sonore et les vibrations:

L'essentiel des sources sonores sont dues aux allées et venues des camions minimisés par la vitesse réduite de circulation, cette situation ne peut que s'améliorer par l'apparition progressive de poids lourds alimentés au gaz GNV/GNL (une station d'approvisionnement se trouve à proximité du site du projet, sur la commune de PORT SAINT LOUIS du Rhône).

La zone est caractérisée par l'absence de structure dites sensibles (hôpitaux, maisons de retraite, établissements scolaires).

L'incidence du bruit et des vibrations sont faibles et négligeables en regard des implantations industrielles localisées dans les environs.

IV.4.7. Gestion des déchets:

En matière de déchet, les quantités sur site sont peu élevées et sont en majeure partie constituées de déchets valorisables (cartons, papiers, bois plastiques) pour la plupart. L'ensemble faisant l'objet d'un tri sélectif pris en charge par les filières agréées de récupération et de recyclage.

D'autre part la tendance est à l'utilisation de palettes de conditionnement réutilisables. Les déchets spécifiques considérés comme dangereux (huiles et accumulateurs électriques usagés, boue de séparateur à hydrocarbures) en relative faible quantité sont pris en charge par des sociétés de traitement spécialisées.

Ainsi le processus de gestion des déchets adopté et mis en place permet de participer à la sauvegarde de l'environnement.

IV.4.8. Impact sur les sols

L'activité du bâtiment C (entrepôt) ne génère pas en elle-même de pollution directe des sols. L'activité se déroule sur un sol imperméabilisé (bitume, béton). Les pollutions possibles sont :

- Les eaux pluviales (voiries, parkings) sont collectées puis dirigées vers un bassin imperméabilisé équipé d'un déshuileur, séparateur d'hydrocarbures et d'un débourbeur
- Les huiles hydrauliques et de lubrification associées aux opérations de maintenance des engins de manutention et autres dispositifs d'utilités (groupes électrogènes) sont recueillies dans des cuvettes et bacs de rétention.

Le risque de pollution des sols est potentiellement faible.

IV.5. Etude de Danger:

IV.5.1. Préambule et rappel:

La future installation est soumise à autorisation au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), cette autorisation relève des procédures prévues par le code de l'environnement à des études réglementaires afférentes ; en particulier à la réalisation d'une étude de danger

A noter que les rubriques ICPE 1511-2, 4001, 4320-2, 4331-3, 4440-2, 4734-2, 4755-2b, ont été supprimées de la liste des rubriques ICPE initiale, modification faisant suite à concertation entre les services de la DREAL UD 13 et le porteur de projet (cf courrier adressé à la DREAL-UD13 de Martigues du 2 avril 2019 en réponse au courrier de la Direction Régionale de l'Environnement du 28 mars 2019 - Cf: partie III-Annexes S VI.1).

IV.5.2. Analyse préliminaire:

En absence d'activité de transformation ou d'élaboration, les produits stockés ne supportent que des opérations de manutention de ce fait l'analyse montre que le risque prépondérant à retenir pour ce type d'installation est l'incendie. L'activité de l'entrepôt est de stocker un nombre important de matières combustibles (solides, liquides et gaz). Les volumes et quantités unitaires par référence sont en général réduits c'est l'effet du nombre d'articles qui nécessite des dispositifs de protection spécifiques.

L'entrepôt est composé de plusieurs cellules (15 au total). Les murs séparatifs et les portes d'intercommunication sont munies d'un ferme-porte et de résistance au feu classées REI 120 (coupe-feu résistant 2h). Les portes d'accès et de secours sont quant à elles classées EI2 120 C Enfin l'ensemble est pourvu d'un dispositif sprinkler et de trappes de désenfumage en toiture à ouverture automatisée. Les locaux administratifs et sociaux sont désolidarisés du bâtiment.

L'activité de logistique ne met pas en œuvre un « process », les produits et articles stockés demeurent dans leur emballage d'origine.

IV.5.3. Produits réglementés:

Les produits réglementés :

- Produits inflammables (rubriques 4734, 4331)
- Produits comburants (rubrique 4440)
- Générateurs d'aérosol (rubriques 4320, 4321)

sont stockés dans des cellules spécifiques et dédiées. Chaque produit possède sa Fiche de Donnée de Sécurité (FDS) archivée sur site et accompagnée de sa consigne spécifique de manutention.












IV.5.4. Dangers liés aux incompatibilités:

Il s'agit d'éviter de stocker les produits qualifiés de réactifs et incompatibles dans un même lieu et à proximité

La règle :

- Stockage dans des cellules différentes
- Stockage sur des rétentions spécifiques

Selon les indications de la grille compatibilité

							
	+	-	-	+	-		inflammable
	-	+	-	○	-		explosif
	-	-	+	+	-		Mutagène, cancérogène, reprotoxique et toxique
	+	○	+	+	-		Toxique irritant
	-	-	-	-	○		corrosif

+ - peuvent être stockés ensemble
 - - ne peuvent pas être stockés ensemble
 ○ - peuvent être stockés ensemble que si des dispositions particulières sont prises

IV.5.5. Dangers consécutifs aux équipements et activités:

