



**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 modification des conditions d'exploitation de  
l'établissement GCA Logistics sur la commune de Rognac (13)**

**N° MRAe  
2023APPACA54/3509**

**MRAe**

Avis du 30 août 2023 sur le projet de modification des conditions d'exploitation de l'établissement GCA Logistics sur la commune de Rognac (13)

Mission régionale d'autorité environnementale

PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

## 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 modification des conditions d'exploitation de l'établissement GCA Logistics sur la commune de Rognac (13). Le maître d'ouvrage du projet est la société GCA LOGISTICS MARSEILLE filiale du groupe Charles André et de sa branche logistique spécialisée dans la logistique industrielle, le conditionnement et le déconditionnement.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement comportant une évaluation des incidences Natura 2000 et une étude de dangers ;
- un dossier de demande de modification d'autorisation d'exploiter d'une installation classée pour la protection de l'environnement.

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 30 août 2023 en « collégialité électronique » par Marc Challéat et Jean-Michel Palette, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêté du 11 août 2020, 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 17 juillet 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 18 juillet 2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 16 août 2023 ;
- par courriel du 18 juillet 2023 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 19 juillet 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.**

---

<sup>1</sup> [ae-avis.p.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ae-avis.p.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr)

## SYNTHÈSE

Le site de projet est localisé sur la commune de Rognac (13) en partie ouest de l'agglomération dans un secteur très artificialisé proche de l'étang de Vaïné, encadré par plusieurs axes de déplacement structurants (RD113, RD21, RD21E, ligne ferroviaire Arles-Marseille via Miramas). La société GCA Logistics exerce actuellement sur cet emplacement industriel une activité de collecte, tri, stockage et broyage de pneus usagés.

Le projet, qui a pour objectif une augmentation de l'activité du site au niveau de la capacité de broyage et de stockage, prévoit la mise en place d'une seconde ligne de broyage, et la modification des alvéoles de stockage.

Le dossier ne précise pas l'origine et la destination des déchets que l'établissement accueille actuellement et dans le cadre du projet. Il ne présente pas non plus son articulation avec le volet plan régional de prévention et de gestion des déchets du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires en vigueur.

Par ailleurs, la MRAe note que le projet GCA Logistics concerne une modification d'un établissement industriel existant sans augmentation de l'emprise globale de l'installation dans un secteur fortement artificialisé proche de l'étang de Berre, dont les incidences sur l'environnement peuvent être considérées comme modérées.

Ce projet de modification du process industriel pourrait être l'occasion d'évaluer de façon plus précise à l'aide de données quantitatives, le niveau d'incidences de l'unité de recyclage de pneus usagés sur l'environnement en matière de changement climatique (émissions de gaz à effet de serre et utilisation des énergies renouvelables), et de cadre de vie et de santé humaine (bruit et qualité de l'air) des populations riveraines. Celles-ci sont en effet déjà exposées à un risque sanitaire largement documenté, qu'il convient de prendre en compte pour renforcer les mesures d'évitement et de réduction des émissions projetées.

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
1.2.1. Objectifs et descriptif du projet.....	7
1.2.2. Périmètre de projet.....	8
1.3. Procédures.....	8
1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....	8
1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées.....	9
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	9
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	9
1.6. Justification des choix et solutions de substitution envisagées.....	9
1.7. Articulation avec le volet PRPGD du SRADDET.....	9
<b>2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....</b>	<b>10</b>
2.1. Changement climatique.....	10
2.1.1. Vulnérabilité du projet au changement climatique.....	10
2.1.2. Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre.....	10
2.2. Eaux superficielles.....	11
2.2.1. Eaux vannes et résiduaires.....	11
2.2.2. Eaux pluviales.....	11
2.3. Cadre de vie et santé humaine.....	12
2.4. Évaluation des incidences Natura 2000.....	13

# AVIS

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

### 1.1. Contexte et nature du projet

La commune de Rognac est située dans le département des Bouches-du-Rhône (13), en partie nord-est de la ceinture industrialo-commerciale de l'étang de Berre, entre Vitrolles et Berre-l'Étang. Elle compte 11 870 habitants sur une superficie de 1 746 ha. Le territoire communal, qui fait partie de la métropole Aix-Marseille-Provence (Territoire Pays Salonais<sup>2</sup>), est couvert par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Agglopolo Provence<sup>3</sup> approuvé le 15 avril 2013, par le plan local d'urbanisme (PLU) de Rognac approuvé le 20 juin 2019, et concerné par la loi Littoral transcrite dans la directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône.

