



**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 construction d'un hôtel de logistique urbaine
sur la commune de Marseille (13)

N° MRAe
2024APPACA1/3575

MRAe

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

Avis du 5 janvier 2024 sur le projet de construction d'un hôtel de logistique urbaine sur la commune de Marseille (13)

PRÉAMBULE

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) PACA s'est réunie le 5 janvier 2024, à Marseille. L'ordre du jour comportait notamment l'avis sur le projet de construction d'un hôtel de logistique urbaine sur la commune de Marseille (13).

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 5 janvier 2024 en collégialité électronique par Jean-Michel Palette et Sylvie Bassuel, membres de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

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.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 et R122-7 du Code de l'environnement (CE), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par la commune de Marseille, pour avis de la MRAe sur le projet de construction d'un hôtel de logistique urbaine sur la commune de Marseille (13). Le maître d'ouvrage du projet est la société RETAIL PRODEV. Le dossier comporte notamment :

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

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 novembre 2023. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

En application de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 20 novembre 2023, l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 7 décembre 2023 ;
- par courriel du 20 novembre 2023, le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 20 décembre 2023.

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

Le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, 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.

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. Il ne lui est n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

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.

Les articles L122-1 CE et R123-8-I-c) CE font obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'avis de 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. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe (ae-avis.p.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr) 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.

SYNTHÈSE

L'opération prévoit la réalisation d'un hôtel de logistique urbaine dans le quartier de la Valentine à l'est de Marseille, composé de six cellules logistiques d'une surface de plancher d'environ 3 000 m² chacune et de leurs bureaux associés.

La MRAe souligne que le dossier qui lui est soumis s'écarte de la notion de projet. En effet, compte-tenu du périmètre de projet qui a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas, les incidences des opérations de construction d'un hôtel de logistique urbaine et d'un restaurant doivent être évaluées dans la même étude d'impact.

Le dossier ne justifie pas le dimensionnement de l'hôtel de logistique urbaine, ni sa localisation. Il ne présente pas d'analyse comparative de sites potentiels d'implantation à l'échelle intercommunale et communale. Aucune stratégie de développement d'un système de desserte et de distribution décarbonées n'est évoquée alors qu'un tel projet constitue une opportunité particulière de concrétiser les objectifs de la stratégie nationale bas carbone visant à atteindre une neutralité carbone pour les transports à l'horizon 2050.

L'étude d'impact ne donne aucune indication sur la population environnante (résidents, travailleurs) qui sera potentiellement exposée aux nuisances générées ou accrues par le projet.

Concernant les nuisances sonores et l'émission de polluants atmosphériques, l'étude n'évalue pas l'impact du trafic supplémentaire induit par le projet sur les riverains et les futurs usagers, à partir de données de trafic avec et sans projet, vingt ans après la mise en service.

La MRAe relève qu'aucune estimation quantitative des émissions de gaz à effet de serre des phases de travaux et d'exploitation n'est fournie.

Le dossier ne quantifie pas les impacts bruts et résiduels de projet sur le milieu naturel, ce qui ne permet pas de s'assurer de la pertinence de leur hiérarchisation. La MRAe relève que le formulaire d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 joint au dossier n'est pas renseigné.

L'étude d'impact n'évalue pas les effets du projet sur les perceptions visuelles à l'échelle rapprochée et lointaine.

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

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	5
1.1. Contexte et nature du projet.....	5
1.2. Description et périmètre du projet.....	5
1.3. Procédures.....	6
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i>	6
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i>	7
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	7
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	7
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	8
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	9
2.1. Déplacements.....	9
2.2. Bruit.....	9
2.3. Qualité de l'air.....	10
2.3.1. <i>État initial</i>	10
2.3.2. <i>Incidences du projet</i>	11
2.4. Lutte contre le changement climatique.....	11
2.5. Risque d'inondation.....	12
2.6. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	12
2.6.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i>	12
2.6.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i>	14
2.7. Paysage.....	14
2.8. Pollution des sols et des eaux.....	14

AVIS

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

1.1. Contexte et nature du projet

L'opération prévoit la réalisation d'un hôtel de logistique urbaine¹ dans le quartier de la Valentine à l'est de Marseille. Le site du projet, d'une superficie de 11 ha environ, est bordé par les axes routiers RD2 au nord et RD2D à l'est, ainsi que par le cours d'eau de l'Huveaune et la voie ferrée de la ligne de Marseille-Saint-Charles à Vintimille au sud. Il s'agit d'un ancien site industriel (« *usine SBM produisant des pesticides et des engrais chimiques* ») dont l'activité a cessé en janvier 2007 et qui fait depuis l'objet de servitudes d'utilité publiques.