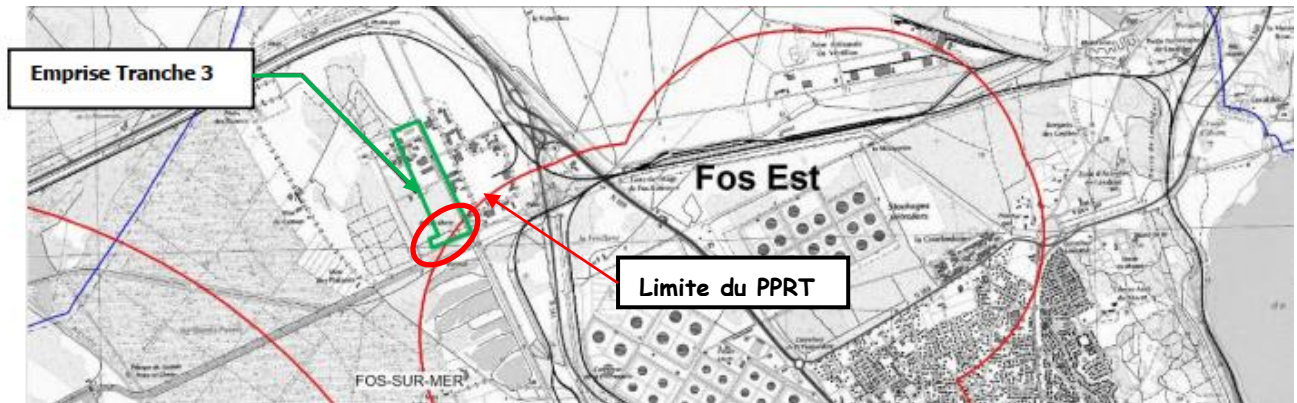
Les risques internes sont liés :

- Aux opérations, inhérentes à la manutention (réception, stockage, expédition),
- A l'utilisation des utilités (alimentation électrique, chaudière et canalisation de gaz associé).
- Aux groupes secours diesel (électrogènes, alimentation sprinklers) et leurs réservoirs de carburant
- Aux chargeurs d'accumulateurs des engins de manutention
- Aux équipements annexes (groupes de réfrigération et de climatisation, poste de transformation électrique).
- A la circulation des véhicules sur le site

Ils ont été analysés selon la méthode APR (Analyse Préliminaire des Risques) incluant une évaluation semi-quantitative de la probabilité d'occurrence c'est-à-dire par quantification de la criticité des phénomènes dangereux et des accidents

IV.5.6. Potentiels des dangers externes:

Le site d'implantation du projet se trouve en limite du périmètre du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT Fos Est) ; hors du PPRT ARCELORMITTAL et du PPRT Fos Ouest.



Les périmètres d'isolement SEVESO ne touchent pas la zone immédiate d'étude du projet.

Les activités industrielles de la ZIP ne sont pas considérées comme source possible de nuisance et d'accident pour les installations du site

IV.5.7. Dangers associés à la circulation externe au site:

Les voies de circulation sont suffisamment éloignées de la future implantation pour que celle-ci puisse être mise en péril par les conséquences d'un accident de la circulation sur les axes environnants.

Le trafic ferroviaire est exclusivement dédié au transport de marchandises ; le trafic routier, à double sens est situé à 600m à l'Est de l'emprise foncière du projet.

De ce fait le trafic routier et ferroviaire n'est pas considéré comme une source potentielle d'accident pour le site.

Toutefois le transport de matières dangereuses (TMD) à la suite d'un accident de la circulation ou d'un incident de type incendie, la présence dans le voisinage de canalisations enterrées de produits dangereux peuvent par effet domino constituer un risque externe qui ne peut pas être totalement écarté.

IV.5.8. Dangers liés aux phénomènes naturels:

Les dangers recensés dans l'étude de danger sont:

- La foudre : considérée comme événement initiateur dans l'analyse des risques
- Les inondations : la zone de projet n'est pas localisée dans une zone d'aléa.
- Les mouvements de terrain : la zone ne présente pas une topographie à risque
- Les séismes : la zone est classée en zone 3 de sismicité modérée.
- Le feu de forêt : l'aléa est considéré comme négligeable.

IV.5.9. Analyse des risques:

L'analyse « détaillée » des risques (ADR) s'attache à caractériser les scénarios retenus comme majeurs à l'issue de l'Analyse Préliminaire des Risque (APR). La méthode retenue, consiste à mener dans un premier temps l'évaluation sans prise en compte des barrières de sécurité de façon à mesurer les conséquences dans la configuration la plus pénalisante.

Ainsi conformément à la circulaire (BRTICP/2009-49/CBO) relative à la maîtrise de l'urbanisation autour des entrepôts soumis à autorisation, l'incendie d'une cellule, ainsi que l'incendie étendu à trois cellules sont étudiés et évalués de façon majorante suivant les scénarios retenus :

- La cinétique : incendie d'une cellule de stockage de matières combustibles (1510).
- La vitesse de combustion : incendie d'une zone de stockage d'aérosols (4320)
- L'émittance (quantification d'un flux lumineux): incendie d'une cellule de stockage de polymères (2662).

En conclusion: de façon générale les risques d'accidents majeurs liés à l'exploitation future de la plateforme tranche 3 de la SAS FPLG Parc de Fos peuvent être considérés comme maîtrisés.