Le site de GCA LOGISTICS MARSEILLE<sup>4</sup> est localisé sur la commune de Rognac en partie ouest de l'agglomération dans un secteur très artificialisé proche de l'étang de Vaïne<sup>5</sup>, encadré par plusieurs axes de déplacement structurants (RD113, RD21, RD21E, ligne ferroviaire Arles-Marseille via Miramas).



Figure 1: localisation du site (entouré en rouge) - Source : dossier

- 2 Le Territoire Pays Salonais créé le 1<sup>er</sup> janvier 2016, comporte 17 communes : Alleins, Aurons, La Barben, Berre-l'Étang, Charleval, Eyguières, La Fare-les-Oliviers, Lamanon, Lançon-Provence, Malmormort, Pélissanne, Rognac, Saint-Chamas, Salon-de-Provence, Sénas, Velaux, Vernègues.
- 3 Le SCoT Agglopolo Provence reste exécutoire jusqu'à l'approbation du futur SCoT métropolitain en cours d'élaboration.
- 4 Anciennement dénommé PRESTAPLAST INDUSTRIE.
- 5 L'étang de Vaïne est situé au sud-est est séparé du Grand étang de Berre par le haut fond de la pointe de Berre et par la piste de l'aéroport.

## 1.2. Description et périmètre du projet

### 1.2.1. Objectifs et descriptif du projet

La société GCA Logistics exerce actuellement sur son site industriel de Rognac, dans le cadre d'une autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)<sup>6</sup>, une activité historique qui concerne le domaine du stockage et du conditionnement de matières plastiques, ainsi qu'une activité de collecte, tri, stockage et broyage de pneus usagés<sup>7</sup> au niveau du bâtiment 6 et des zones de stockage extérieures au nord-ouest du site, pour le compte de la société Aliapur (voir logigramme figure 2).

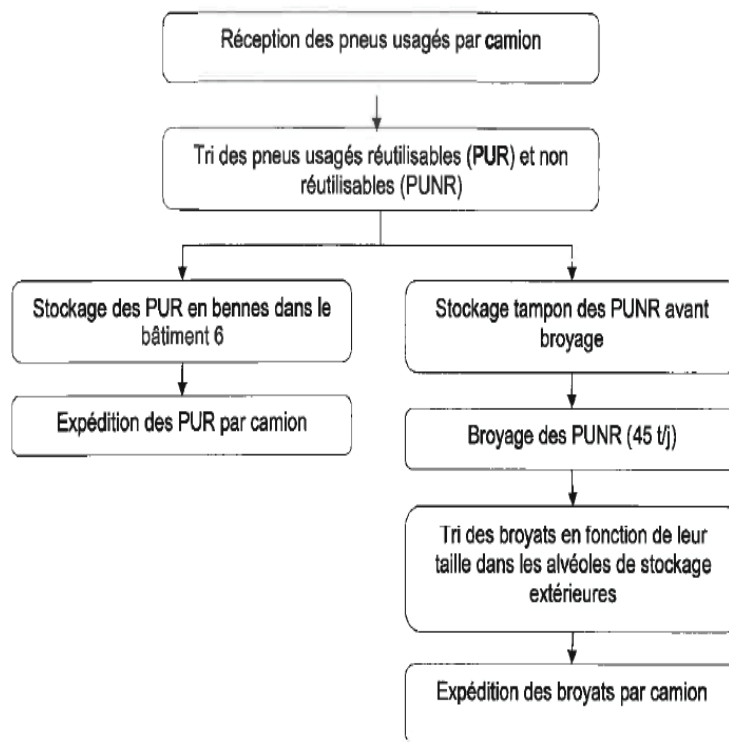


Figure 2: fonctionnement de l'unité GCA Logistics - Source : dossier (PUR Pneu usagé recyclable ; PNUR pneu usagé non recyclable)

