



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**MRAe**

Mission régionale d'autorité environnementale  
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

**Avis délibéré**  
**de la Mission régionale d'autorité environnementale**  
**Provence-Alpes-Côte d'Azur**  
**sur le projet de plateforme logistique multimodale pour**  
**véhicules neufs à Fos-sur-Mer (13)**

**N° MRAe**  
**2023APPACA46/3480**

**MRAe**

Mission régionale d'autorité environnementale  
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis du 24 juillet 2023 sur le projet de plateforme logistique multimodale pour véhicules neufs à Fos-sur-Mer (13)

## PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du code de l'environnement (CE), la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base du dossier de plateforme logistique multimodale pour véhicules neufs à Fos-sur-Mer (13). Le maître d'ouvrage du projet est la SAS IMMAUTO appartenant au Groupe Charles André (GCA).

Le dossier comporte notamment :

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

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 15 avril 2021), cet avis a été adopté le 24 juillet 2023 en « collégialité électronique » par Jean-François Desbouis et Frédéric Atger, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêtés des 11 août 2020 et 6 avril 2021, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par l'autorité compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 25/05/2023. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 26/05/2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 26/05/2023 ;
- par courriel du 26/05/2023 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 29/06/2023.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.**

**Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II CE, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

**L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions**

**qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.**

**L'article L122-1 CE fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. La MRAe recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe<sup>1</sup> serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.**

---

1 [ae-avisp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ae-avisp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr)

## SYNTHÈSE

Le Groupe Charles André (GCA) a pour objectif de construire une plateforme logistique multimodale dédiée aux véhicules neufs sur le territoire de la commune de Fos-sur-Mer, dans le département des Bouches-du-Rhône. Le projet est situé dans la zone industrialo-portuaire (ZIP) dans le secteur La Fenouillère, imbriquant des installations industrielles importantes et des espaces naturels remarquables de la plaine de la Crau.

Le projet tend à répondre à l'accroissement des flux de véhicules neufs dédiés au marché français et à contribuer au renforcement du positionnement stratégique du Grand Port Maritime de Marseille-Fos sur l'arc méditerranéen. Il s'inscrit sur un terrain naturel de 40 ha pour une emprise finale de 26,5 ha et se compose notamment d'un parc de stockage de véhicules, d'un bâtiment atelier-bureaux, d'une passerelle assurant la liaison entre le site et un embranchement ferré à créer.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux du projet, dans un contexte de changement climatique, sont :

- la préservation des milieux naturels et l'absence de perte nette de biodiversité ;
- la limitation des nuisances potentielles en termes de pollution de l'air ;
- la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- la prise en compte des risques naturels et technologiques.

Au vu de la sensibilité environnementale du site d'accueil et de l'analyse des impacts sur la perte d'habitats et d'espèces, la réalisation du projet va engendrer des incidences négatives significatives en termes de biodiversité. La MRAe considère que le dossier ne démontre pas que la recherche d'évitement a été investie de façon approfondie et optimale.

Au regard des effets cumulés identifiés, la MRAe recommande de requalifier les impacts du projet, ainsi que les mesures d'évitement et de réduction.

La MRAe recommande également de réévaluer le niveau d'impacts résiduels du projet et de définir des mesures de compensation permettant de démontrer l'absence de perte nette de biodiversité.

Situé au sein d'une zone industrielle vectrice d'émissions polluantes et entouré de nombreux établissements classés SEVESO seuil haut, le projet a des effets potentiels pour les futurs salariés. La MRAe recommande d'évaluer de manière plus détaillée la pression du projet sur la santé humaine en ce qui concerne la qualité de l'air.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

# Table des matières

<b>PRÉAMBULE.....</b>	<b>2</b>
<b>SYNTHÈSE.....</b>	<b>4</b>
<b>AVIS.....</b>	<b>6</b>
<b>1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....</b>	<b>6</b>
1.1. Contexte et nature du projet.....	6
1.2. Description et périmètre du projet.....	7
1.3. Procédures.....	8
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i> .....	8
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i> .....	9
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	9
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	10
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	10
<b>2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....</b>	<b>11</b>
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	11
2.1.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i> .....	11
2.1.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i> .....	17
2.2. Risques sanitaires : qualité de l'air.....	17
2.3. Changement climatique : émissions de gaz à effet de serre (GES).....	18
2.4. Risques technologiques.....	19
2.5. Assainissement.....	19

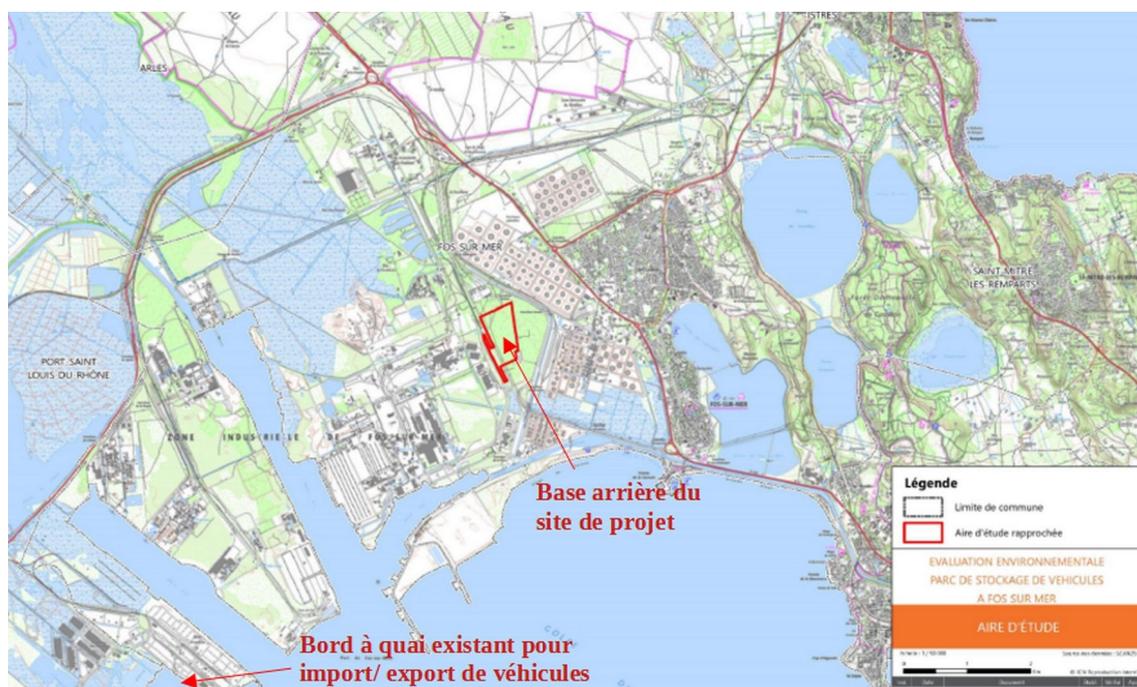
# AVIS

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

### 1.1. Contexte et nature du projet

Le projet consiste en l'aménagement d'une plateforme logistique multimodale dédiée aux véhicules neufs<sup>2</sup> « servant de base arrière pour les importations et les exportations de véhicules réalisées via le Grand Port Maritime de Marseille ». Il se situe dans la Zone Industriale-Portuaire (ZIP)<sup>3</sup> de Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône) sur le secteur La Fenouillère.