Figure 1: localisation du projet (en rouge) au sein de la commune. Source : étude d'impact.



Figure 2: localisation du projet (en jaune) au sein du quartier de la Valentine. Source : Géoportail.

Selon l'étude d'impact, l'opération « a pour ambition de développer une offre commerciale absente du territoire qui permet de capter les flux entrants de marchandises pour optimiser ensuite les livraisons en organisant une distribution mutualisée du « dernier kilomètre » à partir d'un vaste point de stockage en agglomération. Cet objectif est lié à la forte évolution des pratiques depuis la crise Covid, notamment en matière de livraisons à domicile ».

1.2. Description et périmètre du projet

Selon l'étude d'impact, l'opération de construction d'un hôtel de logistique urbaine comprend la démolition d'un bâtiment de bureaux, d'un entrepôt, d'un local transformateur et d'une tour aéroréfrigérante. Elle prévoit, sur une partie du site du projet (4,9 ha environ), la réalisation :

- de six cellules logistiques d'une surface de plancher d'environ 3 000 m² chacune réparties sur deux niveaux et leurs bureaux associés d'une surface de 1 700 m² environ ;
- de 69 places de stationnement pour les véhicules légers à l'ouest du bâtiment logistique, de 127 places pour les véhicules utilitaires au sud et de 34 places pour les poids lourds au nord ;
- de 20 quais au nord du bâtiment logistique et de 7 quais au sud.

1 La logistique urbaine peut être définie comme un ensemble d'opérations articulant stockages-déstockages, gestion des flux entrants/sortants de transport et livraison à destination et en provenance des clients urbains (cf. [rapport de la mission logistique urbaine durable](#), janvier 2021/juin 2021).

L'opération prévoit également la création d'un bassin de rétention et de décantation paysager à ciel ouvert.

Le dossier indique des dates prévisionnelles de commencement des travaux de démolition (octobre 2023) et de mise en service (septembre 2025).



Figure 3: plan de masse du projet. Source : étude d'impact.

L'opération est une composante d'un projet global relevant d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage ayant, conformément à l'article R122-3-1 CE, transmis à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement une demande d'examen au cas par cas le 26 avril 2021. Par [arrêté préfectoral n° AE-F09321P0121 du 28 mai 2021](#), l'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris la décision motivée de soumettre le projet à étude d'impact. Le dossier joint à l'appui de la demande d'examen au cas par cas indiquait qu'une autre opération était prévue sur le terrain d'assiette : « *une zone de restauration, sur une surface de plancher de 3 300 m², comprenant 4 bâtiments sur 2 niveaux avec 121 places de parkings en sous-sol, 10 places extérieures et un bâtiment en rez-de-chaussée* ».

Le présent dossier indique que les deux opérations « (restaurant et hôtel de logistique urbaine) sont séparé[s], et la présente étude d'impact (déposée en juin 2023) concerne uniquement l'hôtel de logistique urbaine ».

La MRAe souligne que le dossier qui lui est soumis s'écarte de la notion de projet, au sens de l'article L122-1 du Code de l'environnement. En effet, compte-tenu de la proximité géographique (même terrain d'assiette), les opérations de construction d'un hôtel de logistique urbaine et d'un restaurant doivent être regardées comme constituant un seul et même projet global, au sens du Code de l'environnement, comme cela a été le cas dans le cadre de la demande d'examen au cas par cas.

La MRAe recommande de revoir le périmètre de projet considéré par l'étude d'impact en y intégrant l'ensemble des opérations qui concernent l'aménagement du site du projet, à savoir la construction d'un hôtel de logistique urbaine et d'un restaurant.