Selon le dossier, la société GCA Logistics a pour objectif une augmentation de l'activité du site au niveau de la capacité de broyage de 74 t/j à 250 t/j, et de la capacité de stockage de 8 810 m<sup>3</sup> à 25 700 m<sup>3</sup>. Le projet prévoit à cet effet :

- la mise en place d'une seconde ligne de broyage ;
- la modification des alvéoles de stockage.

Les installations sont implantées sur un espace de 9,8 ha. Il est précisé que le réaménagement projeté, limité à la zone Aliapur du site GCA Logistics de Rognac, s'effectuera sans augmentation de sa surface d'emprise, ni exhaussement du sol.

6 Arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter 2016-28 A du 1<sup>er</sup> juin 2018.

7 Voiture individuelle, poids lourds, agricole, génie civil, travaux public, manutention (Cat C et D).



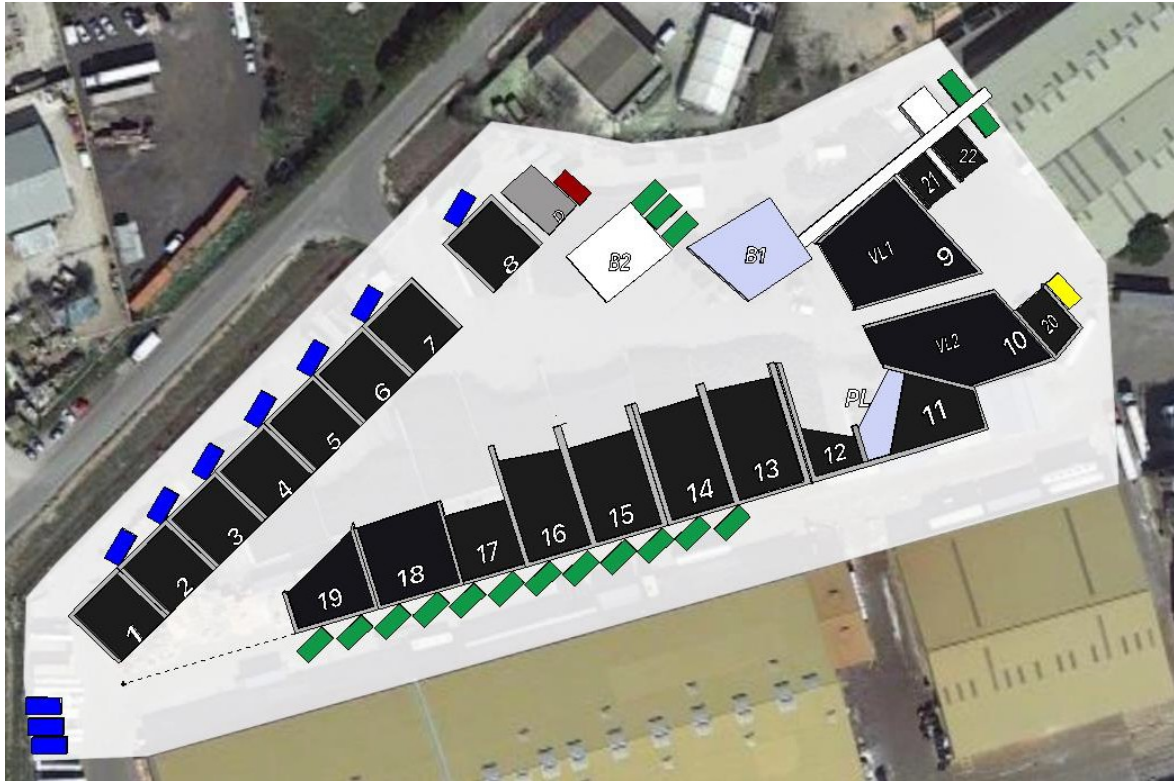


Figure 3: plan d'aménagement de la zone Aliapur du site GCA Logistics - Source : dossier  
 Les éléments modifiés (alvéoles et broyeurs) sont indiqués en vert,  
 la zone Aliapur est indiquée en blanc

### 1.2.2. Périmètre de projet

La MRAe considère que le périmètre de projet<sup>8</sup> du réaménagement de l'unité GCA Logistics inclut le site industriel proprement dit, ainsi que les axes routiers utilisés par les poids lourds pour l'approvisionnement et l'expédition de la production.

