



SAINT-MARTIN-DE-CRAU
P R O V E N Ç E

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Sarl THOMIERE

Rue Gay Lussac

Ecopole Mas Laurent

13 310 SAINT MARTIN DE CRAU

A l'attention de Monsieur PIEROTTI, directeur immobilier

Saint-Martin-de-Crau, le 08/07/2019

Objet : Permis de Construire N° 013 097 19 S0011

Service émetteur : Pôle Aménagement

Dossier suivi par : Aude CARTIER

Références : GM/AC/CC n° 675

RAR n° 1 A 137 085 66 990

Monsieur le directeur,

Conformément aux articles L122-1 et R122-7 du code de l'environnement, la commune a consulté pour avis en tant qu'Autorité environnementale, les services de la DREAL Paca le 14 mai dernier pour votre dossier de Permis de construire n° 013 097 19 S0011.

Vous trouverez en pièce jointe l'avis de l'Autorité environnementale reçu en mairie le 04 juillet 2019 et qui sera joint au dossier d'enquête publique comme prévu par l'article R 122-9.

A ce jour, cet avis a été mis en ligne :

- sur le SIDE Paca (Système d'Information du Développement Durable et de l'Environnement) <http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DRPACA/avis-ae-projets-paca.aspx>
- et sur le site de la DREAL Paca (<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/avis-de-l-autorite-environnementale-r2082.html>).

Avant l'enquête publique, vous devrez compléter le projet de Permis de Construire suite aux recommandations de l'Autorité environnementale en produisant un mémoire réponse à l'avis de l'Ae, accompagné le cas échéant d'un addendum à l'étude d'impact, conformément aux articles L 122-1 du code de l'environnement.

Je reste à votre disposition pour échanger sur les modalités de ce travail et vous prie d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de mes sincères salutations.

Copie à M. Stéphane DOL



Dominique TEIXIER

Maire de Saint Martin de Crau

Page 1 sur 1



Mission régionale d'autorité environnementale

Provence-Alpes-Côte d'Azur

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
de Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet de construction d'une plateforme
logistique, zone de la Thominière, commune de Saint-
Martin-de-Crau (13)**

n° MRAe – 2019 – 2223

Préambule

Conformément aux dispositions prévues par les articles L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'environnement, l'autorité environnementale a été saisie par la commune de Saint-Martin-de-Crau sur la base du dossier de projet de plateforme logistique, zone de la Thominière, situé sur le territoire de la commune de Saint-Martin-de-Crau (13). Le maître d'ouvrage du projet est SARL La Thominière, groupe CARNIVOR.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 (1) ;
- un dossier de demande de permis de construire.

La DREAL PACA¹ a accusé réception du dossier à la date du 14 mai 2019, date de départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de l'Autorité environnementale.

Suite à la décision du Conseil d'État n°400 559 en date du 6 décembre 2017, la mission régionale d'autorité environnementale de la région Provence Alpes Côte d'Azur, a adopté le présent avis.

Pour établir son avis, la DREAL PACA a consulté, conformément aux dispositions prévues par l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'Agence régionale de santé (ARS) et le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du code de l'environnement, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7-II, l'avis est également publié sur le SIDE (système d'information développement durable environnement) :

<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DRPACA/avis-ae-projets-paca.aspx>

accessible via le site internet de l'autorité environnementale / DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-r1406.html>

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L. 122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.

L'article L. 122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'Autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. L'Autorité environnementale recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

Enfin, une transmission de la réponse à la DREAL serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets.

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

Sommaire de l'avis

Préambule.....	2
Synthèse de l'avis.....	4
Avis.....	6
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	6
1.1. Présentation du projet, contexte et objectifs.....	6
1.2. Procédures.....	8
1.2.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....</i>	<i>8</i>
1.2.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....</i>	<i>8</i>
1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	8
1.4. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique.....	9
1.4.1. <i>Sur la qualité du dossier.....</i>	<i>9</i>
1.4.2. <i>Sur le périmètre et la présentation du projet.....</i>	<i>9</i>
1.4.3. <i>Sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées.....</i>	<i>9</i>
1.4.4. <i>Sur l'estimation des effets cumulés.....</i>	<i>11</i>
2. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux environnementaux en présence.....	12
2.1. Sur la biodiversité, y compris Natura 2000.....	12
2.2. Sur le paysage.....	14
2.3. Sur la qualité de l'air et le changement climatique et l'énergie.....	15
2.4. Sur la préservation de la ressource en eau.....	17

Synthèse de l'avis

Le projet d'une superficie de 23,5 ha consiste en la création d'une plate-forme logistique dans la zone logistique de Saint-Martin de Crau (13) qui s'étend sur 540 ha.

Le projet se trouve sur la partie est de la zone logistique dite zone de la Thominière. Ce projet avait été autorisé par arrêté préfectoral du 9 septembre 2013 au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, puis a été annulé par le tribunal administratif. Le présent projet a été modifié par rapport au projet de 2013.

Les principales lacunes de l'étude d'impact relevées par l'Autorité environnementale sont les suivantes :

- une justification du projet et une étude de solutions de substitution insuffisantes pour démontrer que le moindre impact environnemental a été réellement recherché par le maître d'ouvrage lors de la phase de conception du projet.
- Une étude des effets cumulés avec les autres entrepôts de la zone logistique (540 ha, un million de m² construits) qui est insuffisante sur l'ensemble des enjeux (biodiversité, Natura 2000, paysage, qualité de l'air, lutte contre le changement climatique et préservation de la nappe de la Crau).
- Les impacts sur la qualité de l'air, y compris les effets sanitaires et sur la lutte contre le changement climatique, en particulier ceux liés au trafic poids lourds qui sera généré dans une zone logistique où ce trafic est déjà important, ne sont pas étudiés.

Recommandations principales

- **Démontrer que le choix du projet est celui du moindre impact environnemental en étudiant réellement des solutions de substitution (et non pas uniquement des variantes), en les comparant, dans une logique de moindre impact environnemental . Justifier le besoin important de stockage par rapport aux capacités résiduelles des entrepôts existants. Revoir le scénario de référence dans une logique de maintien d'un espace non artificialisé.**
- **Requalifier le niveau des effets cumulés du projet sur la biodiversité de « faibles » en « forts » et mettre en place la séquence ERC afin de respecter l'absence de perte nette de biodiversité.**
- **Compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 afin de conclure de façon précise sur l'absence d'effets significatifs après mesures d'évitement et de réduction.**
- **Reprendre l'analyse de la qualité de l'air à l'état initial en fournissant des valeurs locales (mesures in situ) et récentes sur l'ensemble des polluants mentionnés à l'article R. 221-1 du code de l'environnement et dans les recommandations de l'OMS.**
- **Reprendre l'évaluation des impacts du trafic poids-lourds sur la qualité de l'air à l'aide de modèles d'émission et de transfert à l'atmosphère sur la base de trafics concernant la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau. Compléter le dossier par une évaluation quantitative des risques sanitaires liée à la pollution de l'air par le projet (y compris effets cumulés). Proposer le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des incidences éventuellement détectées.**
- **Procéder au calcul des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet en tenant compte de sa zone de chalandise, y compris les effets cumulés avec les autres entrepôts de la zone logistique. Proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des éventuels écarts avec la trajectoire de diminution des émissions de gaz à effet de serre de la stratégie nationale bas carbone.**

Avis

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

1.1. Présentation du projet, contexte et objectifs

Le projet consiste en la création d'une plate-forme logistique comportant deux bâtiments A et B, dans la zone logistique de Saint-Martin de Crau (13). Le projet se trouve sur la partie est de la zone logistique dite zone de la Thominière. L'emprise totale du projet est de 23,5 ha et se divise en quatre lots :

- lot 1 : d'une surface de 1,4 ha environ non bâti.
- lot 2 : d'une surface de 8,2 ha environ, il comprend le bâtiment A (d'une superficie de 3,1 ha avec deux cellules de stockage de 12 000 m² et une cellule de stockage de 6 000 m²), des bassins, voiries, stationnement PL et VL, des locaux techniques et espaces verts.
- lot 3 : d'une surface de 12 ha environ, il comprend le bâtiment B (d'une superficie de 4,4 ha et comporte trois cellules de stockage de 12 000 m² et une cellule de stockage de 6 000 m²), des bassins, voiries, stationnement Pl et VL, des locaux techniques et espaces verts.
- Lot 4 : d'une superficie de 1,8 ha environ il supporte les voiries communales.

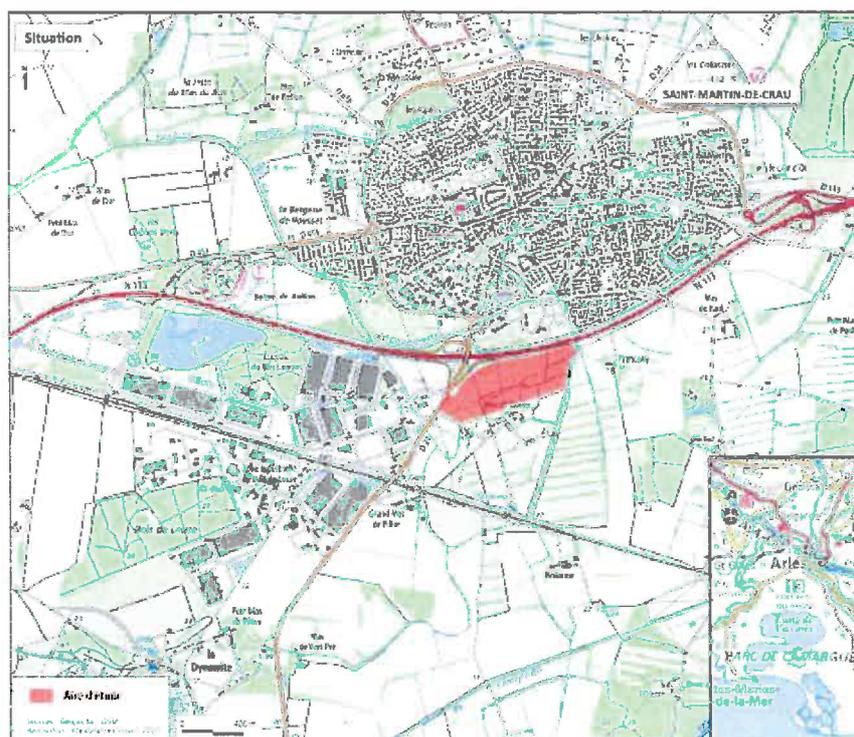


Figure 1 :Plan de situation (source : étude d'impact)

Historique du dossier

Une première demande d'autorisation (ICPE²) avait été déposée le 10 décembre 2009, ainsi qu'une demande de permis de construire. Le préfet des Bouches du Rhône a autorisé l'exploitation (ICPE) de cette plateforme par arrêté préfectoral du 9 septembre 2013. Cette autorisation a été attaquée par des riverains et le tribunal administratif a annulé l'arrêté du 9 septembre 2013, par audience du 15 décembre 2016 et lecture du 12 janvier 2017, au motif que le dossier ne contenait pas d'évaluation appropriée des incidences Natura 2000 alors que le site Natura 2000 ZSC³ « Crau centrale-Crau sèche » est en bordure immédiate et que le site Natura 2000 ZPS⁴ « Crau » est distant de moins de 400 m. La SARL La Thominière a fait appel de cette décision et en parallèle a déposé une nouvelle demande de permis de construire et une nouvelle demande d'autorisation environnementale.