1.3. Procédures

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

L'opération de construction d'un hôtel de logistique urbaine, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumise à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du Code de l'environnement (CE).

Déposée le 30 juin 2023 au titre de la demande de permis de construire, elle fait entrer le projet global dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 39 a) « *travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R111-22 du Code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R420-1 du même code supérieure ou égale à 10 000 m²* » du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 5 juillet 2020.

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

D'après le dossier, l'opération relève des procédures de demande d'autorisation suivantes : permis de construire, déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0² de la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application des articles L214-1 à L214-3 du Code de l'environnement (loi sur l'eau).

L'étude d'impact indique que le site du projet « *comprend plusieurs zonages [du PLUi³ du secteur de Marseille Provence de la métropole d'Aix-Marseille-Provence] dont UEa2. Les zones UEa2 sont des zones principalement dédiées au développement d'activités industrielles et logistiques avec des hauteurs de façade maximales limitées à 18 mètres ; une zone « pôle de vie » ; une zone « enveloppe d'application du PPR⁴ approuvé ou en cours » en termes d'inondation ; une zone « espace vert protégé catégorie 1 » ».*

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

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

- la réduction des nuisances (bruit, pollution de l'air) et des risques sanitaires associés ;
- la lutte contre le changement climatique ;
- la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques naturels ;
- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques ;
- la préservation du paysage ;
- la prise en compte de la pollution des sols et des eaux.

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

L'étude d'impact ne donne aucune indication sur la population environnante (résidents, travailleurs) qui sera potentiellement exposée aux nuisances générées ou accrues par le projet.

La MRAe recommande de compléter l'état initial de l'étude d'impact par la description de la population environnante.

2 Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha.

3 Plan local d'urbanisme intercommunal.

4 Plan de prévention des risques.

L'état initial identifie les enjeux environnementaux, mais ne les hiérarchise pas. La MRAe rappelle que la hiérarchisation des enjeux est nécessaire pour conduire l'évaluation de manière proportionnée à leur importance.

La MRAe recommande de hiérarchiser les enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial.

Au titre des effets cumulés, le maître d'ouvrage retient, sans les quantifier, ni les agréger, six projets existants ou approuvés situés dans les 9^e, 10^e et 11^e arrondissements de Marseille.

Le dossier ne spécifie pas les projets qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. L'analyse ne devrait pas prendre en compte la « *construction d'un commerce de bouche à La Valentine – Marseille 11^e* », car cette opération fait partie intégrante du projet (cf. chapitre 1.2).

La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets cumulés, afin de quantifier et d'agréger les effets pour déterminer l'impact global.

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

L'étude d'impact indique que « *les solutions de substitution envisagées et les choix opérés sont le résultat d'arbitrages économiques, socio-politiques, écologiques, dans une logique de développement durable. S'agissant d'un processus itératif d'optimisation environnementale, il n'y a pas lieu de comparer des scénarios tranchés* ».

Le dossier ne justifie pas le dimensionnement de l'hôtel de logistique urbaine, en particulier, son adéquation aux « *besoins du quartier et de l'évolution des pratiques d'achat-vente post Covid* ». L'étude ne présente pas non plus d'analyse comparative de sites potentiels d'implantation à l'échelle intercommunale et communale, en intégrant les circuits d'approvisionnements et de distribution, ainsi que la mise en place de la zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) qui interdira la circulation des véhicules avec vignettes Crit'Air 3 et antérieures à compter de septembre 2024 dans le centre de Marseille. Elle ne permet pas de comprendre ce qui a permis, sous l'angle des incidences du projet sur l'environnement, d'aboutir au choix du site de la Valentine.

Aucune stratégie de développement d'un système de desserte et de distribution décarbonées n'est évoquée alors qu'un tel projet constitue une opportunité particulière de concrétiser les objectifs de la stratégie nationale bas carbone visant à atteindre une neutralité carbone pour les transports à l'horizon 2050.