Bien que ce périmètre ne soit pas identifié explicitement dans l'étude d'impact, il apparaît globalement pris en compte dans l'évaluation environnementale du projet (à l'exception de l'évaluation des risques sanitaires, voir infra).

## 1.3. Procédures

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

Le projet de modification des modalités d'exploitation de l'entreprise GCA Logistics sur la commune de Rognac, 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.

Déposé le 7 avril 2023 au titre de l'autorisation environnementale (après une première version déposée en 2021), il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 1°a) « Installations

<sup>8</sup> Le code de l'environnement (article L 122-1) définit la notion de projet : « 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 ».



*classées pour la protection de l'environnement - Installations mentionnées à l'article L. 515-28 du code de l'environnement [c'est-à-dire visées par la directive sur les émissions industrielles (IED)] » du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 5 juillet 2020.*

### 1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées

D'après le dossier, le projet GCA Logistics relève d'une procédure d'autorisation environnementale<sup>9</sup> intégrant une autorisation ICPE au titre de la rubrique 3532 « *Valorisation ou un mélange de valorisation et d'élimination, de déchets non dangereux non inertes avec une capacité supérieure à 75 tonnes par jour et entraînant une ou plusieurs des activités suivantes [...] »* qui confère à l'établissement le statut dit « IED » qu'il n'avait pas jusqu'à présent.

### 1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe se concentre sur les principaux enjeux environnementaux suivants :

- la prise en compte du changement climatique en termes de vulnérabilité du projet et d'émissions de gaz à effet de serre dues au process industriel et aux activités connexes (trafic routier engendré) ;
- la préservation des eaux superficielles et souterraines ;
- la limitation des altérations potentielles du cadre de vie et de la santé humaine : ambiance sonore, poussières, qualité de l'air.

La prise en compte de la protection de la nappe souterraine n'appelle pas d'observation particulière de la part de la MRAe, sous réserve du dimensionnement et du fonctionnement correct des dispositifs de prévention déjà mis en œuvre.

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

Le dossier aborde, dans le cadre d'une présentation claire et correctement structurée, 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.

### 1.6. Justification des choix et solutions de substitution envisagées

Selon l'étude d'impact, la recherche de solution de substitution au site GCA Logistics ne s'est pas avérée nécessaire en raison de la compatibilité de l'augmentation d'activité prévue avec un établissement industriel existant et convenablement équipé à cet effet.

La MRAe souscrit à cette analyse.

### 1.7. Articulation avec le volet PRPGD du SRADDET

Le dossier n'apporte aucune démonstration de la compatibilité du projet avec le volet PRPGD<sup>10</sup> du SRADDET<sup>11</sup> en vigueur.

9 Dossier de demande d'autorisation environnementale selon les spécifications du titre I du Livre V du code de l'environnement.

10 Plan régional de prévention et de gestion des déchets.

11 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Bien que la MRAe ne remette pas en cause la contribution positive du fonctionnement de l'établissement et de son projet dans le développement des filières de réemploi, de recyclage et d'autres formes de valorisation-matière, il importe d'apporter cette démonstration aux tiers et d'expliquer en quoi le projet sert les objectifs chiffrés du PRPGD en la matière.

De plus, si la nature et la quantité des déchets produits sont présentés, les types de producteurs et la provenance géographique des déchets de pneumatiques supplémentaires accueillis dans le cadre du projet ne sont pas précisés, pas plus que la destination des déchets valorisés et des déchets ultimes.