V. LE REGISTRE d'ENQUETE

V.1. Observations, remarques et contributions du public :

Les observations recueillies ne traduisent pas un besoin d'information et d'échange mais principalement le besoin d'exprimer une prise de position sur le projet.

L'ensemble des observations et des contributions (anonymisées) du public sont jointes et font l'objet du paragraphe (cf. partie III-Annexes § VII).

V.2. Les réponses du pétitionnaire aux observations du Commissaire Enquêteur

Observations	Réponses
<p>Obs n°1: L'autorisation d'exploiter est attribuée (nous sommes dans le cadre d'une ICPE) à la société SAS FPGL et non pas au(x) locataire(s).</p> <p>Dans ce contexte comment la société SAS FPGL est-elle organisée pour garantir le respect de son engagement vis-à-vis de l'administration face à l'activité du locataire(s) qui n'est (sont) pas éligible(s) à l'autorisation d'exploiter. Est-il prévu un dispositif de management spécifique ?</p>	<p>Rep Obs n°1</p> <p>En effet, l'autorisation d'exploité est attribuée à la FPGL PARC DE FOS, et répond aux besoins du futur preneur.</p> <p>En ce sens, et comme notifié dans le bail signé entre les parties, le preneur a des droits et obligations sous peine de résiliation du bail (clause X.B du bail sur les obligations du Preneur).</p>

<p>Obs n°2: Page 32 de la notice descriptive détaillée du projet il est mentionné : « <i>Le site pourra être raccordé par un embranchement ferroviaire au réseau ferré qui est à ce jour arrêté au niveau de l'entrée de la ZI de la Feuillane.</i> »</p> <p>D'autre part le document cartographique « plan de masse et des espaces verts concernant le lot3 document PC2 du dossier PC » mentionne un tracé « voie fer option ».Y a-t-il une volonté de favoriser le transport multimodal ?</p>	<p>Rep obs n°2</p> <p>Pour Rappel de la situation, ADEO, troisième groupe mondial de la vente de biens de consommation pour le bricolage et la décoration a fait le souhait d'implanter son second entrepôt <u>intercontinental</u> à FOS SUR MER (le 1er site étant à ANVERS et implanté depuis 23 ans). Intercontinental signifiant que la rotation de stocks ne sera pas très rapide.</p> <p>L'objectif du groupe ADEO, très attaché à <u>la certification environnementale</u> de son futur bâtiment et à la démarche RSE du groupe, souhaite faire de ce projet une référence en la matière en maintenant une utilisation <u>multimodale</u> de son bâtiment avec un objectif fort de réduire de 40% son impact carbone. En effet , les magasins du groupe ADEO Sud France étaient jusqu' alors alimentés majoritairement depuis les entrepôts d'ANVERS (Belgique)</p> <p>En ce sens, et compte tenu du faible trafic généré par ADEO (environ 20 PL/J en provenance du port) la liaison entre le Port et le bâtiment C se fera avec des camions qui roulent au gaz et qui utiliseront la station GNL/GNV réalisée par le GPMM au mât du Ricca, depuis les terminaux containers vers l'entrepôt de la Feuillane.</p> <p>Solution à ce jour jugé moins polluante que l'utilisation de véhicule diesel pour charger et décharger la marchandise au vu du faible parcours (10 km environ) et du faible trafic généré (20 containers/jour).</p> <p>Ce que l'on peut dire à ce jour, Enfin, d'un commun accord entre le Groupe ADEO et le GPMM des solutions ferroviaires sont également à l'étude et seront mises en œuvre dès lors que les conditions économiques du fret seront viables, sachant que le prestataire logistique retenu par ADEO est la société GEODIS (filiale de la SNCF) qui œuvre en ce sens également.</p> <p>D'ores et déjà la zone du Ventillon sera utilisée comme une zone de transit des containers provenant du port de Fos-sur-Mer et les premiers containers seront livrés fin 11/2019.</p>
<p>Obs n°3:Le § V.3 de la notice descriptive détaillée, traite le « Stockage de produits surgelés et de produits frais » ; de quels produits s'agit-il ?</p>	<p>Rep Obs n°3 L'ensemble de la rubrique 1511 (produit frais et surgelé) a été abandonné (cf courrier du 2 avril 2019 adressé à la DREAL UD13). Il n'y a donc pas de produit surgelé dans le bâtiment.</p> <p>Nous avons listé à l'époque cette rubrique pour répondre à la demande de prospects différents. Cette rubrique ne fait plus partie du dossier</p>

Obs n°4: Qu'est-ce qui motive ce projet ?

- Le pourquoi de ce projet.
- Les raisons du choix géographique ;
- Les besoins économiques
- La stratégie économique

Rep Obs n°4

Transport aval des marchandises.

Le site de Fos est destiné à stocker et distribuer de la marchandise vers les magasins européens du groupe (cf § II. 2 Choix de la situation géographique du projet- Transport aval des marchandises).

La nature des flux induit le raisonnement suivant : les coûts de transport aval sont directement liés aux distances parcourues (la part des coûts forfaitaires - frais administratifs coûts fixes liés à l'attente en entrepôt - est négligeable).