Fos-sur-Mer est situé à 49 km au nord-ouest de Marseille, au fond du golfe de Fos, entre l'étang de Berre et le delta du Rhône et à l'extrémité sud de la plaine de la Crau. La commune compte 15 512 habitants (INSEE 2020) sur un territoire de 9 231 ha. Elle fait partie de la Métropole Aix-Marseille-Provence (territoire Istres-Ouest Provence<sup>4</sup>) et elle est couverte par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Ouest-Étang-de-Berre<sup>5</sup> approuvé le 22 octobre 2015.



- 2 Le projet a vocation de créer une plateforme logistique offrant une capacité d'accueil en instantané de l'ordre de 10 000 véhicules, et de disposer d'une capacité de transit et de distribution vers les concessions en France de l'ordre de 100 000 véhicules par an.
- 3 Le Grand Port Maritime de Marseille (GPM) s'étend sur deux bassins : les bassins est au cœur de la ville et de la baie de Marseille, les bassins ouest correspondant à la zone industrielle-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer et au golfe de Fos. La circonscription s'étend également partiellement sur l'étang de Berre via le chenal de Caronte et sur la zone industrielle de Lavéra, dans les communes de Martigues et Port-de-Bouc.
- 4 Le territoire Istres-Ouest Provence comporte 6 communes : Cornillon-Confoux, Fos-sur-Mer, Grans, Istres, Miramas, Port-Saint-Louis-du-Rhône.
- 5 Le SCoT Ouest-Étang-de-Berre reste exécutoire jusqu'à l'approbation du futur SCoT métropolitain en cours d'élaboration.

Le projet est porté par la SAS IMMAUTO appartenant au Groupe Charles André<sup>6</sup> (GCA). Dans le cadre de son activité de logistique et de distribution de véhicules neufs, le dossier indique que GCA recherche du foncier à proximité du port de Marseille-Fos, afin de répondre à l'accroissement des flux de véhicules neufs dédiés au marché français. La réalisation de ce projet « *contribue également à renforcer le positionnement stratégique du Grand Port Maritime de Marseille-Fos sur l'arc méditerranéen* ». GCA dispose déjà d'un site bord à quai au niveau de la darse n°2 des bassins ouest du GPMM.

Selon le dossier, le projet permettra la création d'une cinquantaine d'emplois supplémentaires. En rythme de croisière et après 5 ans d'exploitation, environ 230 à 250 personnes seront présentes sur le site.

## 1.2. Description et périmètre du projet

Selon le dossier, la société IMMAUTO a acquis la pleine propriété d'une parcelle de 40 ha appartenant à Arcelor Mittal, dont 26,5 ha seront aménagés (cf. § 2.1.1.2) et 7,5 ha font l'objet d'une réserve foncière (sans que sa vocation en soit précisée). Le terrain est délimité au nord par les cuves de stockage d'hydrocarbures de la société du pipeline sud européen (SPSE), à l'ouest par la raffinerie Esso Raffinage SAF, à l'ouest par l'usine Arcelor Mittal.

L'accès au site se fait par la route RP544 en face du site de stockage RTE.