**La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact d'une description de l'articulation du projet avec le volet PRPGD du SRADDET en expliquant en quoi il contribue à l'atteinte de ses objectifs. Elle recommande également, en lien avec cette description, de préciser les types de producteurs et la provenance géographique des pneumatiques usagés accueillis actuellement et dans le cadre du projet, ainsi que la nature, le traitement et la destination géographique de tous les déchets produits (y compris les déchets pneumatiques broyés).**

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

### 2.1. Changement climatique

#### 2.1.1. Vulnérabilité du projet au changement climatique

L'étude d'impact n'aborde pas directement la question de la vulnérabilité au changement climatique. En revanche, l'étude de dangers s'intéresse aux températures extrêmes et conclut que « *Les écarts de température n'ont pas d'effet particulier sur l'activité du site* ».

Au vu des éléments fournis par l'étude d'impact, la MRAe considère que le périmètre de projet GCA Logistics est peu concerné par les risques naturels (notamment inondation et submersion marine). Toutefois il est effectivement soumis au risque de phénomène météorologique extrême (typiquement canicule).

La MRAe regrette que l'étude d'impact n'explicite pas plus en quoi l'augmentation de température induite par le changement climatique de façon chronique ou par épisodes caniculaires n'aura pas d'effet particulier sur l'activité du site et le projet en lien avec les déchets plastiques et pneumatiques qu'ils accueillent (notamment vis-à-vis de la température d'auto-inflammation d'un pneumatique ou de l'émission atmosphérique de substances polluantes contenues dans les différents déchets stockés par exemple).

#### 2.1.2. Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre

Selon l'étude d'impact, la maîtrise de la consommation énergétique de l'établissement industriel, majoritairement d'origine électrique, y compris pour les broyeurs, « *est un souci constant pour le responsable du site [...], tant en ce qui concerne les consommations spécifiques que les choix entre les énergies et leur gestion* ». Concernant ce dernier point, la MRAe relève que le plan d'actions contenu dans l'étude d'impact, ne comporte aucune mesure portant sur le développement des énergies renouvelables dans le mix énergétique du site industriel.

**La MRAe recommande de préciser les possibilités de recours aux énergies renouvelables pour l'approvisionnement énergétique du site industriel.**

D'après la consommation électrique prévisionnelle du site, et sur la base d'un facteur d'émission général de 23 grammes-équivalent carbone par kWh, les émissions de GES liées à la consommation électrique sont évalués dans l'étude d'impact à 26 tonnes équivalent-carbone par an.

La MRAe note toutefois que ce bilan, basé uniquement sur la consommation énergétique, n'est pas représentatif de l'activité dans la mesure où il ne prend pas en compte le coût-carbone des transports routiers (entrées et sorties) pour l'approvisionnement en matière première (pneus usagés) et l'évacuation des « produits transformés » (pneus broyés PUNR et pneus recyclés PUR) et des autres déchets non valorisés par l'établissement pour lesquels aucune indication, même de principe, n'est fournie aussi bien en matière de provenance que de destination.

**La MRAe recommande de présenter un bilan carbone global prenant en compte les émissions de GES liées au transport routier induit par l'activité industrielle du site.**

Les résultats chiffrés relatifs au projet ne sont pas mis en perspective avec les objectifs du SRADDET (- 27 % en 2030 et - 75 % en 2050 par rapport à 2012), et avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC) qui vise la neutralité carbone à l'horizon 2050.

**La MRAe recommande de préciser l'articulation du projet, en matière d'émissions de gaz à effet de serre avec les objectifs du SRADDET et de la SNBC.**

## 2.2. Eaux superficielles

Le réseau hydrographique local est constitué par le ruisseau du Vallat Neuf coulant en limite est du site, et par l'étang de Vaïne situé à environ 250 m au sud-ouest. Ce plan d'eau accueille plusieurs ports de plaisance et de commerce, des centres nautiques, ainsi que des zones de baignade. L'objectif de bon état écologique ou chimique de ces eaux de surface, actuellement globalement médiocre à moyen, - était visé pour l'année 2021.