Par ailleurs, la solution d'un report modal vers le ferroviaire n'a pas été étudiée, alors que l'hôtel de logistique urbaine bénéficie d'un accès ferroviaire avec « *les gares de Saint-Marcel et de la Barasse toutes proches* » et que le dossier indique que « *quelques trains de fret empruntent [...] l'axe Marseille-Aubagne* ».

La MRAe recommande de justifier le dimensionnement de l'hôtel de logistique urbaine, de présenter une analyse comparative de sites potentiels d'implantation à l'échelle intercommunale et communale et de justifier du choix du site au regard des incidences sur l'environnement. La MRAe recommande également d'étudier la solution d'un report modal vers le ferroviaire et de justifier comment le projet va contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone pour les transports à l'horizon 2050.

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

2.1. Déplacements

L'étude de circulation réalisée en février 2022 présente les trafics routiers moyens journaliers et horaires sur les carrefours giratoires structurants (RD2 – traversée de la Montre ; RD2 – RD2C – accès au centre commercial de la Valentine ; RD2 – RD2D – bretelle A50) et les axes principaux (RD2 et RD2D) qui assurent la desserte du secteur. Il ressort que, pour la journée du 25 février 2022, le giratoire « RD2 – RD2D – bretelle A50 » est « saturé sur la RD2 et la RD2D avec des réserves de – 40 % à 8 % » en heure de pointe du matin et « saturé sur la RD2 et la RD2D avec des réserves de – 14 % à 8 % » en heure de pointe du soir.

L'étude analyse d'une part le scénario « sans projet » à l'horizon 2024. Il en ressort que le giratoire « RD2 – RD2D – bretelle A50 » est « saturé sur la RD2 et la RD2D avec des réserves de – 42 % à 7 % » en heure de pointe du matin et « saturé sur la RD2 et la RD2D avec des réserves de – 15 % à 6 % » en heure de pointe du soir.

L'étude analyse d'autre part le scénario « avec projet » à l'horizon 2024, en prenant pour hypothèse une surface utile de 20 000 m² pour l'hôtel de logistique urbaine et de 400 m² de surface de plancher pour le restaurant. Il ressort que le giratoire « RD2 – RD2D – bretelle A50 » est « saturé sur la RD2 et la RD2D avec des réserves de – 42 % à 2 % » en heure de pointe du matin et « saturé sur la RD2 et la RD2D avec des réserves de – 29 % à 4 % » en heure de pointe du soir.

L'étude conclut : « le projet a un impact modéré en heure de pointe matin avec une légère accentuation de la saturation du giratoire RD2 – RD2D – bretelle A50. Par contre, en heure de pointe soir l'impact du projet est plus important et les saturations de la RD2 viennent gêner le fonctionnement des sorties du projet ».

La MRAe relève que les scénarios « avec et sans projet » à l'horizon de vingt ans après la mise en service n'ont pas été étudiés. De plus, la MRAe souligne que l'hypothèse de 400 m² de surface de plancher pour le restaurant est minorée par rapport aux données du dossier joint à l'appui de la demande d'examen au cas par cas cité *supra*, qui indique « une surface de plancher de 3 300 m² ». Le dossier n'explique pas cet écart (éventuelle réduction de la surface du restaurant).

La MRAe recommande de compléter l'étude de circulation par une caractérisation du trafic et des conditions de circulation, avec et sans projet, vingt ans après la mise en service du projet.

2.2. Bruit

Les niveaux sonores mesurés en décembre 2021, sur site et à proximité, sont caractéristiques d'une ambiance sonore « bruyante à très bruyante au nord du site, à proximité de la RD2, et au long de la RD2D à l'est, avec des niveaux sonores moyens supérieurs à 75 dB(A) par endroits » le jour, et « modérée à bruyante (65 à 70 dB(A)) le long des différents axes routiers » la nuit.

La modélisation acoustique montre qu'à l'état initial, « une petite surface située à l'extrême nord du secteur d'étude est concernée par le dépassement du seuil de gêne de journée⁵ » et que « la quasi-totalité du site est exposée à des nuisances sonores dépassant les niveaux d'exposition recommandés par l'OMS⁶ [organisation mondiale de la santé] ».