Le dossier indique (EI, p.8) : « (...) la nouvelle demande d'autorisation environnementale intègre une nouvelle étude d'impact conforme à la réglementation et tenant compte des adaptations non substantielles apportées au projet. D'une manière générale, le projet reste identique à celui autorisé initialement en 2013. Les principales modifications concernent :

- Modification de la hauteur : acrotère porté de 13m à 14,50m (nouvelle hauteur libre de 11,50m) ;

² ICPE=Installations classées pour la protection de l'environnement

³ ZSC = zone spéciale de conservation (directive habitats)

⁴ ZPS = zone de protection spéciale (directive oiseaux).

- *Évitement des zones à enjeux écologiques fort et modéré identifiées sur la bordure Est du projet B :*
- *déplacement du bâtiment B de 8m60 vers l'Ouest ;*
- *Redécoupage des lots 2 et 3 notamment pour disposer de la distance minimale de 20 m des limites de propriété à l'Ouest du bâtiment B compte tenu du décalage opéré pour la préservation de la zone écologique à l'Est,*
- *Modifications de certaines plantations ;*
- *Suppression du bassin n°2 (Nord-Ouest) ;*
- *Redistribution des locaux techniques ;*
- *Suppression des réserves d'eau pour la défense extérieure contre l'incendie dans la mesure où le réseau d'eau brute délivrera les débits nécessaires ;*
- *Modification de la taille de certaines cellules qui est portée à 12 000m². »*

Il est à noter que le PLU a également été partiellement annulé⁵, pour insuffisance d'évaluation environnementale de la partie du pôle logistique dit « secteur 15 » eu égard à sa sensibilité écologique avérée. Le PLU fait actuellement l'objet d'un projet de révision sur lequel l'Autorité environnementale a exprimé un avis⁶ en juin 2018.

Historiquement, la commune de Saint-Martin-de-Crau disposait d'un plan d'occupation des sols, dont le projet de remplacement par le plan local d'urbanisme a été adopté par délibération le 18 mars 2004 puis approuvé en 2011. Il a ensuite fait l'objet de deux modifications simplifiées en décembre 2011 et juin 2013.

En juillet 2014, le PLU a été annulé par le Tribunal Administratif de Marseille puis remis en vigueur le 12 mai 2016, suite à l'arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Marseille à l'exception du « secteur 15 » (une partie du pôle logistique) sur lequel le POS (3) s'applique.

Enfin, une procédure de révision est en cours depuis le 16 juin 2016.

Le projet n'est pas concerné par le « secteur 15 ». Le PLU (5) classe la zone en 1AUE et le projet de PLU classe la zone en UE (zone d'activité économique).

1.2. Procédures

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

Le projet de création d'une plate-forme logistique, zone de la Thominière, 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 L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement.

Déposé le 8 mars 2019 au titre d'une demande de permis de construire, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques 1 (installations classées pour la protection de l'environnement) et 39 (travaux, constructions et opérations d'aménagement) du tableau annexe du R. 122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017.

Le contenu de l'étude d'impact est précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

⁵ [Arrêt du 12 mai 2016 de la Cour administrative d'appel de Marseille](#) et jugement du 11 juillet 2014 du Tribunal administratif de Marseille.

⁶ [Avis de l'Autorité environnementale du 25 juin 2018](#) sur le projet de révision du PLU de Saint-Martin-de-Crau.

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

Le projet relève des procédures d'autorisation suivantes :

- permis de construire
- autorisation environnementale incluant un volet autorisation liée aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et un volet autorisation de déroger à la législation sur la protection des espèces.

1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les enjeux identifiés par l'Autorité environnementale sont les suivants :

- La préservation de la biodiversité, notamment vis-à-vis des espèces protégées et des sites Natura 2000 entourant le projet ;
- la préservation du paysage de la Crau, notamment comme paysage agricole ;
- la préservation de la qualité de l'air et la lutte contre le changement climatique, avec un trafic de poids lourds (250 mouvements de poids lourds par jour, six jours sur sept) supplémentaire au sein de la zone logistique ;
- la préservation de la nappe de la Crau (ressource stratégique et vulnérable pour l'alimentation en eau potable) qui est affleurante ;
- la prise en compte du risque d'inondation, car le projet recoupe une zone d'expansion des eaux de ruissellement ;
- les nuisances, notamment le bruit vis-à-vis des riverains du mas du Gouin.

Le présent avis de l'Autorité environnementale sur ce dossier ne prétend pas à l'exhaustivité sur tous les champs de l'environnement et se focalise sur les enjeux suivants : préservation de la biodiversité et des paysages, qualité de l'air et lutte contre le changement climatique et enfin préservation de la nappe de la Crau.

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

1.4.1. Sur la qualité du dossier

L'étude d'impact, comprend sur la forme, l'ensemble des aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par les articles L. 122-1 et R. 122-5 du code de l'environnement.

Cependant, ce projet n'est pas cohérent avec les plans suivants :

- SRCAE (7) PACA : objectif T&U5 « optimiser la logistique urbaine » (favoriser le report modal, inciter le développement de stockage au cœur des agglomérations, développer des plate-formes en intra-urbain,...) et objectif T&U6 « réduire l'impact du transport de marchandises en termes de consommation d'énergie et d'émission de GES⁷ et de polluants » (favoriser le transport ferroviaire, ...)
- PPA (4) des Bouches-du-Rhône, en particulier la mesure réglementaire 1.3 : « mettre en place un plan logistique de transport fret aller/retour » ;
- PCAET (2) d'Arles, en particulier l'objectif de « développement de la logistique bas carbone » et plus précisément la création de la plate-forme de transfert route/rail à Saint Martin de Crau.

⁷ GES = gaz à effet de serre

Recommandation 1 : Démontrer la prise en compte par le projet du SRCAE PACA, du PPA des Bouches-du-Rhône et du PCAET d'Arles.

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

Scénario de référence

L'étude d'impact indique pour le scénario de référence (EI , p. 135) :

- « Le Plan local d'urbanisme de la commune de Saint-Martin-de-Crau classe la zone de la Thominière en zone 1AUe, zone à caractère naturel, destinée à être urbanisée par l'accueil d'activités économiques sous forme d'opérations d'ensemble. »
- « Ainsi, l'évolution possible du terrain, avec ou sans la réalisation du projet porté par la SARL La Thominière, demeure identique puisqu'en l'absence de réalisation du projet par cet aménageur, les terrains seraient cédés à un autre aménageur du territoire, pour un usage similaire ou lié à une activité économique, tel que le prévoit le PLU ».

L'Autorité environnementale, considère que le scénario de référence ne peut être justifié uniquement par le seul zonage du PLU. En effet, cette parcelle est un ancien verger et une modification ou une révision du PLU qui lui rendrait sa vocation agricole ne peut être exclue. Un scénario de référence sans projet d'entrepôt aurait du être étudiée.

À ce sujet l'Autorité environnementale rappelle ce qu'elle avait indiqué dans son avis⁸ sur les besoins fonciers de la zone logistique : « Le projet de PLU s'inscrit dans une logique de consommation d'espaces modérée par rapport à celle portée dans le projet de Scot (6) Pays d'Arles, ce qui est à souligner. Toutefois si les besoins économiques sont décrits dans le projet de PLU au regard de l'attractivité du territoire, ils ne sont ni quantifiés, ni étayés par des perspectives à différents termes, ni restitués dans leur contexte intercommunal voire régional (cas des activités logistiques identifiées comme structurantes, associées à la zone UE La Thominière de 32,2 ha) laissant le champ libre à d'éventuelles évolutions futures du document d'urbanisme qui ré-ouvriraient progressivement certaines zones à l'urbanisation. (...) Par ailleurs, le rapport n'analyse pas précisément les possibilités de mobilisation du foncier résiduel disponible, de densification voire de renouvellement des zones d'activités économiques existantes. (...) Justifier les besoins fonciers associés aux perspectives de développement économique (pôle logistique et zone d'activités La Chapelette notamment), en analysant au préalable les possibilités de densification et de renouvellement des zones existantes. »

Solutions de substitutions

L'étude d'impact comprend un chapitre (EI, p.224) nommé « solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et raisons du choix effectué ». Pour l'Autorité environnementale, les trois scénarios étudiés (variantes 2013, 2017 et 2018) ne sont pas des solutions de substitution, mais des variantes d'un même projet, même si la variante 2018 prend en compte une mesure d'évitement pour la biodiversité (partie est).

Il était attendu l'étude de solutions de substitution telles que :

- choix d'un site différent dans une logique de moindre impact environnemental : préservation de l'activité agricole, possibilité d'utiliser du fret ferroviaire pour lutter contre le changement climatique ;
- choix d'une implantation dans la zone logistique existante (densification) de Saint-martin de Crau afin de ne pas artificialiser les sols ;

⁸ [Avis de l'Autorité environnementale du 25 juin 2018](#) sur le projet de révision du PLU de Saint-Martin-de-Crau.

- choix de répartir le besoin de stockage dans des entrepôts existants disposant d'une capacité résiduelle.

Justification des choix

La justification du projet repose essentiellement sur sa position géographique avec la proximité d'axes routiers majeurs et non pas sur la comparaison des solutions de substitution et du scénario de référence, dans une logique de moindre impact environnemental.

Enfin, la justification du besoin de stockage (113 400 m³) n'apparaît nulle part : il n'est pas fait démonstration que la construction de nouvelles surfaces d'entrepôts logistiques, dans un secteur déjà très largement pourvu, réponde réellement à un besoin identifié.

Recommandation 2 : Démontrer que le choix du projet est celui du moindre impact environnemental en étudiant réellement des solutions de substitution (et non pas uniquement des variantes), en les comparant, dans une logique de moindre impact environnemental . Justifier le besoin important de stockage par rapport aux capacités résiduelles des entrepôts existants. Revoir le scénario de référence dans une logique de maintien d'un espace non artificialisé.