L'impact environnemental du transport aval est proportionnel à la distance et donc aux coûts. La convergence structurelle des intérêts économiques et environnementaux dès à présent est un gage de minimisation des impacts sur le long terme

Transport amont des marchandises.

90% des marchandises stockées à Fos seront acheminées par container maritime.

Le choix stratégique est de choisir un port d'entrée méditerranéen.

Facteur non discriminant: les émissions du transport maritime. Les émissions de transport en provenance des zones de production ne dépendent pas du port d'arrivée (Fos / Barcelone / Gênes,...).

Facteur discriminant : post-acheminement du port vers l'entrepôt. A ce titre, un entrepôt à proximité du port est favorable.

Déplacement du personnel

Nous assimilons le facteur d'émission du personnel à la disponibilité de main d'œuvre.



Obs n°5: Y a-t-il d'autres rubriques ICPE qui ont été abandonnées dans la demande d'autorisation d'exploiter, si oui quelles sont ces rubriques?

Rep Obs n°5: Outre la rubrique 1511 il y a :
4110.1.b 4120.1.b 4510.2 4702.II 4706.2
4120.2.b 4110.2.b

Cette mise à jour est un complément de dossier de demande d'autorisation d'exploiter, elle s'est faite en liaison avec DREAL UD13 dans le cadre de l'instruction du dossier (cf courriers ref AZ/MB-D0405-2019 du 28 mars 2019 pour la DREAL et LRAR n° 1A 153 268 8937 8 DU 2 avril 2019 pour SAS FPGL)

<p>Obs n°6: L'approvisionnement de l'entrepôt se fait-il exclusivement</p> <ul style="list-style-type: none"> • depuis le port Fos, par containers et par la route (en%)? • en provenance d'autres lieux (en%) et lesquels 	<p>Rep Obs n°6: L'approvisionnement du site de la Feuillane se fait depuis les terminaux containers du port de Fos et mobilise 20 PL/j qui roulent au gaz. L'approvisionnement se fait également en provenance de fournisseurs européens, limité à 10 PL/j environ. Cet entrepôt sera un bâtiment intercontinental ce qui signifie que la rotation des stocks ne sera pas très rapide.</p>
<p>Obs n°7: Le projet prévoit d'installer une centrale photovoltaïque. Quelles sont les caractéristiques de cette installation et ses performances ? Cette production est-elle injectée en totalité sur le réseau ?</p>	<p>Rep-obs n°7: L'installation prévoit d'utiliser les 90000 m² de toiture par 22977 modules de type poly-cristallins de 315Wc, cette installation prend en compte les spécifications du SDIS 13 avec la présence de murs coupe-feu et des lanternes. La puissance de la centrale est estimée à 7,3 MWh et une production moyenne annuelle injectée sur le réseau de 9452 MWh correspondant à la consommation annuelle de 2000 foyers soit environ 5000 habitants (30% de la population de la ville de FOS). En complément, des ombrières de parking pour les véhicules légers seront implantées sur le site. L'ensemble de ces installations sur le bâtiment C permettent la réduction de plus de 100Tonnes de carbone/an (Annexe OBS 7).</p>
<p>Obs n°8: Concernant l'avis de la DDTM qu'en est-il réellement ? <u>Avis au titre de la Police de l'eau</u> « Le dossier ne répond pas à la réglementation en matière de la police de l'eau. Il ne permet pas de s'assurer que les dispositions de l'article L211-1 du code de l'environnement en vue de la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ont été respectées »</p>	<p>Rep-obs n°8: Le sujet de la Police de l'eau a bien été traité en coordination avec M. DERNIS de la Police de l'eau. Le dimensionnement du bassin de rétention a été revu et confirmé par les autorités compétentes Ce document est bien intégré au dossier et fait l'objet d'un échange avec les autorités administratives confirmant que le document était bien dans le dossier.(message de la DDTM en date du 9 juillet 2019 M.DERMIS)°</p>
<p>Obs n°9: Concernant l'incidence du projet sur le milieu naturel il est noté page 13 du résumé non technique de l'étude d'impact que les atteintes résiduelles sur la faune et la flore sont significatives et ce malgré la mise en place de mesures de réduction en phase travaux. Cela conduirait à la destruction totale d'habitats et à l'atteinte d'espèces protégées (flore et faune), par conséquent un dossier de demande de dérogation doit être fait. Qu'en est-il ?</p>	<p>Rep-obs n°9: Un dossier de demande de dérogation a été réalisé en décembre 2014 en partenariat avec notre bureau d'études et le GPM, et a fait l'objet d'un arrêté préfectoral au 11 Juin 2015 (Annexe « OBS 9 »). L'ensemble des compensations a été fait sur des terrains aux alentours. Néanmoins, dans le cadre de la construction de nos bâtiments certifiés BREEAM, un écologue passe sur place pour constater l'état écologique de la zone avant démarrage du chantier. Il fait ensuite des préconisations de zone à protéger sur la parcelle et des préconisations de mises en œuvre pour la conservation des espèces sur site.</p>