⁵ Lden (niveau sonore moyen pondéré) dépassant 68 dB(A) pour les voies routières.

L'étude analyse d'une part le scénario « sans projet » à l'horizon 2024. Il en ressort que « l'évolution des niveaux sonores sur le secteur est imperceptible entre l'état initial et l'état [au] fil de l'eau ».

L'étude analyse d'autre part le scénario « avec projet » à l'horizon 2024, à partir des « données de trafic issues de l'étude de circulation ». Il ressort que « la façade nord du bâtiment de logistique est la plus exposée : les niveaux atteignent 60 à 65 dB(A) en journée et 50 à 55 dB(A) la nuit, ce qui correspond à un bruit urbain modéré mais reste inférieur aux seuils de gêne ». « La quasi-totalité du site est exposée à des niveaux dépassant les 53 dB(A) en journée. [...]. De nuit, les surfaces respectant le seuil de l'OMS sont plus importantes [par rapport à l'état initial et au scénario au fil de l'eau], notamment au sud de la parcelle de projet ».

La modélisation acoustique n'évalue pas l'impact du trafic supplémentaire induit par le projet sur les riverains et les futurs usagers, à partir de données de trafic avec et sans projet, vingt ans après la mise en service.

La MRAe recommande de compléter la modélisation acoustique par l'analyse de l'impact du trafic induit par le projet sur les riverains et les futurs usagers, à partir de données de trafic avec et sans projet, vingt ans après la mise en service.

L'étude d'impact propose des mesures afin de limiter l'exposition des riverains aux nuisances sonores, en phases de travaux : « mettre en place un suivi rigoureux du chantier afin de limiter les défauts de réalisation », « protéger les matériaux stockés sur le chantier afin d'éviter de dégrader leurs performances acoustiques ».

La MRAe souligne que ces mesures ne réduisent pas l'exposition des riverains aux nuisances sonores liées au chantier (en particulier, la population hébergée au centre d'hébergement et de réinsertion sociale la Selonne).

Le dossier propose également des mesures de réduction en phase d'exploitation : « limiter la vitesse de circulation [sur le site du projet] à 30 km/h », « définir l'isolement acoustique du bâti en suivant les enseignements et prescriptions des études acoustiques », « informer et sensibiliser le personnel aux risques de l'exposition au bruit ».

Les prescriptions en matière d'isolation acoustique des bureaux ne sont pas précisées. D'autres solutions liées à l'implantation du bâtiment n'ont pas été étudiées (éloignement par rapport à la source de bruit, etc.).

La MRAe recommande de préciser et de renforcer les mesures prévues pour réduire l'exposition des riverains et des futurs usagers du projet aux nuisances sonores, en phase de travaux et d'exploitation.

2.3. Qualité de l'air

2.3.1. État initial

Selon l'étude d'impact, en 2012, dans le quartier de la Barasse proche du site du projet, « l'estimation⁷ annuelle du dioxyde d'azote est de 24 µg/m³, environ deux fois inférieur à la valeur limite pour ce polluant, de 40µg/m³ en moyenne annuelle ». « Les teneurs annuelles en particules inférieures à

⁶ « Les niveaux d'exposition maximums recommandés [par l'OMS] à l'extérieur pour le bruit de la circulation routière sont les suivants : indicateur Lden 53 dB(A) ; indicateur Ln [niveau sonore moyen pour la période de nuit] : 45 dB(A) »

⁷ Estimation réalisée par la laboratoire mobile d'Air PACA.

10 μm [PM10] sur le boulevard de la Barasse sont de 51 $\mu\text{m}/\text{m}^3$, supérieures à la valeur limite de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ par an ».

Aucune campagne de mesures du dioxyde d'azote n'a été réalisée pour actualiser et affiner l'état initial. L'étude ne compare pas les valeurs relevées avec les [lignes directrices de l'OMS](#). La MRAe souligne que la concentration en dioxyde d'azote estimée (24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) est plus de deux fois supérieure au niveau de qualité de l'air recommandé (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) et que la concentration en PM10 sur le boulevard de la Barasse (51 $\mu\text{m}/\text{m}^3$) est plus de trois fois supérieure au niveau recommandé (15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

La MRAe recommande d'actualiser et de compléter l'état initial de la qualité de l'air par une campagne de mesures du dioxyde d'azote.