1.4.4. Sur l'estimation des effets cumulés

L'étude d'impact comporte (EI, p. 174) un chapitre sur les effets cumulés, qui indique en conclusion : « Néanmoins le secteur d'étude connaît depuis une quarantaine d'années, une extension urbaine très étendue vers la Crau à l'ouest, et la naissance d'une urbanisation logistique importante en défaveur de friches et pelouses sèches, et de prairies humides avec notamment une imperméabilisation des sols conduisant ainsi à un process d'artificialisation de la plaine de Crau. »

Si cette conclusion est pertinente, l'analyse des effets cumulés est insuffisante. Il était attendu à minima une analyse précise des effets cumulés avec les autres entrepôts de la zone logistique de Saint-Martin de Crau qui s'étend sur une surface importante de 540 ha avec un million de m² déjà construits (voir la carte ci-dessous) et ce, pour chaque enjeu environnemental principal : biodiversité, paysage, qualité de l'air et changement climatique et ressource en eau. Ces insuffisances sont détaillées par thème dans le chapitre 2.

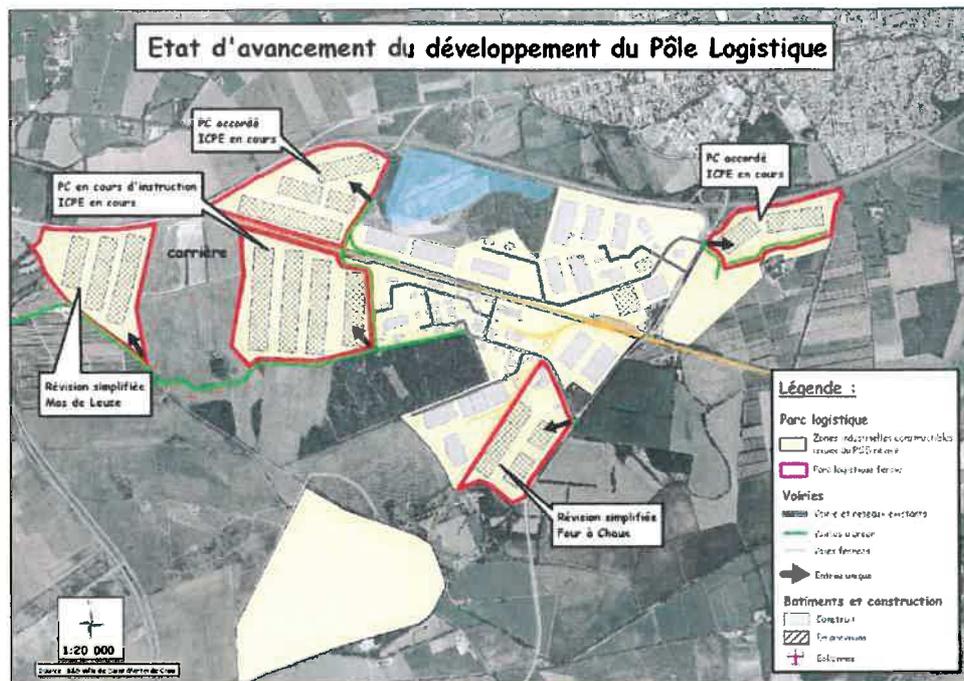


Figure 2 : État d'avancement du pôle logistique en 2011 (source : étude d'impact, VNEI)

2. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux environnementaux en présence

2.1. Sur la biodiversité, y compris Natura 2000

Le site d'implantation de la plateforme logistique se situe :

- en limite du site ZSC (directive habitats) « Crau centrale-Crau sèche », à 3,5 km du site ZSC (directive habitats) « Marais de la vallée des Baux et marais d'Arles » et à 500 m du site ZPS (directive oiseaux) « Crau » ;
- en bordure de la Znieff (8) de type II « Crau », à 3 km de la Znieff de type II « Etang des Aulnes » et à 1,5 km de la Znieff de type I « Crau sèche » ;
- dans la zone de concentration en erratisme de l'Aigle de Bonelli et à 500 m du domaine Vital du Faucon Crécerelle ;
- à 2,5 km de la réserve naturelle nationale des coussouls de Crau ;
- à 5 km de la réserve biologique de Camargue, à 6 km du parc naturel régional des Alpilles et à 3 km de l'espace naturel sensible Etang des Aulnes ;
- hors réservoir de biodiversité ou corridor.

Après application des mesures ERC⁹, l'emprise du projet a été redéfinie (VNEI, p;97). Néanmoins, sur la partie est, la zone d'emprise empiète toujours sur des habitats d'espèces potentiels à enjeux modérés pour la Diane, dont la présence est fortement potentielle sur la zone d'étude avec la présence de nombreux pieds de sa plante hôte (Aristolochie à feuilles rondes). Il convient d'appliquer le principe d'absence de perte nette de biodiversité à ces habitats..

⁹ ERC = éviter, réduire, compenser.

Recommandation 3 : Compléter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour respecter l'absence de perte nette de biodiversité concernant les habitats d'espèces potentiels à enjeux modérés liée à la Diane.

L'étude d'impact indique (VNEI, p.74 à 76) : « Le projet de création d'entrepôts vient renforcer ici la perte de naturalité, ainsi que la perte de fonctionnalité écologique globale du secteur, déjà causées par l'ensemble de ces aménagements et mises en cultures, lesquels influent de façon notable sur la zone d'étude mais également sur l'ensemble des friches et coussouls de la plaine de la Crau » et conclut paradoxalement « La majeure partie de ces projets est située dans le périmètre communal, et à proximité immédiate de la zone d'étude. On peut donc considérer que l'ensemble de ces projets présente des effets cumulés faibles sur le milieu naturel de cette partie de la plaine de Crau, en accentuant notamment le fractionnement des continuités et fonctionnalités écologiques pour des espèces à enjeu. »

L'analyse des effets cumulés sur la biodiversité se trouve uniquement dans le dossier de dérogation à la législation sur les espèces protégées alors qu'elle aurait dû figurer dans l'étude d'impact :

- concernant la flore, le dossier de dérogation indique : « les projets réalisés à l'échelle de la Crau constituent progressivement un impact important sur le milieu » ;
- concernant les insectes, le dossier de dérogation indique : « (...) pour la Diane, concernée à minima par trois projets entraînant la destruction d'individus et d'habitat d'espèces dans un rayon de 10 km autour de la zone d'étude » ;
- concernant les reptiles, le dossier de dérogation indique : « les multiples aménagements du secteur provoquent la fragmentation des populations de reptiles et la fragilisation de leurs effectifs. C'est le cas de la Couleuvre de Montpellier, dont les pressions anthropiques commencent à faire ressentir leurs effets sur l'ensemble du territoire national. (...) bien que cette espèce (Lézar Ocelé) ne soit pas représentée au sein de la zone d'étude, la réalisation de tels projets sur des milieux ouverts ou semi-ouverts aboutit à des ruptures de corridors écologiques permettant le transit d'individus et donc des échanges intrer et intra-populationnels indispensables au maintien des populations locales sur le moyen et long terme » ;
- concernant les mammifères, le dossier de dérogation indique : « le projet résultera principalement en une perte supplémentaire d'habitat d'alimentation pour la majorité des espèces évaluées (chiroptères) » et « pour le Hérisson d'Europe, la destruction d'une surface non négligeable (plus de 10 ha) de roncier dans la zone d'étude constituera une perte d'habitat à mettre en perspective avec les autres projets qui mis bout à bout participent à la régression de cette espèce ».

Au vu de ces éléments, de la richesse des zones naturelles bordant la zone de projet et de la multiplication des projets dans la zone logistique, l'Autorité environnementale considère que les impacts des effets cumulés du projet sur la biodiversité sont sous évalués (qualifiés de « faibles ») et qu'ils doivent être requalifiés en « forts ». Le projet vient également poursuivre un grignotage ininterrompu des espaces agro-pastoraux de la plaine de Crau. Si cela est souligné dans l'analyse des impacts cumulés du projet, qui démontrent un cumul d'impacts sur plusieurs groupes d'espèces, aucune leçon n'en est tirée : les impacts cumulés sont forts, mais rien n'est envisagé pour éviter, réduire ou compenser de type d'impacts.

Le projet peut également être considéré comme ayant indirectement des impacts sur les milieux emblématiques de la plaine de Crau : en soustrayant une importante surface des espaces agricoles, il fait peser une pression supplémentaire sur les prairies de fauche et les pelouses sèches. C'est notamment le cas si l'on considère que les vergers détruits peuvent faire l'objet d'une relocalisation.

Recommandation 4 : Requalifier le niveau des effets cumulés du projet sur la biodiversité de « faibles » en « forts » et mettre en place la séquence ERC afin de respecter l'absence de perte nette de biodiversité.

Natura 2000

Le rapport de présentation du PLU de Saint-Martin de Crau indique une extension des zones d'activité économiques de 318 ha depuis 2003 situées à proximité des sites Natura 2000. Or, l'évaluation des incidences indique seulement que le projet vient renforcer la perte de naturalité, ainsi que la perte de fonctionnalité écologique du secteur. Il manque une analyse des effets des impacts supplémentaires de ce projet sur les habitats et les espèces pour lesquels les sites Natura 2000 très proches ont été créés (pertes successives de zones de chasse, de nidification et de transit ; création potentielle d'un effet de seuil qui peut détruire l'équilibre de l'écosystème).

Les informations (équipements, destination...) permettant d'évaluer les impacts des lots n°1 (non bâti) et n°4 (voiries communales) ne sont pas présentées au dossier, alors qu'ils sont dans l'emprise du projet.

Il manque une cartographie précisant si les arbres-gîte situés dans l'emprise du projet sont conservés et si les alignements d'arbres existants notamment en périphérie nord, ouest et sud sont préservés. Le dossier ne fournit pas de renseignement sur l'utilisation d'éclairages nocturnes, et ne précise donc pas à l'aide d'un plan, la localisation, la technologie d'éclairage utilisée, l'orientation des faisceaux, le caractère permanent ou non de l'éclairage.

Sans précision ni sur la conservation ou non des arbres et alignements d'arbres, ni sur l'emploi des éclairages, l'analyse des impacts du projet ne peut être entièrement abouti, notamment sur les enjeux chiroptères et oiseaux.

Aucune prospection n'a été effectuée pour déterminer si le secteur est utilisé par les Outardes canepetières en période hivernale.