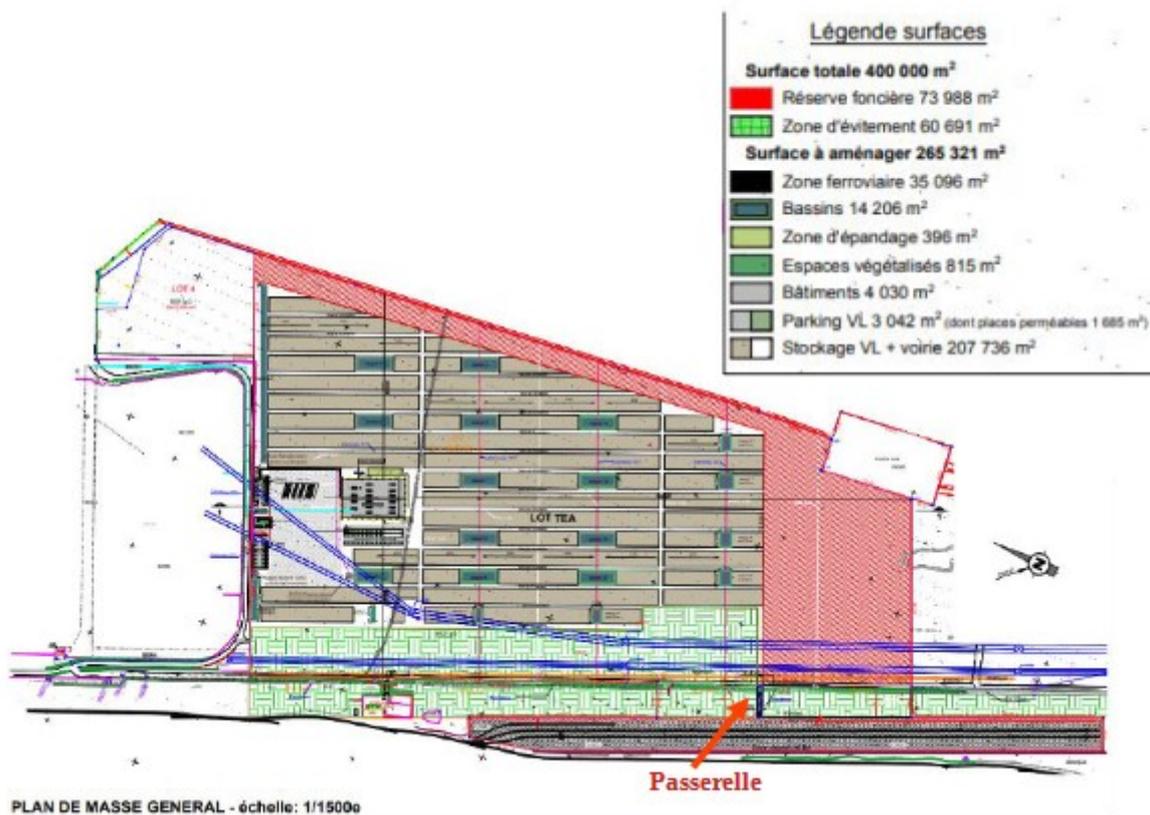


Figure 2: Plan de masse du projet - Source : Étude d'impact

6 GCA est spécialisé dans la logistique et le transport notamment dans les secteurs de l'alimentaire, de l'automobile, du BTP, de la chimie et pétrochimie. Implanté dans 15 pays, il dispose de plateformes situées près des grands sites de production ou des ports les plus importants d'Europe.

L'aménagement de la zone de projet comprend :

- un parc de stockage de véhicules et la voirie associée (207 736 m<sup>2</sup>) ;
- un bâtiment regroupant les activités d'atelier et de bureaux, ainsi qu'une station d'épuration autonome (4 030 m<sup>2</sup> de surface de plancher) ;
- deux zones de parking destinées au personnel (88 véhicules) et aux visiteurs (46 véhicules) (3 042 m<sup>2</sup>) ;
- une zone de chargement et déchargement pour 10 poids lourds (14 000 m<sup>2</sup>) ;
- trois bassins de rétention et 21 bassins d'infiltration des eaux pluviales répartis sur le parc de stockage (14 206 m<sup>2</sup>) ;
- une zone d'épandage pour les boues de l'installation d'assainissement non collectif (178 m<sup>2</sup>) et d'espaces végétalisés autour des parkings (1 211 m<sup>2</sup>) ;
- la création de 2 voies ferrées (1 440 ml cumulés) pour le raccordement à la ligne existante (embranchement ferroviaire à créer sur 3,5 ha) ;
- une passerelle métallique assurant la liaison entre la zone de stockage et l'embranchement ferroviaire à créer ;
- la couverture photovoltaïque des ombrières du parc de stationnement des véhicules, sur 150 000 m<sup>2</sup>, générant une capacité de production d'électricité pour l'équivalent d'une ville de 8 000 habitants. Le dossier indique que la configuration sera définie par le porteur de projet qui n'a pas été retenu à ce stade et que le projet n'aura pas d'impacts supplémentaires puisque le raccordement se fera via le poste RTE existant de la Feuillane, contigu au site.

Bien que le projet soit constitué d'opérations réalisées en plusieurs phases et relevant de plusieurs maîtres d'ouvrage, elles ont des liens fonctionnels et constituent bien, de ce fait un seul et même projet. La MRAe rappelle qu'il convient d'analyser les impacts du projet dans leur globalité<sup>7</sup>, en précisant notamment le tracé du raccordement et les modalités de réalisation des travaux correspondants, en évaluant les impacts environnementaux et en indiquant les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC) correspondantes.

La durée des travaux est estimée à 22 mois. Les planches qui détaillent le phasage des travaux présentent deux fois la même planche 4 ; la planche représentant la phase 3<sup>8</sup> n'est pas jointe au dossier.

**La MRAe recommande d'intégrer au périmètre de l'étude d'impact le raccordement électrique des ombrières photovoltaïques au poste source (tracé et nature des travaux), de compléter l'analyse des incidences et de définir les mesures ERC en conséquence. Elle recommande également de préciser la vocation de la réserve foncière de 7,5 ha.**

## 1.3. Procédures

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

<sup>7</sup> L'article L122-1- III-5° du code de l'environnement : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

<sup>8</sup> Phase 3 : réalisation des revêtements et du marquage au sol sur la partie de la surface immédiatement exploitée (Zone Nord uniquement, 16 Ha).

Le projet d'aménagement d'une plateforme logistique multimodale dédiée aux véhicules neufs, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement (CE).

Déposé le 2 mars 2021 au titre de procédure d'autorisation environnementale, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 39 « *travaux, constructions et opérations d'aménagement* » du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 5 juillet 2020.

### 1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

Le projet relève des procédures suivantes :

- une demande d'autorisation environnementale au titre des rubriques des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) 2.1.5.0 et 3.3.1.0 définies au R214-1 CE , embarquant une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats, une demande d'autorisation de défrichement ;
- un permis de construire.

Le dossier évoque également une déclaration au titre de la nomenclature des ICPE<sup>9</sup> pour un atelier mécanique qui a été déposée en préfecture. Le projet étant soumis à évaluation environnementale, la MRAe s'étonne que le pétitionnaire n'ait pas inclus cette déclaration dans sa demande d'autorisation environnementale, la validité du récépissé pouvant potentiellement être remise en cause.

Le terrain d'assiette du projet est situé en zone UEA<sup>10</sup> du plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 19 décembre 2019. Il est concerné par des servitudes d'utilité publique (canalisation de transport et de distribution de gaz, pipeline). Selon l'étude d'impact, le projet respecte le règlement de la zone UE et les servitudes d'utilité publiques.

### 1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la préservation des milieux naturels, de la fonctionnalité écologique du secteur, notamment des milieux humides et l'absence de perte nette de biodiversité ;
- la limitation des altérations du cadre de vie professionnel pour les futurs employés du site, en termes de qualité de l'air ;
- la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- la prise en compte des risques naturels et technologiques ;
- l'assainissement.

La gestion des eaux pluviales et du risque d'inondation par submersion marine sont traitées en tenant compte des dispositions du PLU. La gestion du risque incendie prend en considération des « porters à connaissance » de l'État relatifs aux feux de forêt des 23 mai 2014 et 04 janvier 2017. L'évaluation des incidences du projet sur ces thématiques n'appelle pas de remarque de la part de la MRAe.

---

<sup>9</sup> Installation classée pour la protection de l'environnement.

<sup>10</sup> La zone UEA correspond à un espace économique mixte à dominante industrielle, comprenant notamment la Zone Industriolo-Portuaire (ZIP) destinée à accueillir les constructions et installations dédiées aux activités portuaires et logistiques.

## 1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Le dossier aborde l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact défini à l'article R122-5 CE et des thématiques attendues pour ce type de projet. Sa rédaction et sa présentation sont accessibles.