2.3.2. Incidences du projet

Le dossier analyse, par modélisation⁸, les émissions de polluants atmosphériques à l'état actuel et à la date de la mise en service (scénarios « avec et sans projet »), en s'appuyant sur les données de trafic de l'étude de circulation de 2022. Il ressort que « la variation du trafic routier dans la zone d'étude entre le scénario sans projet et le scénario avec projet entraîne une hausse de l'ensemble des émissions de 7 % en moyenne ».

Cette analyse ne peut être validée pour les raisons suivantes :

- la modélisation des polluants atmosphériques n'évalue pas l'impact du trafic supplémentaire induit par le projet sur les riverains et les futurs usagers, à partir de données de trafic avec et sans projet, vingt ans après la mise en service ;
- l'étude ne modélise pas la dispersion dans l'atmosphère des émissions calculées, afin d'évaluer les concentrations en polluants au niveau des habitations voisines et du centre d'hébergement précité ;
- en l'absence de campagne de mesures récentes, le dossier n'explique pas l'origine des données d'entrée relatives aux polluants atmosphériques retenues ;
- les données de trafic relatives aux véhicules légers prises en compte (TMJA⁹ de 22 230 pour la RD2 ouest, de 18 525 pour la RD2 et de 16 128 pour la RD2D) sont minorées par rapport à l'étude de circulation à l'horizon 2024 avec projet (TMJA de 23 400 pour la RD2 ouest, de 19 500 pour la RD2 et de 16 800 pour la RD2D). Le dossier n'explique pas ces écarts.

La MRAe relève que l'étude d'impact ne prévoit pas de mesure alternative à l'usage de la voiture individuelle pour le personnel de l'hôtel de logistique urbaine (recours aux transports en commun, plan de déplacements d'entreprise...).

La MRAe recommande de compléter l'évaluation des incidences du projet sur la qualité de l'air par une analyse du scénario « avec et sans projet » vingt ans après la mise en service et une évaluation des concentrations en polluants, sur la base de données de trafic justifiées.

2.4. Lutte contre le changement climatique

L'étude d'impact présente les conclusions de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, pour l'opération de construction d'un hôtel de logistique urbaine :

⁸ Le modèle de calcul des émissions mis en œuvre est le logiciel TREFIC™ (TRaffic Emission Factors Improved Calculation) version 5.1.2.

⁹ Trafic moyen journalier annuel.

« le scénario ressortant comme étant le plus favorable pour le bâtiment logistique serait une combinaison PAC [pompe à chaleur] air/eau¹⁰ et panneaux solaires photovoltaïques. Pour la partie bureaux, une PAC air/eau semble être une solution plus intéressante que le gaz ».

Le dossier ne comprend pas une description de la façon dont il est tenu compte de ces conclusions pour la conception du projet.

Par ailleurs, la MRAe relève qu'aucune estimation quantitative des émissions de gaz à effet de serre (GES) des phases de travaux et d'exploitation n'est fournie. La MRAe rappelle que la phase de travaux est sous la responsabilité pleine et entière du maître d'ouvrage, qui dispose donc des leviers pour conduire une véritable démarche ERC¹¹.

La MRAe recommande d'indiquer dans l'étude d'impact la façon dont il est tenu compte des conclusions de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables. La MRAe recommande également de compléter le volet GES de l'étude d'impact par une estimation des émissions induites par le projet, en phases de travaux et d'exploitation, et de conduire une véritable démarche « éviter, réduire, compenser ».

2.5. Risque d'inondation

La commune de Marseille est concernée par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) par débordement de l'Huveaune et ses affluents, approuvé le 24 février 2017. La partie basse du site du projet est située en zones rouge¹² et violette¹³ du règlement du PPRi. Selon l'étude d'impact, l'implantation de l'hôtel de logistique urbaine est prévue en dehors de la zone rouge ; « une partie de l'emprise bâtie projetée est située dans la zone violette ». Le dossier indique que, suite à une modélisation hydraulique, « le projet a été recalé sur les niveaux d'aléas. Ainsi, le niveau le plus bas du projet est à la cote 58,30 m NGF, hors d'eau pour la crue centennale ».