Les mesures à appliquer au projet sont, par conséquent, incomplètes :

- Mesure E1- Évitement de la haie d'arbres située au nord-est de la zone d'implantation du projet et délimitation d'une zone de quiétude en faveur de l'avifaune : il manque un plan détaillé.
- Mesure R1 - Adaptation du calendrier des travaux à la phénologie des espèces à enjeux : concernant les chiroptères, un doute subsiste sur l'abatage d'un ou plusieurs arbres (« *voire des arbres si cela est prévu* »)
- Mesure R3 : Limitation et adaptation de l'éclairage – évitement de l'effarouchement de certaines espèces de chauves-souris : Un doute subsiste sur l'analyse de l'impact de l'éclairage sur les chauves-souris : "*si l'installation d'éclairage est prévue dans le projet*". Toutes ces préconisations auraient du être retranscrites en mesures concrètes, sur la base d'une présentation détaillée des éclairages mis en place.
- Mesure R4 : Création de haies arborées occultantes : à nouveau, un doute subsiste sur l'analyse des impacts de la destruction de haies "*si certaines lisières arborées sont détruites en partie (en limite nord ou à l'ouest de la zone d'étude)*". Cette mesure aurait du être présentée de manière technique, avec quantification et cartographie des haies préservées, détruites et créées.
- Il manque une mesure d'évitement géographique de la haie située au sud-ouest (corridor de transit à enjeu modéré).

Recommandation 5 : Compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 afin de conclure de façon précise sur l'absence d'effets significatifs après mesures d'évitement et de réduction.

2.2. Sur le paysage

Dans un secteur déjà largement aménagé pour recevoir des bâtiments industriels, de logistique essentiellement, les nouveaux bâtiments, installés à l'est de la RD 24, franchissent des terrains qui font partie d'un paysage agricole. L'étude d'impact ne fournit aucun plan donnant l'échelle du projet, ni de coupe afin de montrer le rapport du projet aux éléments existants : les voiries, le village, la plaine agricole, ...

Par ailleurs, l'analyse de l'état initial est d'une extrême faiblesse. Le paysage (EI, p.104) est traité en une page pour reprendre les termes de l'atlas départemental des paysages. Aucune déduction n'est faite de cette description pour l'articuler à des intentions de projet. Le paysage est un item obligatoire de l'étude d'impact, mais il n'est pas traité.

Le texte de présentation des aménagements des abords (EI, p.209), est incompréhensible : « intégration à l'espace identitaire de la Crau en termes de formes et de végétation », alors que toutes les formes parcellaires vont être détruites, les structures végétales artificialisées et la grande ouverture de la plaine encombrée par deux bâtiments massifs et très visibles.

Enfin, pour l'Autorité environnementale, il manque une véritable étude paysagère incluant une analyse des effets cumulés de ce projet avec les autres entrepôts de la zone logistique sur le paysage de la Crau et en particulier au niveau de la sous-unité paysagère « La Crau irriguée, la Crau à foin » en abordant la problématique des « franges et transitions de l'urbanisation avec ses abords ruraux ou naturels » (Atlas des paysages).

Recommandation 6 : Réaliser une véritable étude paysagère (notamment état initial et mesures) incluant les effets cumulés avec la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau.

2.3. Sur la qualité de l'air et le changement climatique et l'énergie

Qualité de l'air

L'analyse de l'état initial de la qualité de l'air (EI, P112) est basé sur deux stations de mesures situées à Istres et Miramas-centre ville (EI, p112) trop éloignées de la zone logistique de Saint-Martin de Crau. Il date de la période 2013 à 2015 et nécessite donc d'être réactualisé.

Les objectifs de qualité par rapport auxquels il convient de comparer les niveaux de pollution sont très incomplets, il manque les objectifs de l'Organisation mondiale de la santé relatives aux PM_{2,5} (limites de 10 µg/m³ en moyenne annuelle et 25 µg/m³ en moyenne sur 24 heures) or ce sont les particules qui ont les effets sanitaires parmi les plus importants du fait de leur petite taille. Il manque également¹⁰ : la valeur limite horaire pour la protection de la santé humaine pour le NO₂ : 200 µg/m³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de dix-huit fois par année civile ; le seuil d'alerte concernant le SO₂ de 500 µg/m³ en moyenne horaire, à ne pas dépasser pendant trois heures consécutives ; pour l'ozone, il manque la valeur cible pour la protection de la santé humaine : 120 µg/ m³ pour le maximum journalier de la moyenne sur huit heures, seuil à ne pas dépasser plus de vingt-cinq jours par année civile en moyenne.

Aucune comparaison du niveau de pollution à l'état initial avec ces différents seuils n'est fournie. Les seules indications fournies sont les suivantes : « En 2013 dans la région ouest des Bouches-du-Rhône, le secteur des transports représentait 24 % des émissions d'oxydes d'azote, le plaçant comme le principal émetteur d'oxydes d'azote. (...) La valeur limite annuelle (40 µg/m³) est respectée dans une immense partie du territoire. Certains lieux situés à proximité de voies de circulation importante approchent cette valeur limite annuelle. La valeur limite journalière de 50 µg/m³ est

¹⁰ Art. R. 221-1 code de l'environnement

régulièrement dépassée notamment en situation de proximité trafic. Toutefois en 2015, le nombre de jours de dépassements respecte les 35 jours autorisés par an et par site de mesures. La pollution chronique (nombre de jours avec une concentration supérieure à 120 µg/m³/8h) touche l'ensemble du territoire et plus spécifiquement les zones périurbaines. La pollution chronique en ozone en 2015 est semblable à celle observée les années antérieures avec l'année 2014, figurant comme une «année exceptionnelle» avec les plus faibles niveaux des dix dernières années. La majorité du territoire rencontre des niveaux supérieurs à la valeur cible. (...) la qualité de l'air a été bonne globalement un jour sur deux en 2015 (...) » Cet énoncé donne quelques indications (incomplètes) sur les PM10, NO₂ et Ozone. Le benzène, les PM2,5, le SO₂, le plomb, l'arsenic, le cadmium, le nickel et le Benzo(a)pyrène ne sont pas abordés.

Recommandation 7 : Reprendre l'analyse de la qualité de l'air à l'état initial en fournissant des valeurs locales (mesures in situ) et récentes sur l'ensemble des polluants mentionnés à l'article R. 221-1 du code de l'environnement et dans les recommandations de l'OMS.

Le trafic de poids lourds lié au projet est évalué à 250 mouvements par jour (125 entrants et 125 sortants). Les flux des différents polluants liés à ce trafic important ne sont pas quantifiés. L'étude d'impact précise uniquement (EI, p.163) : « La description des itinéraires met en évidence l'absence de zones sensibles (tels que traversées de village, de zones scolaires ou autres) sur le passage des flux de PL sur le secteur étudié exceptées les habitations du Mas de GOUIN qui se situent au Sud de la plateforme mais en zone industrielle(...). De plus le secteur de la Thominière constitue l'extension de la zone Ecopole dont les activités drainent des flux non négligeables de PL. » et (EI p.170) « Les populations susceptibles d'être exposées sont donc peu nombreuses et relativement éloignées excepté les habitations du mas de Gouin. (...) La SARL La Thominière ne dispose pas de données relatives à la quantification des flux de gaz et de particules fines en suspension émis à l'atmosphère par les rejets de gaz d'échappement des véhicules (circulation) et les rejets de gaz de combustion de la chaudière (combustion). Les flux associés à ces rejets ne sont pas connus a priori. La CAA (concentration admissible dans l'air) ne peut donc être précisément quantifiée. Rappels : en l'absence de données quantitatives suffisantes (quantités de polluants émis, valeur toxicologique de référence, ...), l'évaluation des effets du projet sur la santé peut être qualitative ».

Pour l'Autorité environnementale, les effets du projet sur la qualité de l'air et la santé humaine ne sont pas étudiés, il aurait en effet été attendu :

- une quantification des flux de polluants liés au projet, en particulier le trafic poids-lourds par des outils adaptés (logiciel Copert V par exemple) ;
- la prise en compte des effets cumulés de ces flux de polluants avec les flux de polluants émis par le trafic poids-lourds des autres entrepôts de la zone logistique de Saint-Martin de Crau puisque le cumul de toutes les pollutions peut conduire à une pollution ambiante importante et dangereuse pour la santé ;
- une comparaison des concentrations modélisées dues aux impacts du projet (y compris effets cumulés) avec les valeurs de concentration des polluants de l'état initial, ainsi qu'avec les valeurs de référence (OMS et art. R. 221-1 code de l'environnement) ;
- enfin un focus sur les riverains du Mas du Gouin et une conclusion sur l'impact sanitaire de ce projet (y compris effets cumulés) sur ses habitants : La conclusion de l'étude des risques sanitaires qui aboutit à « une absence d'exposition des populations potentiellement concernées et qui arrête la démarche à ce stade, c'est-à-dire que la caractérisation des risques sanitaires est sans objet » (EI, p171) est en totale contradiction avec l'enjeu signalé pour la santé des habitants du Mas du Gouin. Le dossier ne comporte donc pas d'évaluation des risques sanitaires des impacts sur la qualité de l'air dus à l'augmentation du trafic de poids-

lourds alors même que les riverains du mas du Gouin sont susceptibles de subir des atteintes sanitaires du fait du projet.

Recommandation 8 : Reprendre l'évaluation des impacts du trafic poids-lourds sur la qualité de l'air à l'aide de modèles d'émission et de transfert à l'atmosphère sur la base de trafics concernant la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau. Compléter le dossier par une évaluation quantitative des risques sanitaires liée à la pollution de l'air par le projet (y compris effets cumulés). Proposer le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des incidences éventuellement détectées.

Changement climatique

La justification du projet, par la présence d'axes routiers importants à proximité, est problématique alors que la lutte contre le changement climatique s'est imposée comme un enjeu environnemental de premier ordre.

L'analyse des impacts sur le climat est nettement insuffisante (EI, p.150) : elle est plus que succincte et uniquement qualitative. Elle ne prend en compte que les transports sur le site et non sur la zone de chalandise, ni les effets cumulés au niveau de la zone logistique avec les autres entrepôts.

Aucune information n'est donnée sur les possibilités de développer les énergies renouvelables (photovoltaïque en toiture...) : La plaine de la Crau faisant l'objet d'une pression soutenue pour les centrales photovoltaïques au sol en milieu agricole et naturel, la superposition sur un seul site de deux activités génératrices d'artificialisation des sols serait une mesure encourageante pour limiter le grignotage de la Crau.

Il n'est pas non plus fait mention de mesures particulières pour développer les modes alternatifs à la voiture individuelle pour les salariés du site.

Un des axes stratégiques de l'orientation sectorielle « T&U5 – optimiser la logistique urbaine » du schéma régional climat air énergie (SRCAE) PACA, est de « développer les plateformes et centres logistiques en intra-urbain en prenant en compte l'interconnexion avec les différents modes de transport (ferré notamment) afin de limiter l'augmentation des émissions liés au transport routier ».

Alors qu'une voie ferrée est présente à proximité du projet (EI, p.134) aucune analyse ne figure dans l'étude d'impact sur les possibilités de report modal du trafic routier vers le fret ferroviaire.