L'étude est globalement proportionnée aux enjeux identifiés mais, sur le fond, certains aspects de la démarche d'évaluation méritent une consolidation.

La MRAe constate toutefois que l'avis du conseil national de la protection de la nature sur la demande de dérogation à la législation relative à la protection des espèces n'est pas joint au dossier de saisine, contrairement à ce qui est prévu par le [D181-17-1 CE](#).

## 1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

L'étude des solutions de substitution envisagées identifie trois sites, dont celui de la Fenouillère, sur une emprise foncière initiale de 97 ha, finalement ramenée à 40 ha<sup>11</sup>. Elle hiérarchise, au regard des sites, les enjeux sur les milieux naturels, le risque d'inondation, le patrimoine et le document d'urbanisme (PLU).

La MRAe note que l'analyse ne présente que des sites naturels à forts enjeux et qu'elle reste incomplète, car elle n'aborde pas toutes les thématiques environnementales comme celles de l'eau, du feu de forêt, des risques technologiques, des enjeux sanitaires.

L'étude comprend aussi une analyse comparative de plusieurs critères (avec l'application d'un coefficient de pondération : « *délais de mise en œuvre, compatibilité avec une activité multimodale (ferroviaire), durabilité et entretien de la solution, possibilités d'implantation de panneaux photovoltaïques* ») et enjeux de la biodiversité. Elle analyse également une solution à étage R+2 (ouvrage de type parking silo) qui « *ne permet pas économiquement à GCA d'amortir les surcoûts de structure auprès de ses clients et de rester compétitifs face à ses concurrents* ».

Selon la MRAe, ce type de projet vertical permettrait cependant une optimisation intéressante de l'aménagement, a contrario de l'aménagement classiquement étalé des entrepôts logistiques. Pour mémoire, les coûts économiques ne peuvent être le critère principalement avancé au regard des coûts des mesures ERC<sup>12</sup> et des services écosystémiques des milieux détruits pour justifier du choix du site.

Par ailleurs, selon le dossier, la recherche de friches industrielles au sein de la ZIP de Fos a été effectuée. Le dossier indique également que dans le cadre de l'Orientation d'Aménagement de la Zone Industriale-Portuaire (OAZIP) il n'existe pas de friche industrielle pouvant correspondre à cet usage dans le périmètre de la ZIP. Aucun élément technique ou environnemental (caractéristiques des bâtiments, foncier en regard du besoin du projet...) ne justifie cependant cette conclusion dans le dossier.

La MRAe considère par conséquent que la recherche d'implantation du projet au sein de friches industrielles n'est pas suffisamment étayée. De plus, le choix du site ne semble pas en adéquation avec le projet stratégique du Grand Port Maritime de Marseille 2020-2024 qui identifie des zones de

---

11 La partie est de ce foncier a fait l'objet d'un [avis de la MRAe le 6 février 2018 dans le cadre d'un projet de deux centrales photovoltaïques « La Fenouillère » et « La Fenouillère 2 »](#) qui n'a pas abouti.

12 Mesures éviter, réduire, compenser.

projets de développement notamment celui de « l'extension du terminal voitures en Darse 3 d'import /export de véhicules neufs de 4,5 ha à 30 ha »<sup>13</sup>.

**La MRAe recommande de reprendre et de détailler le recensement des sites potentiels d'accueil du projet déjà anthropisés, de comparer les solutions de substitution en regard de l'ensemble des enjeux environnementaux et de démontrer pourquoi la solution technique retenue a moins d'impact environnemental que la solution de parking silo, indépendamment des aspects économiques du projet.**

## 2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

### 2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000

#### 2.1.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

##### 2.1.1.1. État initial

L'aire d'étude (« zone d'étude écologique ») couvre une surface de 114 ha autour du projet. Malgré le caractère fortement anthropique autour du site et un remaniement des sols suite au remblaiement pour l'aménagement des darses, elle présente un caractère naturel, se partageant entre une partie semi-boisée et des milieux ouverts à vases salées et jonchaies à tamaris et est devenue un secteur d'importance pour certaines espèces faunistiques et floristiques à enjeu de conservation.

Elle est incluse au sein de la ZNIEFF<sup>14</sup> de type II « Golfe de Fos-sur-Mer », en zone de « présence hautement probable » pour le Lézard ocellé protégé au titre du Plan National d'Actions 2020-2029 ainsi qu'au sein du réservoir de biodiversité « Poste de Feuillane » à préserver de la trame verte du SRADDET (volet SRCE)<sup>15</sup>. Les périmètres à statut situés à proximité soulignent la richesse du patrimoine naturel remarquable du Golfe de Fos et plus globalement celle de l'éco-complexe « Crau-Camargue » dans lequel le projet s'insère. Cela concerne : cinq sites Natura 2000, la réserve naturelle nationale (RNN) des Coussouls de Crau, des arrêtés préfectoraux de protection de biotope « Grands Paluds – Gonon » et « Poste de Feuillane », la réserve de biosphère de Camargue, cinq périmètres d'inventaires (ZNIEFF de type I et II).

Selon le dossier, le site, constitué de milieux naturels très enclavés, est un « petit réservoir de biodiversité dépourvu de fortes continuités écologiques, voire isolé dans le complexe industriel et donc fortement vulnérable de fait du point de vue biologique ».

Des prospections de terrains d'experts écologues se sont déroulées entre mars 2018 et septembre 2021, représentant une quarantaine de jours et/ou nuits de terrain. Des inventaires antérieurs réalisés entre 2011 et 2017 dans le cadre d'autres projets et l'exploitation de données bibliographiques complètent l'état initial. Le dossier rappelle que le site a été le lieu d'un incendie de végétation en juillet 2016.

---

<sup>13</sup> [Projet stratégique du GPMM 2020-2024](#).