Le dossier prévoit la création d'un bassin de rétention et de décantation d'un volume minimum de rétention de 2 779 m³. La note hydraulique ne comptabilise pas la surface qui sera imperméabilisée lors de la réalisation du restaurant.

La MRAe recommande revoir la gestion des eaux pluviales afin de prendre en compte la surface qui sera imperméabilisée lors de la réalisation du restaurant.

2.6. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.6.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

2.6.1.1. État initial

Le site du projet est situé à proximité des ZNIEFF¹⁴ de type II « massif des Calanques » (300 m) et « massif du Garlaban » (3,8 km) et des sites Natura 2000 « calanques et îles marseillaises – Cap

10 C'est le scénario PAC air/air et panneaux solaires photovoltaïques qui ressort de l'étude et non PAC air/eau. Il convient de corriger cette erreur.

11 Éviter, réduire, compenser.

12 La zone rouge regroupe les secteurs où s'applique un principe général d'inconstructibilité (sauf exceptions).

13 La zone violette regroupe les secteurs d'aléa résiduel (zone comprise entre l'enveloppe de la crue exceptionnelle et l'enveloppe de la crue de référence). On considère comme crue de référence la crue centennale calculée ou bien la crue historique si son débit est supérieur au débit calculé de la crue centennale.

Canaille et massif du Grand Caunet » (300 m) et « Chaîne de l'Étoile – massif du Garlaban » (3,8 km) identifiés au titre de la directive Habitats¹⁵, et « falaises de Vaufrèges » identifié au titre de la directive Oiseaux¹⁶ (3,2 km).

Le diagnostic écologique a été réalisé à partir des inventaires menés en 2013 et 2021 et d'analyses bibliographiques, sur l'ensemble du site du projet.

Le dossier ne présente pas le calendrier des inventaires (nom des experts, dates, groupes taxonomiques étudiés et conditions météorologiques).

Selon l'étude d'impact, la limite sud de l'aire d'étude comprenant la ripisylve et l'Huveaune présente un enjeu fort. L'intérêt écologique du site repose sur la présence avérée ou fortement potentielle d'espèces protégées ou patrimoniales d'oiseaux (Chardonneret élégant, Corneille noire, Pic épeichette, Serin cini, Tourterelle des bois, Verdier d'Europe...), de chiroptères (« 13 espèces sont protégées¹⁷ »), de reptiles (Couleuvre de Montpellier, Lézard des murailles, Tarente de Maurétanie) et d'amphibiens (Grenouille verte, Crapaud épineux).

2.6.1.2. Impacts bruts

L'étude d'impact identifie les impacts bruts de la construction de l'hôtel de logistique urbaine sur les espèces d'oiseaux (destruction d'individus, d'œufs... et d'habitats d'espèce : zones de friche rudérale, arbres et arbustes), de chiroptères (dérangement d'individus) et de reptiles (destruction de jeunes d'individus, et d'habitats d'espèce : zones de friche rudérale et revêtues).

Le dossier ne quantifie¹⁸ pas et ne hiérarchise pas les impacts bruts sur les habitats naturels et les espèces. Il n'identifie pas tous les impacts du projet, comme la destruction d'habitat de reproduction pouvant engendrer une destruction d'individus (arbres gîtes potentiels en partie haute du site), d'habitat de chasse et de transit (une partie des zones de friche rudérale) pour les chiroptères.

La MRAe recommande de reprendre l'analyse des incidences du projet sur le milieu naturel, afin d'identifier, de quantifier et de hiérarchiser les impacts bruts sur tous les habitats naturels et les espèces floristiques et faunistiques présents ou potentiels, en phases de chantier et d'exploitation.