Recommandation 9 : Procéder au calcul des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet en tenant compte de sa zone de chalandise, y compris les effets cumulés avec les autres entrepôts de la zone logistique. Proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des éventuels écarts avec la trajectoire de diminution des émissions de gaz à effet de serre de la stratégie nationale bas carbone.

Glossaire

Acronyme	Nom	Commentaire
1.	Natura 2000	Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).
2. PCAET	Plan climat air énergie territorial	Le plan climat air énergie territorial (PCAET), document-cadre de la politique énergétique et climatique des collectivités, constitue un projet territorial de développement durable dont la finalité est la lutte contre le changement climatique et l'adaptation du territoire. Le plan climat air énergie territorial (PCAET) est défini à l'article L. 222-26 du code de l'environnement et précisé aux articles R. 229-51 à R.221-56
3. POS	Plan d'occupation des sols	Remplacé par le PLU
4. PPA	Plan de protection de l'atmosphère	Le PPA permet de planifier des actions pour reconquérir et préserver la qualité de l'air sur le territoire. Ce document obligatoire est régi par le code de l'environnement (articles L. 222-4 à L. 222-7 et R. 222-13 à R. 222-36). Le PPA définit des objectifs à atteindre ainsi que les mesures, réglementaires ou portées par les acteurs locaux, qui permettront de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites fixées par l'Union Européenne.
5. PLU	Plan local d'urbanisme	En France, le plan local d'urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000. Le PLU est régi par les dispositions du code de l'urbanisme, essentiellement aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants.
6. Scot	Schéma de cohérence territoriale	Le Scot est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale, il remplace l'ancien schéma directeur.
7. SRCAE	Schéma régional de l'air, du climat et de l'énergie	Elaboré conjointement par l'Etat et la Région, sa vocation est de définir les grandes orientations et objectifs régionaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, maîtrise de la demande d'énergie, développement des énergies renouvelables, qualité de l'air et adaptation au changement climatique.
8. Znieff	Zone naturelle d'intérêt floristique et faunistique	L'inventaire des Znieff est un programme d' inventaire naturaliste et scientifique lancé en 1982 par le ministère chargé de l'environnement et confirmé par la loi du 12 juillet 1983 dite Loi Bouchardeau . La désignation d'une Znieff repose surtout sur la présence d'espèces ou d'associations d'espèces à fort intérêt patrimonial. La présence d'au moins une population d'une espèce déterminante permet de définir une Znieff.



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

**Avis n°2 de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
de Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet de construction d'une plateforme
logistique, zone de la Thominière, commune de Saint-
Martin-de-Crau (13)**

n° MRAe : 2019-2423

Préambule

Conformément aux dispositions prévues par les articles L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale a été saisie par M. le Préfet des Bouches-du-Rhône sur la base du dossier de demande d'autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), pour le projet de plateforme logistique, zone de la Thominière, situé sur le territoire de la commune de Saint-Martin-de-Crau (13). Le maître d'ouvrage du projet est SARL La Thominière, groupe CARNIVOR.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 (1) sur lequel l'Autorité environnementale a déjà émis un avis en date du 02 juillet 2019,
- un *addendum* à l'étude d'impact, à l'issue de l'avis de l'Autorité environnementale précité Les annexes 4, 5 et 6 de cet addendum se substituent respectivement aux annexes 3, 4 et 5 de l'étude d'impact.

La DREAL PACA a accusé réception du dossier à la date du 11 septembre 2019, date de départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de l'Autorité environnementale.

Suite à la décision du Conseil d'État n°400 559 en date du 6 décembre 2017, la mission régionale d'autorité environnementale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a adopté le présent avis.

Pour établir son avis, la DREAL PACA a consulté, conformément aux dispositions prévues par l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'Agence régionale de santé (ARS) et le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du code de l'environnement, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7-II, l'avis est également publié sur le SIDE (système d'information développement durable environnement) :

<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DRPACA/avis-ae-projets-paca.aspx>

accessible via le site internet de l'autorité environnementale / DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-r1406.html>

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L. 122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.

L'article L. 122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'Autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. L'Autorité environnementale recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

Enfin, une transmission de la réponse à la DREAL serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets.

Sommaire de l'avis

Préambule.....	2
Synthèse de l'avis.....	4
Avis.....	6
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	6
1.1. Présentation du projet, contexte et objectifs.....	6
1.2. Historique du dossier.....	6
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>	8
1.4. Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale.....	8
1.5. Avis sur la qualité du dossier.....	9
1.6. Avis Sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées.....	9
1.6.1. <i>Scénario de référence :.....</i>	9
1.6.2. <i>Solutions de substitution.....</i>	10
2. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux environnementaux en présence.....	11
2.1. Sur la biodiversité, y compris Natura 2000.....	11
2.2. Sur le paysage.....	12
2.3. Sur la qualité de l'air et le changement climatique et l'énergie.....	13
2.3.1. <i>Qualité de l'air.....</i>	13
2.3.2. <i>Changement climatique.....</i>	15

Synthèse de l'avis

Le projet d'une superficie de 23,5 ha consiste en la création d'une plate-forme logistique dans le parc logistique de Saint-Martin-de-Crau (13) qui s'étend sur 540 ha.

Le projet est situé sur la partie est de la zone logistique dite zone de la Thominière. Il a été autorisé par arrêté préfectoral du 9 septembre 2013 au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, puis annulé par le tribunal administratif. Le présent projet a été modifié par rapport au projet de 2013.

Le premier avis de l'Autorité environnementale¹ sur le dossier de demande de permis de construire avait relevé des insuffisances en termes :

- de justification du projet et de solutions de substitution de moindre impact ;
- d'étude des effets cumulés avec les autres entrepôts de la zone logistique s'agissant de l'ensemble des enjeux environnementaux ;
- d'impacts sur la qualité de l'air et sur la lutte contre le changement climatique.

L'addendum à l'étude d'impact transmis par le pétitionnaire, dans le cadre de l'autorisation environnementale, est composé notamment :

- du mémoire de réponse à l'avis de la MRAe sur l'étude d'impact du permis de construire (annexe 3) dans lequel le pétitionnaire apporte une réponse à chaque recommandation émise par l'autorité environnementale dans son avis du 2 juillet 2019 ;
- du volet naturel de l'étude d'impact réactualisé (annexe 4) ;
- de l'évaluation appropriée des incidences Natura 2000 actualisée (annexe 5).

Les compléments apportés à l'étude d'impact portent sur l'analyse des effets cumulés du projet sur la biodiversité et sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Les autres thématiques sur lesquelles l'Autorité environnementale avait relevé des insuffisances sont traitées dans le mémoire en réponse. Ces éléments auraient dû figurer dans l'étude d'impact réactualisée.

¹ [Avis de la MRAe du 2 juillet 2019](#)

Recommandations principales

- **revoir le scénario de référence dans une logique de maintien d'un espace non artificialisé. Démontrer que le choix du projet est celui du moindre impact environnemental (comparaison des solutions de substitution envisagées). Justifier le besoin important de stockage par rapport aux capacités résiduelles des entrepôts existants.**
- **reprendre l'analyse de la qualité de l'air à l'état initial en fournissant des valeurs locales (mesures in situ) et récentes sur l'ensemble des polluants mentionnés à l'article R. 221-1 du code de l'environnement et dans les recommandations de l'OMS.**
- **reprendre l'évaluation des impacts du trafic poids-lourds sur la qualité de l'air à l'aide de modèles d'émission et de transfert à l'atmosphère sur la base de trafics concernant la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau. Compléter le dossier par une évaluation quantitative des risques sanitaires liés à la pollution de l'air par le projet (y compris effets cumulés). Proposer le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des incidences éventuellement détectées.**
- **procéder au calcul des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet en tenant compte de sa zone de chalandise, y compris les effets cumulés avec les autres entrepôts de la zone logistique. Proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des éventuels écarts avec la trajectoire de diminution des émissions de gaz à effet de serre de la stratégie nationale bas carbone.**

Avis

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

1.1. Présentation du projet, contexte et objectifs

Le projet consiste en la création d'une plateforme logistique comportant deux bâtiments A et B, dans la partie est de la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau, dite zone de la Thominière. L'emprise totale du projet est de 23,5 ha et se divise en quatre lots :

- le lot 1 d'une surface de 1,4 ha environ non bâti,
- le lot 2 d'une surface de 8,2 ha environ, comprend le bâtiment A (d'une superficie de 3,1 ha avec deux cellules de stockage de 12 000 m² et une cellule de stockage de 6 000 m²), des bassins, voiries, stationnement PL et VL, des locaux techniques et espaces verts,
- le lot 3 d'une surface de 12 ha environ, comprend le bâtiment B (d'une superficie de 4,4 ha et comporte trois cellules de stockage de 12 000 m² et une cellule de stockage de 6 000 m²), des bassins, voiries, stationnement PL et VL, des locaux techniques et espaces verts.
- Le lot 4 d'une superficie de 1,8 ha environ supporte les voiries communales.

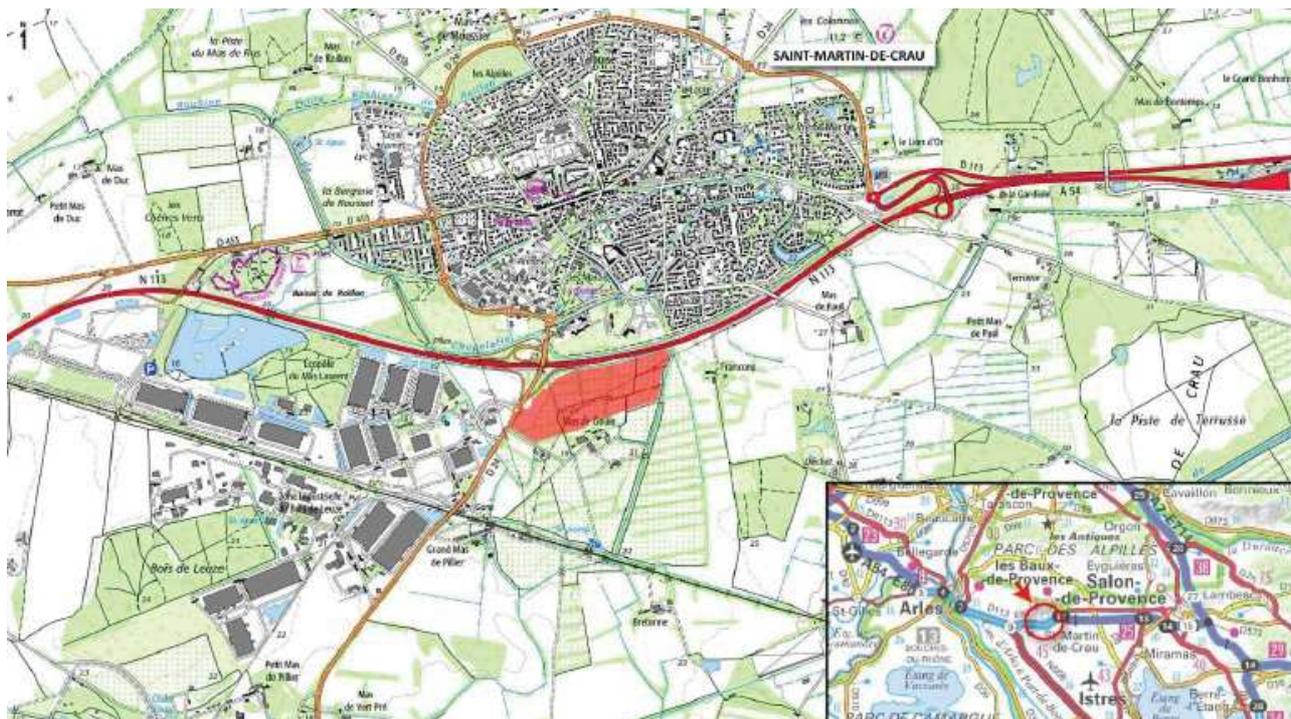


Figure 1 : plan de situation. Source : étude d'impact.