<sup>14</sup> Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>15</sup> Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) est désormais intégré dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

L'ensemble des espèces à enjeu a fait l'objet d'une analyse approfondie. Elle met en évidence des enjeux très forts à modérés concernant les habitats naturels et les cortèges floristiques et faunistiques pour des espèces protégées et/ou rares, avérées dans la zone d'étude :

- Les habitats naturels : enjeu fort pour les vases salées à Limonium situées dans la partie sud et ouest de la zone d'étude. Les prospections ont permis d'avérer la présence de zones humides sur une superficie de 59,14 ha (au regard de la végétation ou de la pédologie) ;
- La flore : enjeu très fort pour deux espèces de saladelles : le Statice de Provence et le Statice dur, enjeu fort pour le Statice de Girard, le Cranson à feuilles de pastel, le Crypsis piquant et le Chiendent allongé. L'état initial met en évidence la présence abondante d'espèces végétales à caractère envahissant (Herbe de la Pampa, Robinier faux acacia, Sénéçon en arbre, Olivier de Bohême, Canne de Provence) ;
- La faune :
  - les insectes : parmi les espèces typiques des milieux littoraux xériques et sablonneux, et présentes dans les vases et prés salés, enjeu fort pour la Cicindèle des marais et pour le Louvet. Le Leste à grands stigmas identifié à quelques mètres de la zone d'étude présente un enjeu très fort ;
  - les reptiles : la Cistude d'Europe, espèce protégée, présente un enjeu fort ;
  - les oiseaux : une liste de 47 espèces avérées a été dressée parmi lesquelles des espèces protégées à enjeu fort : Rollier d'Europe (en nidification et en recherches alimentaires), Circaète Jean-le-Blanc, Héron pourpré, Sterne hansel (en recherches alimentaires) ;
  - parmi les chiroptères, le Minioptère de Schreibers utilise la zone pour l'alimentation et le transit et présente un enjeu très fort.

L'étude d'impact note que les continuités écologiques, entre la zone d'étude et les grands milieux naturels présents localement, à savoir la Crau et les marais de la Crau centrale, sont limités par la présence d'espaces industrialisés et d'infrastructures de communication qui viennent accentuer l'isolement du site. Cependant, l'aire d'étude renferme encore des populations d'espèces remarquables et présente une attractivité fonctionnelle pour différents cortèges d'espèces. L'enjeu relatif à la préservation des fonctionnalités écologiques est jugé fort.

### 2.1.1.2. Impacts bruts

Au regard de l'emprise initiale du projet superposée à la synthèse des enjeux, le projet porte atteinte à des espèces et des habitats d'espèces à enjeux forts, et intercepte un corridor de transit de chiroptères, ainsi qu'une roubine parallèle à la voie ferrée (partie ouest du projet).

L'étude d'impact rappelle qu'une mesure d'évitement R0 en amont de la détermination du projet a permis une optimisation de l'implantation sur le terrain d'assiette (en rose figure 3), afin de préserver le milieu naturel sur 6 ha (en vert), ainsi qu'une réserve foncière de 7,5 ha (en gris) pour aboutir à une réduction de l'emprise du projet de 40 ha à 26,5 ha. L'étude d'impact indique que cette mesure permet notamment :

- de maintenir un linéaire d'espèces floristiques à enjeu très fort en orientation nord/sud et en continuité du périmètre APPB nommé pour ces espèces ;
- de s'implanter là où les zones humides sont les moins concentrées (évitement de la partie sud de la zone humide) ;

- de conserver le canal et sa fonctionnalité (dynamique hydraulique avec la présence de la Cistude d'Europe, d'amphibiens, corridor de déplacement et gîte pour les chiroptères) ;
- d'éviter des secteurs à saladelles.



Figure 3: Plan de masse final à l'issue de la séquence ERC (figure de gauche) et emprise du projet (figure de droite) - Source : étude d'impact

L'évaluation des impacts bruts après évitement amont dresse un tableau récapitulatif des impacts sur les habitats, la flore et la faune à enjeu et/ou protégée. Elle présente une analyse qualitative et quantitative qui prend en compte plusieurs facteurs, notamment la nature de l'impact (destruction, altération, dérangement), la surface impactée, le type et la durée de l'impact (en phase de travaux, d'exploitation, dans le cadre de la mise en œuvre des obligations légales de débroussaillage).

Les principaux impacts bruts du projet, qualifiés de forts à modérés, concernent la destruction :

- d'habitats naturels : impacts forts pour les vases salées riches à Limonium, modérés pour les fourrés à tamaris et les mares à hélrophytes, qui abritent des espèces à enjeux comme les saladelles. Ainsi, 14 ha de zones humides subiront une destruction totale par les aménagements (impacts jugés forts) ;
- d'individus floristiques et faunistiques et de leur habitat :
  - pour la flore : impacts forts pour les espèces protégées Statice de Girard et le Chiendent allongé, modérés pour le Statice de Provence, le Statice dur, le Liseron rayé et le Cranson à feuilles de pastel ;
  - pour les invertébrés : impacts forts pour la Cicindèle des marais et le Leste à grands stigmas, modérés pour les amphibiens et les reptiles ;
  - pour les oiseaux : impacts pour les espèces protégées Rollier d'Europe et Milan noir.

En termes de fonctionnalités, l'étude note que le projet générera des impacts suite à la coupe d'éléments arborés, à la perte d'une partie du site de reproduction de la population locale du Milan noir et du Rollier d'Europe, ainsi que celle de gîtes potentiels et de zone de chasse pour les chiroptères. En outre, les travaux engendreront non seulement une perte des milieux ouverts favorables à

l'alimentation d'un large cortège faunistique et d'une partie des milieux de vases salées, mais également la perte d'une espèce entomologique à fort enjeu comme la Cicindèle des marais.

### *2.1.1.3. Mesures d'évitement et de réduction, impacts résiduels et mesure de compensation*

Le dossier note que l'emprise du projet a été diminuée par rapport au projet initial, de façon à réduire son impact en particulier sur les zones humides. Cependant, pour la MRAe, le dossier ne présente pas suffisamment de garanties quant au maintien en bon état de conservation des espaces dits « évités ». Aucune mesure de protection ou de sécurisation n'est envisagée sur la zone naturelle restante pour éviter à terme sa perte complète.

De même, le dossier ne permet pas d'évaluer réellement le besoin en aménagement en termes de superficie, donc de vérifier que la recherche d'évitement a été investie de façon approfondie et optimale.

***La MRAe recommande, au regard des besoins en aménagement en termes de superficie et du niveau des impacts bruts du projet, de démontrer que la recherche d'évitement a été investie de façon approfondie et optimale. La MRAe recommande également de garantir sur la durée la protection de la zone naturelle évitée par le projet.***

Le maître d'ouvrage propose de mettre en place quatorze mesures de réduction.