<p>Obs n°10: Le matériel roulant de manutention tel que les transpalettes et les chariots automoteurs qui va être mis en service, est-il de nouvelle génération c'est à dire équipé d'accumulateurs lithium-ion ?</p>	<p>Rep-obs n°10 : Effectivement, l'ensemble des batteries seront des batteries lithium. En complément, toutes les manutentions de remorque qui seront effectuées dans l'enceinte du bâtiment seront réalisés avec des tracteurs électriques type BLYDD, ce qui montre là aussi, la détermination du Groupe ADEO à aller dans une démarche d'utilisation des énergies « Vertes ».</p>
<p>Obs n°11: Le nombre de PL 300/j annoncé dans le dossier passerait avec l'arrivée d'ADEO comme locataire à 60- voire 80 PL/j. Ce changement n'est pas porté à la connaissance du public et ne peut faire que l'objet d'un engagement à confirmer.</p>	<p>Rep-obs n°11 : Concernant la phase d'approvisionnement le trafic poids lourds est de 30 véhicules/j (Port de Fos et fournisseurs européens cf Rep-Obs n° 6) Concernant la phase d'expédition, depuis l'entrepôt, des camions roulant au gasoil sur les longues distances et au GNL / GNV pour les courtes distances : alimenteront les magasins du groupe ADEO soit 50 PL/j Au total le trafic poids lourds généré par ce nouvel entrepôt sera de 80 PL/j (et non 300) En résumé 20PL/j feront la navette entre le terminal containers et l'entrepôt et 60 PL/j emprunteront la N568 via le rond-point de la Fossette (10 PL/j en approvisionnement, 50 PL/j en expédition)</p>
<p>Obs n°12: Le fait de ne pas favoriser le transport multimodal est-ce un choix technique, économique ou simplement par défaut d'équipement de la zone du projet?</p>	<p>Rep-obs n°12 : En commun accord entre le groupe ADEO et le GPMM des solutions ferroviaires sont à l'étude et seront mises en œuvre dès lors que les conditions économiques du fret seront viables, sachant que le prestataire logistique retenu par ADEO est la société GEODIS (filiale de la SNCF) et qui œuvre en ce sens.</p>
<p>Obs n°13 : Quelle est l'augmentation moyenne prévisible du trafic routier liée à la mise en exploitation de la tranche n°3 (en nombre de PL/jour) sur la :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D268 communication depuis le port vers l'entrepôt C (transport navette d'approvisionnement). • N568 en direction d'Arles vers l'A9, l'A7 (Nîmes, Perpignan Lyon) • N568 en direction d'Istres (via la N569) vers l'A54 l'A7 et l'A8 (Aix en Pce, Lyon, Nice) • N568 en direction de Fos vers l'A55 (Marseille, Toulon, Aix en Pce) <p>La D544 va-t-elle être empruntée si oui combien de PL. Pour chaque cas de figure quel est le trafic actuel.</p>	<p>Rep-obs n°13 : l'activité de la plate-forme logistique va engendrer un volume journalier de trafic de l'ordre 80 poids lourds. (30 entrées, 50 sorties).</p> <ul style="list-style-type: none"> • 30 PL/j supplémentaires sur la RD268, pour un trafic existant de 5326 PL/j, soit +0,56% • 26 PL/j supplémentaires sur la RN568 en direction d'Arles, pour un trafic existant de 4080 PL/j, soit +0,63% • 12 PL/j supplémentaires sur la RN568 en direction de Fos et RN 569, pour un trafic existant de 2914 PL/j, soit +0,41% • 12 PL/j supplémentaires sur la RP544 route portuaire en direction de Martigues via Fos et Port de Bouc, pour un trafic existant de 3050 PL/j, soit +0,39% <p>Le trafic supplémentaire apparaît marginal par rapport au trafic existant.</p>



L'ouverture de la nouvelle voie et de l'accès par le carrefour des Bannes permettra de minimiser encore plus ce trafic supplémentaire sur le secteur du carrefour de la Fossette.

Cela aura pour effet de modifier les itinéraires d'une partie de PL entrant et sortant de la ZIP de la Feuillanne et de réduire ainsi la charge supportée par le carrefour de la Fossette et par la section la plus chargée de la RN 568.

Obs n°14 : Quel sera le nombre d'emplois générés par la construction de ce bâtiment ?

Rep-obs n°14 : Contrairement au bâtiment IKEA, aucun stockage « automatisé » n'est prévu chez ADEO.

Le stockage se fera avec des racks fixes traditionnels et l'exploitation nécessitera de faire beaucoup de picking et préparation de commande afin de livrer tous les magasins du Groupe.

Ce fonctionnement nécessite la création de 200 à 250 emplois à terme, dont environ 100 à 150 emplois dès la première phase d'exploitation fin 2020.

ADEO a rencontré la maison de l'emploi et le pôle emploi pour entamer le processus de recrutement dans le temps.

Par ailleurs, les services de la métropole ont été sollicités afin de lancer un groupe de travail sur le schéma de mobilité métropolitain. Les premières rencontres avec les acteurs économiques de la zone sont en cours et ADEO est un interlocuteur identifié et proactif sur ce sujet structurant pour notre territoire.