1.2. Historique du dossier

Une première demande d'autorisation d'exploiter a été déposée le 10 décembre 2009. Le préfet des Bouches-du-Rhône a autorisé l'exploitation (ICPE) de cette plateforme par arrêté préfectoral du 9 septembre 2013. Cette autorisation a été attaquée par des riverains et le Tribunal administratif a annulé l'arrêté du 9 septembre 2013, par audience du 15 décembre 2016 et lecture du 12 janvier 2017, au motif que le dossier ne contenait pas d'évaluation appropriée des incidences Natura

2000 alors que le site Natura 2000 ZSC « Crau centrale-Crau sèche » est en bordure immédiate et que le site Natura 2000 ZPS « Crau » est distant de moins de 400 m. La SARL La Thominière a fait appel de cette décision et, en parallèle, a déposé une nouvelle demande d'autorisation environnementale, le 18 août 2018. Des dossiers complémentaires ont, par la suite, été transmis le 19 mars 2019 en réponse à une demande de compléments faite par la DREAL PACA. La demande de permis de construire pour la création d'une plateforme logistique, zone de la Thominière, a été déposée le 8 mars 2019.

L'étude d'impact indique (p. 8) : « *la nouvelle demande d'autorisation environnementale intègre une nouvelle étude d'impact conforme à la réglementation et tenant compte des adaptations non substantielles apportées au projet. D'une manière générale, le projet reste identique à celui autorisé initialement en 2013. Les principales modifications concernent :*

- *modification de la hauteur : acrotère porté de 13 m à 14,50 m (nouvelle hauteur libre de 11,50 m),*
- *évitement des zones à enjeux écologiques fort et modéré identifiées sur la bordure est du projet B : déplacement du bâtiment B de 8,60 m vers l'ouest,*
- *redécoupage des lots 2 et 3, notamment pour disposer de la distance minimale de 20 m des limites de propriété à l'ouest du bâtiment B, compte-tenu du décalage opéré pour la préservation de la zone écologique à l'est,*
- *modifications de certaines plantations,*
- *suppression du bassin n°2 (nord-ouest),*
- *redistribution des locaux techniques,*
- *suppression des réserves d'eau pour la défense extérieure contre l'incendie dans la mesure où le réseau d'eau brute délivrera les débits nécessaires,*
- *modification de la taille de certaines cellules qui est portée à 12 000 m².*

Il est à noter que le plan local d'urbanisme (PLU) a également été partiellement annulé², pour insuffisance d'évaluation environnementale de la partie du pôle logistique dit « secteur 15 » eu égard à sa sensibilité écologique avérée. Le PLU (5) fait actuellement l'objet d'un projet de révision sur lequel l'Autorité environnementale a exprimé un avis en juin 2018³.

Historiquement, la commune de Saint-Martin-de-Crau disposait d'un plan d'occupation des sols (POS - 3), dont le projet de remplacement par le plan local d'urbanisme a été adopté par délibération, le 18 mars 2004, puis approuvé en 2011. Il a ensuite fait l'objet de deux modifications simplifiées, en décembre 2011 et juin 2013.

En juillet 2014, le PLU a été annulé par le Tribunal administratif de Marseille, puis remis en vigueur le 12 mai 2016, suite à l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Marseille à l'exception du « secteur 15 » (une partie du pôle logistique) sur lequel le POS s'applique.

Enfin, une procédure de révision est en cours depuis le 16 juin 2016.

Le projet n'est pas concerné par le « secteur 15 ». Le PLU classe la zone en 1AUE et le projet de PLU classe la zone en UE (zone d'activités économiques).

² [Arrêt du 12 mai 2016 de la Cour administrative d'appel de Marseille](#) et jugement du 11 juillet 2014 du Tribunal administratif de Marseille.

³ [Avis de l'Autorité environnementale du 25 juin 2018](#) sur le projet de révision du PLU de Saint-Martin-de-Crau.

1.3. Procédures

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

Le projet de création d'une plateforme logistique, zone de la Thominière, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et/ou de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement. Déposé le 11 septembre 2019 au titre d'une demande d'autorisation d'exploiter, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques 1 (installations classées pour la protection de l'environnement) et 39 (travaux, constructions et opérations d'aménagement) du tableau annexe du R. 122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017.

Le contenu de l'étude d'impact est précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

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

Le projet relève des procédures d'autorisation suivantes :

- permis de construire,
- autorisation environnementale incluant un volet autorisation liée aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et un volet autorisation de déroger à la législation sur la protection des espèces.

L'étude d'impact initiale a été réalisée dans le cadre de la demande de permis de construire. Elle doit être réactualisée dans le cadre de la deuxième autorisation, compte tenu des recommandations de l'Autorité environnementale dans son premier avis⁴.

L'avis de l'Autorité environnementale du 2 juillet 2019 sur le dossier de demande de permis de construire avait relevé des insuffisances en termes de justification du projet et de solutions de substitution de moindre impact, d'étude des effets cumulés avec les autres entrepôts de la zone logistique, et enfin en termes d'impacts sur la qualité de l'air et sur la lutte contre le changement climatique. Le dossier relatif à l'autorisation environnementale, qui fait l'objet de la présente saisine de l'Autorité environnementale, comporte la même étude d'impact qui a été complétée à la suite de cet avis.

1.4. Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale

Les enjeux identifiés par l'Autorité environnementale sont les suivants :

- la préservation de la biodiversité, notamment vis-à-vis des espèces protégées et des sites Natura 2000 entourant le projet,
- la préservation du paysage de la Crau, notamment comme paysage agricole,
- la préservation de la qualité de l'air et la lutte contre le changement climatique liée au trafic supplémentaire de poids-lourds généré par le projet au sein de la zone logistique,
- la préservation de la nappe de la Crau (ressource stratégique et vulnérable pour l'alimentation en eau potable) qui est affleurante,

⁴ Si le projet fait l'objet de plusieurs autorisations échelonnées dans le temps, le maître d'ouvrage, si les incidences du projet n'ont pu être identifiées correctement ni appréciées lors de la première autorisation, actualise l'étude d'impact dans le cadre des autorisations suivantes qui permettent également d'apprécier toutes les incidences du projet. Cette nouvelle évaluation s'effectue dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet.

- la prise en compte du risque d'inondation, car le projet recoupe une zone d'expansion des eaux de ruissellement,
- les nuisances, notamment le bruit vis-à-vis des riverains du mas de Gouin.

Le présent avis de l'Autorité environnementale sera centré sur les réponses apportées par le pétitionnaire suite aux insuffisances de l'évaluation environnementale relevées dans l'avis du 2 juillet 2019.

1.5. Avis sur la qualité du dossier

L'étude d'impact aurait du être réactualisée dans un seul document, en réponse aux recommandations de l'Autorité environnementale. Or, l'addendum comprend uniquement les versions actualisées des annexes de l'étude d'impact initiale. Ainsi, les éléments contenus dans le mémoire en réponse auraient dû figurer dans l'étude d'impact pour une meilleure lisibilité et présenter un caractère auto-portant pour le public.

L'analyse complétée, dans le cadre de l'addendum, des incidences du projet sur le paysage, la qualité de l'air et le changement climatique, présente encore des insuffisances (cf. paragraphes dédiés).

S'agissant plus particulièrement des effets cumulés, lors du précédent avis, l'Autorité environnementale jugeait leur analyse insuffisante en rappelant qu'il était attendu : « *une analyse précise des effets cumulés avec les autres entrepôts de la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau qui s'étend sur une surface importante de 540 ha avec un million de m² déjà construits et ce, pour chaque enjeu environnemental principal : biodiversité, paysage, qualité de l'air et changement climatique, ressource en eau* ».

Le maître d'ouvrage complète le volet naturel de l'étude d'impact (VNEI) avec une analyse des effets cumulés pour la biodiversité (p.81 à 83 du VNEI). En revanche, cette analyse n'est pas réalisée pour les autres enjeux environnementaux cités dans le premier avis, à savoir le paysage, la qualité de l'air et changement climatique, la ressource en eau (cf. chapitre 2).

1.6. Avis Sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées

1.6.1. Scénario de référence :

L'étude d'impact indique pour le scénario de référence (EI , p. 135) :

- « *Le Plan local d'urbanisme de la commune de Saint-Martin-de-Crau classe la zone de la Thominière en zone 1AUe, zone à caractère naturel, destinée à être urbanisée par l'accueil d'activités économiques sous forme d'opérations d'ensemble.* »
- « *Ainsi, l'évolution possible du terrain, avec ou sans la réalisation du projet porté par la SARL La Thominière, demeure identique puisqu'en l'absence de réalisation du projet par cet aménageur, les terrains seraient cédés à un autre aménageur du territoire, pour un usage similaire ou lié à une activité économique, tel que le prévoit le PLU* ».

L'Autorité environnementale a considéré dans son précédent avis que le scénario de référence ne peut être justifié uniquement par le seul zonage du PLU, cette parcelle est un ancien verger et une modification ou une révision du PLU qui lui rendrait sa vocation agricole ne peut être exclue. Un scénario de référence sans projet d'entrepôt aurait dû être étudié. Le maître d'ouvrage indique dans le dossier que « *depuis dix années, ce site est destiné à être urbanisé par l'accueil d'activités économiques sous forme d'opérations d'ensemble comme en témoigne la première demande d'autorisation d'exploitation déposée en 2009 et qui avait été autorisée par le préfet des Bouches-du-Rhône en 2013* ».