La mesure R8 prévoit la transplantation des pieds de Saladelles : Stalice de Girard, Stalice de Provence et Stalice dure sur deux sites d'accueil (la zone d'évitement à proximité de l'impact et au niveau d'un secteur de compensation C2). Selon le dossier, cette mesure est considérée comme de la réduction et non de l'accompagnement au regard des retours d'expériences existantes<sup>16</sup> : un taux de survie après transplantation de 86 % à 96 % pour le Stalice de Girard et un taux de mortalité passant de 22 % la 1<sup>re</sup> année de transplantation à 74 % la 4<sup>ème</sup> année, pour le Stalice de Provence.

Pour la MRAe, cette mesure doit être considérée comme une mesure d'accompagnement du fait de son caractère expérimental notamment, car le dossier ne présente pas d'éléments qui permettent de vérifier si les conditions expérimentales de ce retour d'expérience sont transposables dans le cadre du présent projet et en raison d'un taux d'échec élevé pour le Stalice de Provence. Cette mesure ne présente pas de mesure corrective en cas d'échec<sup>17</sup>.

***La MRAe recommande de prévoir des mesures correctives en cas d'échec de la mesure expérimentale R8, qu'il conviendrait de requalifier en mesure d'accompagnement .***

Compte tenu que les mesures d'atténuation citées supra ne permettent pas de supprimer et/ou de réduire tous les impacts et qu'il subsiste des impacts résiduels importants, le maître d'ouvrage prévoit de mettre en œuvre des mesures de compensation. Le dossier mentionne des impacts résiduels significatifs pour environ une quarantaine des 76 espèces intégrées à la demande de dérogation, en particulier pour la flore (Stalice de Girard et de Provence, Chiendent allongé, Cranson à feuilles de pastel...), pour les insectes (Cordulie corps fin), pour les reptiles et amphibiens (Cistude d'Europe, Couleuvre à échelons, Couleuvre de Montpellier, Triton Palmé, Grenouille de Perez...), pour les oiseaux (Rollier d'Europe, Milan noir, Huppe fasciée, Buse variable, Lorient d'Europe et Pic

16 L'étude d'impact fait référence à la thèse de T. BAUMBERGER (page 97 et suivantes) de juin 2012 intitulée « Compréhension des facteurs de rareté chez les plantes. Le cas de Limonium girardianum (Guss.) Fourr.(Plumbaginaceae) dans les marais salés ».

17 Avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de la Région PACA dans le cadre du projet INNOVEX à Fos-sur-Mer en date du 25-05-2023 : [https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis\\_2023-08\\_-\\_derogation\\_-\\_projet\\_immobilier\\_innovex-gpmm.pdf](https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_2023-08_-_derogation_-_projet_immobilier_innovex-gpmm.pdf).

épeichette...) et pour les chiroptères (Mioptère de Schreibers, Pipistrelle pygmée, Pipistrelle commune, Sérotine commune...).

Trois sites sont retenus. Deux d'entre eux sont situés à proximité du projet au sein des espaces naturels d'Arcelor Mittal, contigus à la zone de projet (mesures C1 et C2). Un troisième site (mesure C3) est situé dans le département du Gard, sur la commune de Vauvert, à 50 km de la zone du projet. Les parcelles sont situées au sein d'une exploitation agricole et sont propriété de l'entreprise IMMAUTO, maître d'ouvrage du présent projet.

Les mesures de compensations sont les suivantes :

- Mesure C1-a- Plantation de haies en faveur du cortège avifaunistique et chiroptérologique sur le secteur « les Étangs » et élimination d'espèces végétales invasives ;
- Mesure C1b- Restauration d'un bâti en faveur des chiroptères et des oiseaux
- Mesure C2- Travaux de génie écologique et mise en gestion du secteur « Remblais sud »
- Mesure C3- Restauration de prairies humides et d'une sansouire dégradée. La surface du site est de 32 ha, répartie sur deux parcelles, l'une de 28,8 ha et l'autre de 3,27 ha. Elles se situent au cœur des milieux de la Petite Camargue. Le dossier de demande de dérogation aux interdictions de destructions d'espèces protégées indique que les parcelles s'inscrivent dans un secteur au patrimoine naturel remarquable, notamment au cœur de la ZSC « Petite Camargue » et à proximité de la ZPS « Petite Camargue laguno-marine », et de trois ZNIEFF « Petite Camargue laguno-marine », « Étang du Charnier et du Scamandre » au nord et la « Mahistre et Musette » au sud-ouest.

Pour la MRAe, le site apparaît en bon état de conservation et la mesure présentée ne porte pas sur la réhabilitation écologique d'habitats anthropisés et dégradés. Le site de compensation C3 est éloigné alors que, par principe, la proximité du site de compensation avec le site de projet est à rechercher de manière à maintenir ou rétablir le fonctionnement des communautés, populations et autres composantes physiques ou biologiques concernées (notion de proximité fonctionnelle). Dès lors, compte tenu de la distance géographique entre le site de compensation et le site affecté, un ratio d'équivalence fonctionnelle supérieur à 1,0 est attendu. De plus le porteur de projet ne montre pas comment cette mesure située au sein du site Natura 2000 est réellement additionnelle par rapport aux engagements publics et privés existants en matière de protection de l'environnement, en particulier par rapport aux objectifs de gestion du DOCOB<sup>18</sup> du site.

Une mesure d'accompagnement pour la récupération de la banque de graines de deux espèces végétales protégées (Liseron rayé et chiendent allongé) ainsi que des mesures de suivi sont décrites : suivis et évaluation des mesures de réduction, suivis et évaluation des mesures d'accompagnement écologique, suivis et évaluation des mesures de compensation et d'accompagnement écologique.

Au regard de ce qui a été évoqué précédemment concernant la requalification des impacts du projet et la réévaluation du niveau des impacts résiduels sur les habitats et les espèces, le dossier ne permet pas de garantir une absence nette de perte de biodiversité.

***La MRAe recommande de définir des mesures de compensation, assorties d'objectifs de performance qualitatifs et quantitatifs et d'indicateurs de suivi, afin de démontrer l'absence de perte nette de biodiversité.***

---

<sup>18</sup> Le document d'objectifs (DOCOB) est le plan de gestion d'un site Natura 2000. Il définit les orientations et les mesures de gestion et de conservation des habitats et des espèces, les modalités de leur mise en œuvre et les dispositions financières d'accompagnement. Il propose un ensemble de mesures de gestion pouvant être contractualisées avec les partenaires impliqués (source office français de la biodiversité).