### 2.2.1. Eaux vannes et résiduaires

Dans l'attente du raccordement au réseau public d'assainissement, les eaux usées (sanitaires) sont recueillies dans quatre fosses septiques étanches vidangées au moins une fois par an par une entreprise spécialisée. L'ensemble des eaux résiduaires (lavage des citernes et silos ayant contenu des matières plastiques pulvérulentes) chargées en matières en suspension est rejeté dans le réseau pluvial.

### 2.2.2. Eaux pluviales

La totalité des eaux pluviales ruisselant sur les deux bassins versants concernant le site de projet est collectée et dirigée via les réseaux existants vers l'exutoire « Le Vallat Neuf<sup>12</sup> » situé en limite sud-ouest du site et aboutissant dans l'étang de Berre à environ 400 m en aval. Les eaux pluviales lessivant les voiries et la zone de distribution de carburant, potentiellement chargées par des matières en suspension (MES) et des hydrocarbures, transitent avant rejet par deux ouvrages de traitement au niveau de chaque bassin de collecte.

Selon le dossier, l'accroissement de l'activité Aliapur de GCA Logistics n'engendre pas d'augmentation des surfaces imperméabilisées.

---

12 Cet exutoire est représenté par une roubine de 8 m de large par 1 m de fond.

Les pollutions accidentelles sont traitées à l'aide d'un dispositif préventif approprié présenté dans l'étude de danger.

La MRAe constate que les ouvrages existants (collecte et traitement) sont bien décrits. Elle relève toutefois que l'étude d'impact n'évalue pas quantitativement et qualitativement le surcroît de polluants voire de volume des effluents générés par l'augmentation de process et de stockage prévue par le projet et la capacité du dispositif de traitement à le prendre efficacement en charge.

**La MRAe recommande de préciser (quantitativement et qualitativement) la capacité des réseaux existants à accepter le surcroît de polluants voire de volume des effluents générés par le projet.**

## 2.3. Cadre de vie et santé humaine

Le quartier résidentiel le plus proche se trouve à 500 m du site. Les habitations isolées les plus proches se trouvent en limite ouest du site et au nord.

Les mesures de bruit effectuées dans l'environnement de l'installation GCA Logistics, en période diurne, ont permis de montrer que « *les bruits émis par le fonctionnement des installations respectent les critères définis* ».

Concernant les effets sanitaires associés aux composés chimiques émis par les installations, le projet étant soumis à la directive sur les émissions industrielles (IED), il est préconisé de coupler l'évaluation des risques sanitaires (ERS) à une interprétation de l'état des milieux (IEM)<sup>13</sup>. Une IEM / ERS réalisée selon les standards est effectivement jointe à l'étude d'impact.

L'étude d'impact mentionne quelques valeurs de concentration de polluants atmosphériques fournies par la station de surveillance d'ATMOSUD à Rognac Barjaquets (péri-urbaine), la plus représentative dans le secteur du site, pour la période 2010-2019 ; sans aucun commentaire sur l'acceptabilité de ces valeurs et leur position par rapport aux seuils réglementaires. Des détails en regard des valeurs réglementaires du Code de l'environnement et de l'organisation mondiale de la santé sont toutefois disponibles dans l'IEM / ERS.

Ces données succinctes, à caractère général ne permettent pas une caractérisation pertinente de la situation sanitaire initiale pour le site GCA Logistics dans le corps de l'étude d'impact. La MRAe rappelle que la population riveraine de l'établissement GCA Logistics est déjà exposée à un risque sanitaire largement documenté, ne serait-ce que via l'étude « SCENARII13 »<sup>14</sup>, réalisée par ATMOSUD en 2016 et labellisée par le plan régional santé-environnement (PRSE), piloté par l'agence régionale de santé, le conseil régional et l'État, dont une actualisation est en cours. L'annexe 5 du de la 2<sup>ème</sup> édition du guide de l'INERIS<sup>15</sup> de 2021 'Évaluation de l'état des milieux et des risques sanitaires - Démarche intégrée pour la gestion des émissions de substances chimiques par les installations classées' de septembre 2021 rappelle « *L'exploitant d'une installation n'est pas juridiquement responsable des sources extérieures à son installation. Néanmoins, les mesures visant au contrôle de ses émissions et à la surveillance des impacts afférents doivent tenir compte du contexte environnemental (et éventuellement sanitaire) autour de l'installation.* ». Même si tous les polluants mis en cause dans le

13 « L'outil d'interprétation de l'état des milieux (IEM) [...] se base sur des mesures dans l'environnement du site et peut apporter des informations complémentaires à l'ERS. Il permet d'évaluer la compatibilité de l'état des milieux (air, eau, sol) autour de l'installation avec les usages constatés (zone résidentielle, culture, baignade, pisciculture...) », cf [circulaire du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation](#).