VI. OBSERVATIONS AVIS ET COMMENTAIRES

VI.1. Observations sur la demande d'autorisation d'exploiter

Résultat des consultations des personnes publiques, services ou commissions intéressés

Entités	Observations	Commentaires
Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO)	Avis favorable	Avis tacite
Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Economiques de Défense et de Protection Civile (SIRACEDPC)	Pas d'observation	
Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi (DIRECCTE)	Pas d'observation	
Direction Régionale des Affaires Culturelles et de l'Archéologie	Aucune prescription	

VI.2. Observations sur la demande de permis de construire :

Résultat des consultations des personnes publiques, services ou commissions intéressés

Entités	Observations	Commentaires
Service d'infrastructure de la défense (SGA)	Aucune objection	Pas de commentaire
Réseau Transport d'Electricité (RTE)	Favorable au projet	Sous réserve de prescriptions
Direction de l'Aménagement de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)	Avis sous condition de respect de prise en compte des observations	Ce dossier appelle à des observations

Entités	Observations	Commentaires
Lyondellbasell	Rien ne s'oppose à la réalisation du projet	Sous réserve d'échange mutuel des études de danger réciproques
GRT Gaz	Ne s'oppose pas au projet	Sous réserve de recommandations
Services D'Incendie et de Secours des Bouches du Rhône (SDIS 13)	Avis favorable au projet	Avis donné conformément au champ réglementaire
Direction de la Sécurité Aéronautique (DSAE)	Donne autorisation à réalisation du projet	Pas de commentaire
Air Liquide	Pas de remarque particulière	Fournir les DT et DICT réglementaires
Total Pétrochemicals	Rien ne s'oppose à la réalisation du projet	Pas de commentaire

VI.3. Avis de l'autorité environnementale (MRAE)

De l'analyse du dossier se dégage 8 recommandations dont les 5 principales se révèlent être:

- Analyser le cumul des effets du projet avec l'existant.
- Reprendre l'analyse de la qualité de l'air à l'état initial.
- Reprendre l'évaluation des impacts sur la qualité de l'air pour confirmer « le caractère limité » de la pollution liée au futur site.
- Compléter le dossier par une évaluation sanitaire des risques sanitaires imputables au projet.
- Procéder à une évaluation des émissions de gaz à effet de serre induite par le projet

Et pour ces points proposer des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation

VI.4. Réponses du pétitionnaire à l'avis de l'autorité environnementale (MRAE)

VI.4.1. Présentation du projet, actualisation du dossier:

En réponse à l'avis de l'autorité environnementale, le pétitionnaire a repris certains points de l'étude d'impact en les actualisant ou en les complétant, en particulier en précisant le locataire du bâtiment (tranche 3), la société ADEO (anciennement Leroy Merlin) faisant partie de l'association familiale Mullier (AFM) avec lequel un bail de longue durée (12 ans) est signé.

ADEO est le 3^{ème} acteur mondial de l'amélioration de l'habitat, du cadre de vie, de l'outillage et du bricolage pour les particuliers et pour les professionnels de l'habitat ADEO commercialise des produits de grande distribution et ne stockera aucun produit relatif aux rubriques ICPE 1511-2, 4001, 4320-2, 4331-3, 4440-2, 4734-2, 4755-2b, conformément à la concertation entre les services de la DREAL UD 13 et le porteur de projet (courrier adressé à la DREAL-UD13 de Martigues du 2 avril 2019, cf partie III- Annexes § VI.1). D'autre part le flux journalier de poids lourds par jour passe de 300 à 80. (cf partie III- Annexes § VI.3)

VI.4.2. Procédure d'autorisation identifiée

Le pétitionnaire a obtenu une dérogation à la destruction ou au déplacement d'espèces végétales et animales protégées. Dérogation obtenue par arrêté préfectoral du 11 juin 2015. La durée de validité couvre les travaux d'aménagement de la plateforme logistique « Parc de Fos ». Elle est consentie au maître d'ouvrage de la SAS FPGL.

VI.4.3. Avis sur la qualité du dossier

La plupart des mesures réductrices ou compensatoires sont intégrées dans la conception du projet ; pour mémoire le projet est réalisé dans le cadre d'une démarche certifiée BREEAM autrement dit d'évaluation de la performance environnementale appliquée à l'ensemble du projet

D'autres parts FPGL Parc de Fos prévoit des mesures pour supprimer ou limiter les impacts des installations sur l'environnement ; sont concernés les thèmes suivants :

Les Thèmes		
l'eau	les déchets	le paysage
l'air	le sol et sous-sol	les émissions lumineuses
les odeurs	le transport	la faune et la flore
le bruit et les vibrations	l'énergie	Les travaux

VI.4.4. Complément sur le périmètre et la présentation du projet

L'implantation du bâtiment C ou tranche 3 vient dans la continuité d'un projet global comprenant 3 tranches. L'étude d'impact du dossier ne décrit que les travaux de la 3^{ème} tranche et de son instruction.

VI.4.5. Réponses aux recommandations MRAE

L'ensemble du complément d'études et d'analyses est reporté dans les annexes du mémoire en réponse à l'avis de la MRAE PACA 2019 n°2239 (joint au dossier d'enquête).

Les effets cumulés du projet avec le développement de la zone de la Feuillane montrent que l'impact du flux supplémentaire de véhicules se localise au niveau de la zone de la Feuillane et que celui-ci n'est pas significatif.