#### 2.1.1.4. Effets cumulés

Le dossier présente une analyse des effets cumulés du projet avec une quarantaine de projets existants ou approuvés depuis 2011, situés à proximité de la zone d'étude (rayon d'environ 10 km). L'analyse conclut que la plupart des impacts sont sur des espèces floristiques (jugés forts sur la Statice de Girard, la Statice dure et la Statice de Provence) ou faunistiques protégées (très forts pour la Cicindèle des marais, modérés pour les amphibiens et les reptiles, forts pour le Milan noir, modérés pour la Huppe fasciée, la Buse variable et l'Oedicnème) présentes sur le site. Les effets cumulés sur les habitats ne sont pas analysés.

La MRAe relève qu'au regard des nombreux effets cumulés identifiés et jugés forts pour certaines espèces, l'analyse aurait dû conduire à requalifier certains des impacts à un niveau supérieur et, dans la suite du dossier, à re-évaluer les impacts résiduels du projet, ainsi que le dimensionnement des mesures de compensation.

***La MRAe recommande de consolider l'analyse des effets cumulés sur la perte d'habitats et d'espèces et de requalifier les impacts propres du projet et les mesures d'évitement et de réduction éventuellement nécessaires.***

L'analyse des impacts résiduels fait apparaître que le projet est susceptible de générer des impacts résiduels significatifs sur :

- les habitats : Vases salées à Limonium (3 ha en intégrant l'altération calculée p 258 du dossier de dérogation espèces protégées et non pas 1,9 ha comme indiqué p 357), Fourrés de Tamaris (9.5ha), prés salés à Scirpoïde (2ha), jonchaies (0.34ha), 5 mares (0.06ha), soit 14ha de zones humides dont les impacts résiduels sont qualifiés de fort ;
- et les espèces, notamment : Statice de Provence (1.9 ha), Statice de Girard (1.9 ha), Chiendent allongé (1.9 ha), Liseron rayé (4 ha), Criquet des dunes (6 ha), Decticelle à serpe et Decticelle des sables (18 ha), Cicindèle des marais (2,8 ha), reproduction de la Huppe fasciée (6.7 ha), Rollier d'Europe (6.7 ha), Milan noir (2 nids 6.7 ha).

Au vu des effets cumulés identifiés précédemment, l'analyse aurait dû conduire à requalifier certains des impacts à un niveau très fort. Les impacts résiduels paraissent sous-évalués notamment pour les Statice de Provence (jugés modérés « *compte tenu des effectifs concernés par le projet, mais aussi grâce à la mise en place de la mesure de réduction R8 spécifique qui permettra de sauvegarder plus de 80 % des pieds présents au sein des emprises, au regard des pourcentages de succès de réussite d'opérations similaires*<sup>19</sup>»). Cet argument n'est pas recevable compte tenu du taux de réussite de transplantation faible pour cette espèce.

De plus, la MRAe regrette qu'au regard des impacts résiduels significatifs identifiés et de l'absence de garantie que la mesure R8 réduise le risque de destruction d'individus et d'habitats d'espèces, certaines espèces ne font pas l'objet de mesure de compensation comme les Statice, le Cranson à feuilles de pastel, la Cicindèle des marais et les deux nids du Milan noir.

***La MRAe recommande de réévaluer le niveau d'impacts résiduels du projet au vu des effets cumulés et de revoir en conséquence les mesures de compensation avec un objectif d'absence de perte nette de biodiversité.***

---

<sup>19</sup> Étude d'impact, p.221.

## 2.1.2. Évaluation des incidences Natura 2000

L'aire d'étude n'est concernée directement par aucun périmètre de protection Natura 2000. Une évaluation des incidences du projet a été réalisée pour quatre sites Natura 2000<sup>20</sup> :

- ZSC « Crau centrale Crau sèche » (2,5 km de distance du projet) ;
- ZPS « Crau » (2,5 km), « Marais entre Crau et grand Rhône » (4,6 km) et « Étangs entre Istres et Fos » (2,4 km).

Les espèces communautaires ayant servi à la désignation des sites et potentiellement affectées par le projet sont clairement identifiées dans l'étude écologique.

Le dossier conclut que le projet ne génère pas d'incidence notable dommageable sur les objectifs de conservation des habitats et les espèces ayant justifié la désignation, au titre de Natura 2000, des sites situés à proximité du projet.

La MRAe n'a pas de remarque particulière sur les conclusions de l'évaluation des incidences Natura 2000.

## 2.2. Risques sanitaires : qualité de l'air

L'étude d'impact indique que l'aire d'étude est inscrite au sein d'une zone industrielle vectrice d'émissions polluantes et que le projet SCENARII<sup>21</sup> porté par AtmoSud indique des dépassements ponctuels du seuil d'action rapide, notamment autour de sites industriels. Cette étude précise que « *Pour les effets sans seuils cumulés, l'ensemble de la population de la zone d'étude est concerné par des dépassements du seuil de conformité. Néanmoins, des secteurs présentent des niveaux de risques plus importants (Golfe de Fos, Martigues, Berre, Marignane et certains axes de transport)* ». L'étude d'impact conclut à un enjeu modéré. Le secteur du projet est concerné par ces dépassements.

La MRAe estime que l'enjeu est sous-estimé et que la sensibilité du secteur à la pollution de l'air doit être considérée comme forte.

Le dossier ne fournit par ailleurs pas d'information sur les polluants atmosphériques émis par les entreprises présentes autour du site de projet en termes de concentrations dans l'air ambiant et de pics de pollution potentiels. Il convient de prendre en compte ces données dans l'état initial de façon à définir et mettre en œuvre, le cas échéant, des mesures spécifiques de protection des futurs salariés en regard du risque sanitaire subi en lien avec la pollution en place.

***La MRAe recommande de reprendre l'état initial de la qualité de l'air ambiant en fournissant des valeurs locales sur les émissions atmosphériques (comme les poussières, le benzène, les benzo(a)pyrène, 1,3-butadiène et 1,2-dichloroéthane, le dioxyde d'azote) et en procédant au besoin à des mesures spécifiques au site, et de proposer des mesures de réduction des risques le cas échéant pour ses salariés.***

<sup>20</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>21</sup> **SCENARII** : Simulation de scénarii de pollution atmosphérique pour une Évaluation des Risques Sanitaires, est un projet mené par AtmoSud dans le cadre des actions du Plan Régional Santé Environnement (PRSE PACA). Les travaux de SCENARII portent sur l'exposition des populations de la région de l'étang de Berre à la pollution atmosphérique. Simulation de scénarii de pollution atmosphérique pour une Évaluation des Risques Sanitaires - Zone Étang de Berre. ATMO SUD, avril 2019.