14 Cette étude a pour objet d'évaluer les risques sanitaires associés au cumul de 39 substances réglementées et non réglementées émises dans l'atmosphère autour de l'étang de Berre, parmi lesquelles les polluants atmosphériques des installations projetées.

15 Institut national de l'environnement industriel et des risques.

risque sanitaire auquel sont exposées les populations riveraines ne sont pas émis par GCA Logistics, l'exploitant est tenu de prendre en considération le risque sanitaire local pré-existant pour renforcer les mesures d'évitement et de réduction des émissions projetées.

Selon l'étude d'impact, l'activité de broyage proprement dite ne génère pas d'émission atmosphérique significative compte tenu de la taille des éléments produits (de 80 à 150 mm en moyenne). Les principales sources de pollution de l'air dues à l'activité industrielle du site concernent les envois de poussière (air chargé de poussières plastiques ou organiques) au sommet des silos de stockage des différents produits, ainsi que l'utilisation d'engins motorisés.

Les principales mesures de réduction d'impact prévues dans le dossier portent sur le filtrage des événements au sommet des silos de stockage, et l'utilisation maîtrisée des véhicules et engins motorisés présents sur le site.

La MRAe souligne le caractère succinct et uniquement qualitatif de l'analyse des incidences en situation future, en dehors de certaines mesures de contrôle *a posteriori* pour le bruit lors d'un fonctionnement simultané des deux lignes de broyage, et pour la concentration en poussières. Les enjeux en place en matière de risque sanitaire sur la zone nécessitent de dépasser les méthodologies standards et de proposer des mesures renforcées lorsque cela est possible.

En outre, selon l'étude d'impact, le nombre total de mouvements quotidiens induits par l'activité actuelle (personnel, visiteurs extérieurs, et trafic poids lourds) est de 290 mouvements par jour. L'évolution prévue de l'activité industrielle du site induit une augmentation de 20 PL (40 mouvements) et de 6 VL (12 mouvements), essentiellement sur la RD21 et la RD21E, qui reste limitée par rapport au trafic global sur ces axes.

La MRAe souligne que l'évaluation des risques sanitaires ne tient pas compte des émissions atmosphériques et des nuisances sonores par les transports supplémentaires de déchets induites par le projet.

***La MRAe recommande de préciser davantage les incidences du projet sur la qualité de l'air et sur le risque d'exposition des populations riveraines, notamment du fait de l'augmentation de trafic poids lourds induite par le projet, et de renforcer autant que possible les mesures d'évitement et de réduction des émissions du projet en tenant compte du risque sanitaire local pré-existant.***

## 2.4. Évaluation des incidences Natura 2000

Compte tenu du caractère très artificialisé du site de projet, la protection de la biodiversité et des continuités écologiques n'appelle pas de remarque particulière de la part de la MRAe.

L'étude d'impact, conclut à l'absence d'incidence notable du site GCA Logistics sur Natura 2000 au vu de l'extériorité du secteur de projet localisé à 3,1 km du site Natura 2000 le plus proche (ZPS<sup>16</sup> FR9312009 « Plateau de l'Arbois »), et des dispositions préventives concernant le traitement des eaux usées et industrielles avant rejet dans le milieu naturel, et la gestion des déchets réalisée conformément à la réglementation en vigueur.

La MRAe considère que cette appréciation favorable apparaît justifiée au vu des indications fournies dans le dossier sur les thématiques concernées.

---

<sup>16</sup> Zone de protection spéciale au titre de la Directive Oiseaux.