Le choix du site sur l'axe Fos-Valence (cf § II-2 transport aval des marchandises p9) permet d'assurer un fonctionnement efficace du post-acheminement par proximité du port.

L'étude d'impact ne contient pas d'élément en contradiction avec le projet. Le terrain étudié pour héberger le projet réunit l'ensemble des critères recherchés en s'inscrivant dans le contexte socio-économique local. Dans ce contexte sont pris en compte les aménagements réalisés par le GPMM pour créer une nouvelle voie d'accès à la plate-forme logistique et fluidiser la zone.

Le projet de plate-forme a fait l'objet de plusieurs esquisses dont l'analyse de solution complémentaire au transport par camion. (cf partie III- Annexes § VI.3)

VI.5. Autres avis:

VI.5.1. Avis de l'ARS:

La qualité de l'étude des effets des émissions de substance chimiques liées au projet sur la santé des riverains est satisfaisante.

Conformément à la circulaire du 9 août 2013, les risques sanitaires chroniques n'ont pas été quantifiés, une évaluation qualitative est présentée :

- Les effets sur la santé des populations riveraines du projet sont considérés comme faibles.

L'incidence du trafic routier engendré par les flux liés à l'exploitation du parc logistique sont jugés négligeables au vu du trafic actuel. Toutefois ces flux viennent se rajouter à d'autres activités logistiques sur la ZIP de FOS et à un territoire marqué par un trafic dense.

VI.5.2. Avis de la DDTM:

- Avis au titre de la Police de l'eau

« Le dossier ne répond pas à la réglementation en matière de la police de l'eau. Il ne permet pas de s'assurer que les dispositions de l'article L211-1 du code de l'environnement en vue de la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ont été respectées »

Ce sujet a bien été traité en coordination avec la DDTM. Le dimensionnement du bassin de rétention a été revu et confirmé par les autorités compétentes Ce document est bien intégré au dossier (cf § V.2 Rep-obs n°8 page 26).

VI.6. Délibération de la commune de FOS:

Le Conseil Municipal de la Ville de FOS sur Mer siège de l'enquête s'est réuni le 28 octobre 2019, dans sa délibération n° 2019-169 a émis un avis défavorable à l'unanimité des suffrages exprimés pour la « Demande d'Exploiter déposée par la société SAS FPGL Parc de Fos » (annexes partie III § V.1).

VI.7. Délibération de la commune d'ARLES:

Le Conseil Municipal de la Ville d'ARLES n'ayant pas délibéré à la date de remise de ce rapport aucun avis ne peut être porté à connaissance.

VII. SYNTHÈSE ET ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

VII.1. Rappel du contexte du projet :

Ce projet fait l'objet d'une demande de permis de construire et d'autorisation d'exploiter relevant ainsi d'une enquête publique unique.

Le projet est relatif à l'implantation de la 3^{ème} tranche d'un projet global de création d'un parc logistique à vocation Euro-méditerranéenne dont la destination est principalement maritime et portuaire.

Le maître d'ouvrage et pétitionnaire est la société FG GL appartenant au groupe IDEC, le locataire est la société ADEO 3^{ème} acteur mondial de l'amélioration de l'habitat et du bricolage pour les particuliers et les professionnels. La durée du bail entre les deux parties est conclu pour une durée de 12ans.

Le choix du lieux d'implantation est en liaison avec le transport aval des marchandises et la proximité du Grand Port Maritime de Marseille offrant dans le bassin méditerranéen une opportunité d'accueil économique significative.

Bénéficiant du trafic maritime commercial en provenance des pays asiatiques via le canal de Suez, les portes-containers privilégient le transit vers les ports de la Méditerranée plutôt que de franchir le détroit de Gibraltar pour atteindre le port d'Anvers, engendrant du transport aval terrestre (routier en majorité) vers le sud de l'Europe, l'Espagne, l'Italie et surtout l'ensemble du territoire métropolitain Français.

Le projet ainsi situé sur le bord du bassin méditerranéen participe au global à une réduction non négligeable de l'empreinte carbone.

C'est la possibilité de réaliser une implantation sans prélèvement de foncier sur le milieu naturel, non anthropisé tout en valorisant un ancien site industriel démantelé.



Ce projet contribue à valoriser un secteur en friche permettant une transition économique intéressante.

VII.2. Attitude du public face à l'enquête publique:

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, conformément aux prévisions et dispositions administratives réglementaires.

De l'ensemble des observations se dégage deux groupes très distincts :

- Les favorables au projet voient l'opportunité de dynamiser la zone de la « Feuillane » considérée comme vieillissante et ainsi de favoriser l'emploi direct et indirect.
- Les défavorables au projet se retrouvent en deux sous-groupes, ceux (la minorité) ne s'opposent pas au développement logistique dans la zone mais ne tolèrent pas le changement de cap par l'abandon du principe multimodal prévu initialement et confirmé par le profil du futur bâtiment ; un autre groupe (les plus nombreux) ne veulent plus laisser la part au transport routier. La problématique bien que cristallisée sur la pollution, les poids lourds génèrent aussi deux nuisances supplémentaires ; l'encombrement des voies de circulation et un désaveux face aux comportements en matière d'incivilité des routiers phénomène particulièrement ressenti aux heures de pointe de la journée (début de matinée et fin de journée).