L'étude d'impact ne fait pas application des dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement sur ce point, car elle ne donne pas un « *aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet*⁵ ».

1.6.2. Solutions de substitution

L'étude d'impact comprend un chapitre (EI, p.224) nommé « *solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et raisons du choix effectué* ». Pour l'Autorité environnementale, dans son avis du 2 juillet 2019, les trois scénarios étudiés (variantes 2013, 2017 et 2018) ne sont pas des solutions de substitution, mais des variantes d'un même projet. Il était attendu l'étude de solutions de substitution telles que :

- choix d'un site différent dans une logique de moindre impact environnemental : préservation de l'activité agricole, possibilité d'utiliser du fret ferroviaire pour lutter contre le changement climatique ;
- choix d'une implantation dans la zone logistique existante (densification) de Saint-Martin-de-Crau afin de ne pas artificialiser les sols ;
- choix de répartir le besoin de stockage dans des entrepôts existants disposant d'une capacité résiduelle.

Dans le dossier, le maître d'ouvrage indique que trois autres sites ont été étudiés : Nîmes, en continuité de l'actiparc de Grézan (30), Entraigues-sur-la-Sorgue – ZAC du Plan d'Entraigues-sur-la-Sorgue (84), Salon-de-Provence au nord de la ZAC de la Crau (13). Ces trois sites ont en commun d'être situés en zone agricole des PLU concernés et d'être soumis à des contraintes réglementaires préalables (notamment étude agricole) avant de pouvoir être aménagés. Le porteur de projet indique de manière succincte les enjeux environnementaux de chaque site, sans les hiérarchiser entre eux. Il ne démontre pas dans quelle mesure leur impact environnemental a conduit à les écarter au profit du site de la Thominière.

Aucun scénario proposé ne va dans le sens d'une implantation dans la zone logistique existante de Saint-Martin-de-Crau (densification) ou d'une répartition du stockage dans des entrepôts existants disposant d'une capacité résiduelle. Si ces solutions n'étaient pas envisageables ceci doit être clairement démontré.

Il était attendu du porteur de projet qu'il aille au bout de sa démonstration en justifiant que le choix du projet est celui du moindre impact environnemental, le dossier ne présentant aucune comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine.

Par ailleurs, la justification du besoin de stockage (113 400 m³) n'apparaît toujours pas : il n'est pas fait la démonstration que la construction de nouvelles surfaces d'entrepôts logistiques, dans un secteur déjà très largement pourvu, réponde à un besoin précisément identifié et quantifié.

Recommandation 1 : revoir le scénario de référence dans une logique de maintien d'un espace non artificialisé. Démontrer que le choix du projet est celui du moindre impact environnemental (comparaison des solutions de substitution envisagées). Justifier le besoin important de stockage par rapport aux capacités résiduelles des entrepôts existants.

⁵ 3° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

2. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux environnementaux en présence

2.1. Sur la biodiversité, y compris Natura 2000

Le site d'implantation de la plateforme logistique se situe :

- en limite du site ZSC (directive habitats) « Crau centrale-Crau sèche », à 3,5 km du site ZSC (directive habitats) « Marais de la vallée des Baux et marais d'Arles » et à 500 m du site ZPS (directive oiseaux) « Crau » ;
- en bordure de la Znieff (7) de type II « Crau », à 3 km de la Znieff de type II « Etang des Aulnes » et à 1,5 km de la Znieff de type I « Crau sèche » ;
- dans la zone de concentration en erratisme de l'Aigle de Bonelli et à 500 m du domaine Vital du Faucon Crécerelle ;
- à 2,5 km de la réserve naturelle nationale des coussouls de Crau ;
- à 5 km de la réserve biologique de Camargue, à 6 km du parc naturel régional des Alpilles et à 3 km de l'espace naturel sensible Etang des Aulnes ;
- hors réservoir de biodiversité ou corridor.

Dans son précédent avis, l'Autorité environnementale indique que, sur la partie est, la zone d'emprise empiète sur des habitats d'espèces potentiels à enjeux modérés pour la Diane, dont la présence est fortement potentielle sur la zone d'étude avec la présence de nombreux pieds de sa plante hôte (l'Aristolochie à feuilles rondes). Il convient d'appliquer le principe d'absence de perte nette de biodiversité à ces habitats. Dans cet objectif, le porteur du projet a complété la mesure E2 (éviter d'une partie de la zone d'implantation du projet et délimitation d'une zone de non-intervention sur la station de reproduction potentielle de la Diane) dans le VNEI. Il prévoit une extension de la station d'Aristolochie à feuille ronde, habitat naturel de la Diane, « sur une surface supplémentaire au moins égale à 500 m² », sur le secteur sud est du projet, mesure qui n'est pas identifiée par le dossier comme une mesure compensatoire.

Par ailleurs, tel que préconisé dans l'avis précédent, l'analyse des effets cumulés sur la biodiversité a été reportée dans le VNEI. Néanmoins, l'Autorité environnementale réitère sa recommandation n°4⁶ de l'avis précédent, le maître d'ouvrage concluant cette analyse par une qualification des impacts des effets cumulés du projet sur la biodiversité comme étant « faibles ». Il estime que « le projet ne portera pas d'atteinte supplémentaire aux habitats caractéristiques de la Crau, à savoir le coussoul et les pelouses sèches méditerranéennes, qui ont été en partie détruits par le développement de la ZI du Bois de Leuze » (p. 83 VNEI). Au vu des effets cumulés sur la biodiversité identifiés dans le dossier, de la richesse des zones naturelles bordant le site et de la multiplication des projets dans la zone logistique, l'autorité environnementale maintient en effet son analyse et considère que les impacts des effets cumulés du projet sont sous-évalués.

Le maître d'ouvrage reconnaît malgré tout dans le VNEI réactualisé que « à l'échelle de la ZI du Bois de Leuze, ce projet participe à l'artificialisation des habitats naturels et à la fragmentation des populations de faune à faible capacité de déplacement (reptiles, petits mammifères notamment) » (p.119 VNEI). Il propose dès lors une mesure de compensation consistant en la rétrocession d'un terrain de 18 ha à proximité du Bois de Leuze au conservatoire d'espaces naturels (CEN) PACA. Le pétitionnaire fait valoir la situation du terrain au sein d'un réservoir de biodiversité à remettre en état. Il indique que cette mesure de compensation vise « les habitats ayant été les plus impactés par la ZI du Bois de Leuze, à savoir les friches et pelouses sèches méditerranéennes (...) ». Il précise, en effet, s'affranchir du principe d'équivalence écologique, c'est-à-dire que les composantes

⁶ Recommandation n°4 : requalifier le niveau des effets cumulés du projet sur la biodiversité de « faibles » en « forts » et mettre en place la séquence ERC afin de respecter l'absence de perte nette de biodiversité.

de biodiversité compensées et impactées ne sont pas équivalentes. Au contraire, en application de ce principe, sur le plan qualitatif, la mesure compensatoire devrait viser les mêmes composantes des milieux naturels que celles impactées par le projet. En l'espèce, la parcelle proposée à la compensation est située au sein de la Znieff de type I et II « Crau » et « Crau sèche » désignant des étendues de type steppique alors que le site du projet est couvert par des friches liées à l'abandon de l'arboriculture. Ainsi, le dossier ne fait état d'aucune méthode de dimensionnement de la compensation permettant de démontrer que cette mesure répond aux pertes de biodiversité à compenser sur la base du principe d'équivalence écologique, voire de l'additionnalité⁷. Le choix du site et sa surface semblent davantage contraints par les caractéristiques d'une parcelle en propriété du porteur de projet que fait dans l'objectif de proposer une véritable compensation écologique.

Recommandation 2 : démontrer que la mesure de compensation proposée (rétrocession d'un terrain de 18 ha au CEN) répond aux pertes nettes de biodiversité à compenser.

Natura 2000

Le porteur de projet a complété l'évaluation appropriée des incidences Natura 2000 tel que préconisé par la recommandation 5 de l'avis du 2 juillet 2019.

L'Autorité environnementale relevait ainsi le caractère incomplet des mesures à appliquer au projet résultant d'une analyse des impacts du projet non entièrement aboutie, notamment sur les enjeux touchant les chiroptères et les oiseaux bénéficiant de la protection des sites Natura 2000.

Le porteur de projet a complété les mesures d'évitement et de réduction proposées :

- mesure E1 : ajout d'un plan détaillé et délimitation d'une zone de quiétude d'environ 30 mètres de large ;
- mesure R1 : précision du nombre d'arbres abattus (deux arbres) et ajout d'une nouvelle mesure R6 : abattage « de moindre impact » d'arbres gîtes potentiels ;
- mesure R3 (ex mesure R2) relative à l'éclairage : il n'est plus question d'une utilisation ponctuelle de l'éclairage, l'installation d'éclairages étant prévue en façade sud des bâtiments. De ce fait, les préconisations pour la conception de l'éclairage extérieur sont précisées. Et une carte indiquant la localisation des zones éclairées est ajoutée au dossier.
- mesure R4 : Ajout d'éléments techniques avec quantification et cartographie des haies destinées à être créées en limite sud du projet et renforcées à l'ouest du projet ;
- l'alignement de platanes situé à l'ouest du projet sera conservé, étant précisé que l'emprise des lots sera reculé d'au moins 100 mètres par rapport à ce linéaire ;
- ajout d'une mesure I1 : non usage de traitements phytosanitaires biocides et de tout produit polluant susceptible d'impacter négativement le milieu.

2.2. Sur le paysage

Dans son avis du 2 juillet 2019, l'Autorité environnementale soulignait la faiblesse de l'analyse de l'état initial et l'absence de véritable étude paysagère incluant une analyse des effets cumulés de ce projet avec les autres entrepôts de la zone logistique sur le paysage de la Crau.

L'analyse de l'état initial paysager n'a pas été développée et le projet souffre toujours de l'absence d'une véritable étude paysagère. En particulier, s'agissant des effets cumulés, le porteur de projet s'affranchit d'une analyse en indiquant dans le dossier, l'absence de co-visibilité du projet de la Thominière avec les zones Ecopole et Bois de Leuze. Il juge que les mesures d'insertion architecturale et paysagère réduisent les effets cumulés liés à l'accumulation d'entrepôts. Or, en l'absence

⁷ [Article 69 de la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages](#)

d'étude paysagère préalable, la pertinence des mesures d'intégration paysagère proposées ne peut être affirmée.

L'Autorité environnementale réitère donc sa recommandation.

Recommandation 3 : réaliser une véritable étude paysagère (notamment état initial et mesures) incluant les effets cumulés avec la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau.