L'évaluation des incidences du projet sur la qualité de l'air est quant à elle sommaire. Elle aborde les émissions liées à la circulation des camions en phases travaux et exploitation. Elle considère que les incidences négatives locales directes et permanentes sur les émissions polluantes liées à la circulation de 50 PL/jour (soit 1,8 % du flux de trafic existant) sont négligeables au regard du gain induit par l'opération de report du fret routier sur le fret ferroviaire qui évite le déroutage des véhicules vers le port du Havre.

La MRAe constate que les effets induits du projet sur la qualité de l'air vis-à-vis des salariés voisins ne sont pas analysés.

**La MRAe recommande d'estimer les émissions du projet et leurs éventuelles incidences sur les concentrations existantes en polluants « routiers » (poussières, NO<sub>2</sub>).**

## 2.3. Changement climatique : émissions de gaz à effet de serre (GES)

Selon le dossier, le fonctionnement du site induira la circulation de :

- 50 camions par jour, pour une livraison majoritairement dans le grand sud-est de la France, ;
- 2/3 cargos par semaine (~500 à 2000 unités) qui partent du contour méditerranéen (Turquie / Maroc / Italie) pour livrer de nouveaux véhicules ;
- 1 à 2 trains par jour pour la réception et l'expédition des nouveaux véhicules qui utiliseront la voie ferrée Arcelor Mittal située à l'ouest du site à partir / jusqu'à l'embranchement ferroviaire créé. Le flux ferroviaire sera de 8 trains complets par semaine en moyenne en rythme de croisière ;
- 100 VL/jour lié au flux du personnel sur site.

L'analyse énonce que la création de voies ferrées pour le raccordement à la ligne existante permettrait de passer de 50 % à 80 % la part d'approche ferroviaire entre les usines automobiles françaises et le Port de Marseille-Fos, ce qui représente une diminution du trafic routier national équivalent à 3 750 allers-retours camions par an. De même, en ce qui concerne les flux import, « GCA a ainsi envisagé une navette ferroviaire entre le site objet du présent projet situé dans l'enceinte de la ZIP de FOS et le site GCA embranché fer situé à La Norville (Essonne) au sud de la région parisienne. Le volume annuel potentiel est de 10 000 véhicules, soit un train complet de 200 véhicules par semaine. Cela représenterait des gains importants en matière de diminution du trafic routier équivalent à 1 250 aller-retours camions par an, soit de l'ordre de 5 à 6 allers-retours camions par jour ». Le dossier conclut que le projet permettra une baisse des émissions de gaz à effet de serre non négligeable par rapport à l'expédition actuelle par poids-lourds et une réduction de nuisances diverses.

Le projet va contribuer à limiter ses émissions de gaz à effet de serre, par les mesures suivantes :

- l'installation de panneaux photovoltaïques, la plantation d'arbres... ;
- le développement du transport multimodal rail-route et fleuve-route ;
- le déploiement d'une flotte de véhicules plus verts (GNL, hydrogène, électrique) et des solutions techniques innovantes (boîtiers embarqués, pneus, réalité virtuelle, ...). GCA envisage à l'horizon 2025 d'avoir 20 % de sa flotte de camions aux GNL (gaz naturel liquéfié) ou GNC (gaz naturel comprimé), pourcentage amené à évoluer jusqu'à 50 % à horizon 2028 ;
- une réflexion est en cours avec Arcelor Mittal pour envisager la mise en place d'un plan de déplacement inter-entreprises.

L'impact résiduel est jugé faible en phase exploitation du projet.

Pour la MRAe, le dossier ne rend pas suffisamment compte de l'activité actuelle et future de GCA et des impacts en termes de GES des différents modes de transport : trafic maritime, ferré et routier.

**La MRAe recommande de reprendre le volet relatif aux émissions de gaz à effet de serre en présentant le trafic maritime, ferré et routier actuel de GCA et d'évaluer la contribution du projet aux émissions de gaz à effet de serre en phase exploitation.**

## 2.4. Risques technologiques

Plusieurs activités industrielles, Arcelor Mittal, SPSE (Société du Pipeline Sud-Européen), ESSO/EXXON Mobil et DPF (Dépôt Pétrolier de Fos), sont situés respectivement à 400 m à l'ouest, 150 m au nord, 500 m à l'est et 600 m au sud de l'aire d'étude rapprochée. Ces sites sont des établissements ICPE<sup>22</sup> classés SEVESO seuil haut.

L'aire d'étude se situe hors du périmètre d'exposition au risque du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) d'Arcelor Mittal, approuvé en 2013, mais est incluse au sein de celui du PPRT de Fos Est (approuvé en 2018). L'emprise du projet intercepte plusieurs zones du zonage et du règlement associé (phénomènes à cinétiques lente et rapide). L'enjeu relatif aux respects des prescriptions dans la conception du projet est qualifié de fort.

Le dossier indique que les prescriptions du PPRT de Fos Est ne s'applique qu'au lieu de fréquentation permanente. Le bâtiment atelier/bureau (seul lieu de fréquentation permanente du projet) se trouvant en zone de cinétique lente pour laquelle aucune prescription n'est prévue, le projet est en accord avec les prescriptions applicables du PPRT de Fos Est. L'analyse conclut que le projet n'amène pas de risques technologiques supplémentaires et qu'un plan d'évacuation du site est prévu en cas d'incident industriel voisin.

Pour la MRAe, les salariés doivent être formés à la culture du risque industriel, être tenus informés des réunions des commissions de suivi de site des établissements SEVESO voisins et accéder à leurs compte-rendus.

## 2.5. Assainissement

Le projet prévoit un système d'assainissement non collectif, constitué d'une station d'épuration et de son lit d'épandage, afin de traiter les eaux usées domestiques du bâtiment. Il est dimensionné pour 150 employés sur site correspondant à 75 équivalent-habitants et a reçu un avis favorable du service public d'assainissement non collectif (SPANC) en novembre 2022.

Pour la MRAe, le porteur de projet doit présenter les évolutions du dimensionnement du projet aux vues de l'augmentation du personnel sur le site à moyen terme comme énoncé au paragraphe 1.1.

**La MRAe recommande d'indiquer comment le système d'assainissement non collectif sera suffisamment dimensionné pour répondre à l'augmentation du nombre de salariés sur le site à l'échéance de cinq années d'activité.**

---

22 Installations classées pour la protection de l'environnement.