A constater que l'implantation du projet, sa construction et sa mise en exploitation proprement dit n'ont pas fait l'objet d'observation ou de remarque d'opposition. Seule la vision de l'augmentation du trafic routier, plus particulièrement celui des poids lourds par ses éventuelles conséquences mobilise les esprits. Dans ce contexte le Commissaire Enquêteur ne juge pas nécessaire d'apporter une contribution particulière et supplémentaire.

VII.3. Le contenu du dossier:

Le contenu des deux dossiers et leurs documents (demande de permis de construire et demande d'exploiter) ont permis d'appréhender sans trop de difficulté l'objet du projet.

Regrettons que le dossier relatif à la demande d'exploiter bien que suffisant pour la compréhension ne soit pas, par sa mise en page, toujours facile à manipuler et donc à consulter.

VII.4. L'étude d'impact et L'étude de danger:

Concernant l'étude de danger aucune remarque ni suggestion particulière n'est à formuler. L'étude d'impact a fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnement et d'un mémoire en réponse du pétitionnaire. Ces deux documents ont été joints au dossier d'enquête et portés à connaissance du public.

L'Autorité Environnementale dans son avis énonce 8 recommandations. La recommandation n°5 concerne la qualité de l'air, thématique qui se révèle être aux travers des observations recueillies du public, un sujet particulièrement sensible sur le territoire de la commune de Fos sur Mer.

VII.5. Incidence du projet par le transport routier sur la qualité de l'air

L'activité de la plate-forme logistique avec l'arrivée d'ADEO comme locataire, va engendrer un volume journalier de trafic de l'ordre 80 poids lourds (30 entrées, 50 sorties). Une augmentation du volume de trafic très inférieure à 1% (cf SV.2 Rep Obs n°13 page 27).

D'autre part j'ai recueilli auprès d'ATMOSUD (établissement de Martigues) des informations spécifiques au territoire concerné par l'enquête ; sur les polluants relevant du trafic routier et ces informations indiquent que le NO₂, le Benzène, le BaP et les particules PM₁₀ et PM_{2,5} sont sur une tendance à une diminution régulière et montrant qu'en ces lieux les seuils de concentration pour 2018 sont largement en deçà des recommandations de l'OMS comme le montre le tableau ci-dessous :

Qualité de l'air ; valeurs réglementaires

Polluants	Valeurs «objectif qualité »		Relevés moyenne	Etat
	Seuils UE	Seuils OMS		
Dioxyde d'Azote (NO2)	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$ <X< 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$	conforme
Benzène (C6H6)	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$	2 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$	0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$ <X< 1,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$ (1)	conforme
Benzo(a)pyrène (BaP-HaP)		1ng/ m^3/an	0,24ng/ m^3/an	conforme
Poussières PM10	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$	18 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$ (2)	conforme
Poussières PM2,5	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$	(3)	(18 $\mu\text{g}\times 0,8$)

(UE Union Européenne ; OMS Organisation Mondiale de la Santé)

Nota :

- (1) valeur maxi enregistrée 1,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$, concerne un point de mesure à proximité des quais de déchargement des hydrocarbures
- (2) valeur enregistrée Fos les Carabins
- (3) pas de mesure mais les mesures réalisées en d'autre lieux montrent que la comparaison des valeurs [PM 2,5] / [PM10] le plus défavorable est de l'ordre de 80% soit des niveaux annuels en PM2,5 pour Fos de l'ordre de 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$, à noter qu'à Port-de-Bouc, où la mesure en continue se réalise (un lieu proche), le niveaux annuel 2018 en PM10 = 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$ et Pm2.5 = 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$ confirme ce ratio.

VII.6. Aphorisme lié au transport routier :

L'intégration dans mon analyse des contributions du public m'a inévitablement entraîné sur la problématique du développement économique du territoire et de l'impact environnemental réel du projet.

En effet à l'horizon de 2030 si les prévisions de croissance de l'activité du terminal containers du GPMM se confirment, comment sera absorbé le trafic marchandises à ce moment-là ? En supposant que le trafic multimodal soit développé, il est fort probable que le transport routier voit sa part proportionnellement diminuer mais en nombre absolu augmenter de façon significative.

Les infrastructures seront-elles alors à même de répondre efficacement aux besoins?

VII.7. En Conclusion:

Aux vus des:

- Observations et contributions portées à la connaissance du Commissaire Enquêteur,
- Réponses obtenues de la part du pétitionnaire,

À la lecture du :

- Du dossier mis à l'enquête publique,
- De l'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact, suite au mémoire communiqué en retour par le pétitionnaire, et en l'absence de toute remarque complémentaire sur le sujet

Aux visites de la:

- Zone de projet,

Aux échanges:

- Multiples avec le responsable du projet,

Aux résultats des

- Consultations des personnes publiques, services ou commissions intéressés.

A la connaissance de

- la délibération du Conseil Municipal de la Ville de FOS sur Mer siège de l'enquête et en l'absence d'avis de la ville d'ARLES

Le Commissaire Enquêteur dispose des éléments et des informations nécessaires et suffisants pour formaliser et rédiger ses conclusions motivées.

Fait à St Mitre les Remparts le 13 novembre 2019

Le Commissaire Enquêteur

Jean-Claude METHEL