2.3. Sur la qualité de l'air et le changement climatique et l'énergie

2.3.1. Qualité de l'air

Dans son avis précédent, l'Autorité environnementale soulignait le caractère trop ancien d'une analyse de l'état initial de la qualité de l'air (période de 2013 à 2015) basée sur deux stations de mesures trop éloignées de la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau. Il était donc préconisé de « reprendre l'analyse de la qualité de l'air à l'état initial en fournissant des valeurs locales (mesures in situ) et récentes sur l'ensemble des polluants mentionnés à l'article R.221-1 du code de l'environnement et dans les recommandations de l'OMS » (recommandation 7).

Dans le dossier, le porteur de projet fournit les émissions de polluants par secteurs d'activité sur la commune de Saint-Martin-de-Crau pour l'année 2016 (données issues de l'outil CIGALE développé par Atmo Sud). Ces données sont complétées par les résultats de l'étude menée par Bureau Veritas en 2010 pour 11 entrepôts de la zone logistique. Un tableau présente les concentrations maximales obtenues par les modalisations de dispersion atmosphérique et les compare aux valeurs de référence de chaque polluant définis dans l'article R.221-1 du code de l'environnement. Cette comparaison conduit à la détermination d'un ratio entre les valeurs calculées et les valeurs guides pour chaque polluant. Tous les ratios sont très inférieurs aux valeurs de référence.

Le pétitionnaire ne répond pas à la recommandation de l'Autorité environnementale dans le sens où il fournit d'une part, des données d'émissions de polluants récentes mais non spécifiques au site de la zone logistique et non modélisées, et d'autre part, des concentrations maximales de polluants obtenues par modélisation sur la zone concernée mais datant de 2010. Ces données-ci sont intéressantes, car elles permettent d'établir un état précis de la qualité de l'air sur la zone logistique et peuvent être comparées aux normes de qualité de l'air issues de l'article R.221-1 du code de l'environnement, mais elles sont trop anciennes.

L'Autorité environnementale réitère donc sa recommandation.

Recommandation 4 : reprendre l'analyse de la qualité de l'air à l'état initial en fournissant des valeurs locales (mesures in situ) et récentes sur l'ensemble des polluants mentionnés à l'article R. 221-1 du code de l'environnement et dans les recommandations de l'OMS.

Le trafic de poids-lourds lié au projet est évalué à 250 mouvements par jour (125 entrants et 125 sortants). Les flux des différents polluants liés à ce trafic important ne sont pas quantifiés. L'étude d'impact donne uniquement des indications relatives à l'absence de zones sensibles sur le passage des flux de poids-lourds, excepté les habitations du Mas de Gouin (p.163 - EI) et précise ne pas détenir de données relatives à la quantification des flux de polluants (p.170 – EI).

Pour l'Autorité environnementale, dans son avis précédent, les effets du projet sur la qualité de l'air et la santé humaine ne sont pas étudiés.

Dans le dossier, le maître d'ouvrage procède à une quantification des flux de polluants liés au projet à partir du logiciel IMPACT-ADEME, en y ajoutant les flux issus de la circulation des véhicules

légers (p.35 à 37 du mémoire en réponse). Néanmoins, faute de mesures *in situ*, le pétitionnaire estime la contribution du projet aux émissions de polluants de la commune et non aux émissions issues de la zone logistique. Il conclut à une contribution du projet « négligeable » ne requérant aucune mesure supplémentaire. Et il ne réalise donc pas, telle que préconisée, d'évaluation des risques sanitaires des impacts sur la qualité de l'air dus à l'augmentation du trafic de poids-lourds, en particulier pour les riverains du mas de Gouin.

Au contraire de l'analyse menée dans le VNEI sur la biodiversité, le pétitionnaire ne prend pas en compte les effets cumulés dans l'impact sanitaire du projet, car « *les entrepôts des zones Ecopole et ZI du Bois de Leuze ne constituent pas des projets visés par le point 5.e) de l'article R. 122-5 du code de l'environnement* ». Il ne procède de ce fait à aucune analyse au titre des effets cumulés.

Par ailleurs, aucune comparaison des concentrations modélisées dues aux impacts du projet (y compris effets cumulés) avec les valeurs de concentration des polluants de l'état initial, ainsi qu'avec les valeurs de référence, n'est réalisée.

L'étude des effets du projet sur la qualité de l'air et la santé humaine n'est pas suffisante. En effet, elle ne permet pas de rendre compte des impacts induits par le projet sur les émissions de polluants de la zone logistique et de comparer le niveau de pollution atteint avec les seuils de polluants réglementaires.

Recommandation 5 : reprendre l'évaluation des impacts du trafic poids-lourds sur la qualité de l'air à l'aide de modèles d'émission et de transfert à l'atmosphère sur la base de trafics concernant la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau. Compléter le dossier par une évaluation quantitative des risques sanitaires liés à la pollution de l'air par le projet (y compris effets cumulés). Proposer le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des incidences éventuellement détectées.

Dans son avis du 2 juillet 2019, l'Autorité environnementale relevait que les effets du projet sur la qualité de l'air n'étaient pas étudiés et soulignait l'absence de cohérence avec le SRCAE (6) PACA⁸, le PPA (4) des Bouches-du-Rhône⁹ et le PCAET (2) d'Arles¹⁰. Le maître d'ouvrage indique dans le dossier que « *la Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette a lancé en 2016 des études pour créer une plateforme de transfert routier/ferroviaire sur les zones d'activités ECOPOLE et BOIS DE LEUZE. Ces études sont toujours en cours et le projet de création de plateforme logistique porté par la SARL La Thominière ne remet pas en cause la réalisation de cette plateforme de transfert. La nouvelle plateforme logistique pourra en bénéficier quand cette dernière aura été aménagée. Le projet ne porte donc pas atteinte aux orientations du SRCAE PACA, du PPA des Bouches-du-Rhône et du PCAET d'Arles* ».

Il est attendu du maître d'ouvrage qu'il démontre que le projet, en lui-même, cherche à s'inscrire dans une logique de limitation de la part du routier dans le transport de marchandises par l'utilisation du fret ferroviaire.

⁸ Objectif T&U5 « optimiser la logistique urbaine » (favoriser le report modal, inciter le développement de stockage au cœur des agglomérations, développer des plateformes en intra urbain,...) et objectif T&U6 « réduire l'impact du transport de marchandises en termes de consommation d'énergie et d'émission de GES et de polluants » (favoriser le transport ferroviaire, ...).

⁹ Mesure réglementaire 1.3 : « mettre en place un plan logistique de transport fret aller/retour ».

¹⁰ Objectif de « développement de la logistique bas carbone » et plus précisément la création de la plateforme de transfert route/rail à Saint Martin de Crau.

2.3.2. Changement climatique

La justification du projet, par la présence d'axes routiers importants à proximité, est problématique alors que la lutte contre le changement climatique s'est imposée comme un enjeu environnemental de premier ordre.

L'analyse des impacts sur le climat est nettement insuffisante (EI, p.150) : elle est plus que succincte et uniquement qualitative¹¹. Elle ne prend en compte que les transports sur le site et non sur la zone de chalandise, ni les effets cumulés au niveau de la zone logistique avec les autres entrepôts.

Aucune information n'est donnée sur les possibilités de développer les énergies renouvelables (photovoltaïque en toiture...) : La plaine de la Crau faisant l'objet d'une pression soutenue pour les centrales photovoltaïques au sol en milieu agricole et naturel, la superposition sur un seul site de deux activités génératrices d'artificialisation des sols serait une mesure encourageante pour limiter le grignotage de la Crau.

Il n'est pas non plus fait mention de mesures particulières pour développer les modes alternatifs à la voiture individuelle pour les salariés du site.

Un des axes stratégiques de l'orientation sectorielle « T&U5 – optimiser la logistique urbaine » du schéma régional climat air énergie (SRCAE) PACA, est de « développer les plates-formes et centres logistiques en intra-urbain en prenant en compte l'interconnexion avec les différents modes de transport (ferré notamment) afin de limiter l'augmentation des émissions liées au transport routier ».

Alors qu'une voie ferrée est présente à proximité du projet, aucune analyse ne figure dans l'étude d'impact sur les possibilités de report modal du trafic routier vers le fret ferroviaire.

Recommandation 6 : procéder au calcul des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet en tenant compte de sa zone de chalandise, y compris les effets cumulés avec les autres entrepôts de la zone logistique. Proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des éventuels écarts avec la trajectoire de diminution des émissions de gaz à effet de serre de la stratégie nationale bas carbone.

¹¹ Dans le mémoire en réponse, le porteur de projet précise que le projet « ne relève pas des installations soumises à quotas d'émissions de gaz à effet de serre » et indique donc, à titre purement informatif, que les émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic induit par le projet s'élèvent à 897 tonnes équivalent carbone par année (calcul effectué par le logiciel Impact Ademe), « soit l'équivalent des émissions produites au niveau national par environ 75 habitants ».

Glossaire

Acronyme	Nom	Commentaire
1.	Natura 2000	Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).
2. PCAET	Plan climat air énergie territorial	Le plan climat air énergie territorial (PCAET), document cadre de la politique énergétique et climatique des collectivités, constitue un projet territorial de développement durable dont la finalité est la lutte contre le changement climatique et l'adaptation du territoire. Le plan climat air énergie territorial (PCAET) est défini à l'article L.222-26 du code de l'environnement et précisé aux articles R.229-51 à R.229-56.
3. POS	Plan d'occupation des sols	Remplacé par le PLU
4. PPA	Plan de protection de l'atmosphère	Le PPA permet de planifier des actions pour reconquérir et préserver la qualité de l'air sur le territoire. Ce document obligatoire est régi par le code de l'environnement (article L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à R.222-36). Le PPA définit des objectifs à atteindre ainsi que les mesures, réglementaires ou portées par les acteurs locaux, qui permettront de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites fixées par l'Union Européenne.
5. PLU	Plan local d'urbanisme	En France, le plan local d'urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000. Le PLU est régi par les dispositions du code de l'urbanisme, essentiellement aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants.
6. SRCAE	Schéma régional de l'air, du climat et de l'énergie	Elaboré conjointement par l'Etat et la Région, sa vocation est de définir les grandes orientations et objectifs régionaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, maîtrise de la demande d'énergie, développement des énergies renouvelables, qualité de l'air et adaptation au changement climatique.
7. Znieff	Zone naturelle d'intérêt floristique et faunistique	L'inventaire des Znieff est un programme d' inventaire naturaliste et scientifique lancé en 1982 par le ministère chargé de l'environnement et confirmé par la loi du 12 juillet 1983 dite Loi Bouchardeau . La désignation d'une Znieff repose surtout sur la présence d'espèces ou d'associations d'espèces à fort intérêt patrimonial. La présence d'au moins une population d'une espèce déterminante permet de définir une Znieff.