2.6.1.3. Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation (ERC) et impacts résiduels

La MRAe souligne la mise en place d'une mesure d'évitement « amont » permettant de préserver le corridor écologique constitué par la ripisylve de l'Huveaune : « un positionnement des zones construites au nord du site est [...] favorable à la protection de la ripisylve (et des espèces associées) située au sud du site ».

Le maître d'ouvrage prévoit la mise en œuvre de deux autres mesures d'évitement (ME1, ME2).

14 Une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique est un espace naturel inventorié en raison de son caractère remarquable. Elle complète les zonages réglementaires (aires protégées) pour guider les décisions d'aménagement du territoire (documents d'urbanisme, créations d'espaces protégés, schémas départementaux de carrière...) et éviter l'artificialisation des zones à fort enjeu écologique.

15 [Directive de l'Union européenne 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que des espèces de la faune et de la flore sauvages.](#)

16 [Directive européenne 79/409/CEE1 relative à la conservation des oiseaux sauvages.](#)

17 Le dossier n'établit pas la liste des espèces de chiroptères protégées ou patrimoniales, avérées ou fortement potentielles.

18 L'linéaires ou surfaces d'habitats naturels et d'habitats d'espèces détruits ou altérés, nombre d'individus détruits...

La MRAe relève que tous les « *arbres d'intérêt écologique* » répertoriés sur la carte 4 de l'expertise écologique cartographique¹⁹ n'ont pu être conservés ; la mesure ME1 « *conservation des arbres d'intérêt écologique et protection physique des sujets en phase chantier* » doit donc être requalifiée en mesure de réduction. De même, la programmation de la période de travaux en dehors des périodes d'hibernation et de reproduction des espèces ne suffit pas à considérer la mesure ME2 « *adaptation des périodes de travaux pour respecter les périodes de sensibilité de la faune* » comme rattachable à de l'évitement, car un risque de destruction d'individus demeure (pendant les autres périodes de l'année notamment).

Le dossier ne quantifie pas les impacts résiduels sur tous les habitats naturels et les espèces avérées ou fortement potentiels. Il n'est pas possible de s'assurer que, comme l'indique le dossier, « *les impacts résiduels ne sont pas significatifs* ».

La MRAe recommande de quantifier les impacts résiduels du projet sur tous les habitats naturels et les espèces floristiques et faunistiques présents ou potentiels, en phases de chantier et d'exploitation, et de requalifier les mesures ME1 et ME2 en mesures de réduction.

2.6.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Le site du projet est situé à proximité du site Natura 2000 « *calanques et îles marseillaises – Cap Canaille et massif du Grand Caunet* » (300 m). Le dossier joint le formulaire d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 et indique qu'aucune espèce qui a justifié la désignation du site n'est présente sur le site du projet.

La MRAe souligne que le formulaire d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 joint au dossier n'est pas renseigné et ne peut donc conclure valablement à une absence d'incidences.

La MRAe recommande de compléter le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 par un formulaire d'évaluation simplifiée dûment renseigné.

2.7. Paysage

L'état initial indique que « *le périmètre d'étude s'inscrit dans l'unité paysagère de la vallée de l'Huveaune* ». Il décrit l'occupation du sol du site du projet et identifie une vue « *remarquable* » depuis le site vers « *les espaces naturels de la Chaîne de Saint-Cyr, relief appartenant au parc national des Calanques* ».

L'étude d'impact n'analyse pas les perceptions visuelles à l'échelle lointaine (depuis le GR de pays 2013 Marseille-Provence-Métropole et les chemins de randonnée situés sur le col de la Croix au sud), et rapprochée (depuis les bords de l'Huveaune, supports de la future voie verte entre Marseille et Aubagne) vers le site. Le dossier n'évalue pas les effets du projet depuis ces points sensibles par le biais de photomontages.

La MRAe recommande d'évaluer les effets du projet sur le paysage, depuis les points sensibles (GR de pays 2013 Marseille-Provence-Métropole et chemins de randonnée situés sur le col de la Croix ; bords de l'Huveaune).

2.8. Pollution des sols et des eaux

19 Cf. p5 du document intitulé « *expertise écologique : habitats, faune, flore. Expertise cartographique* ».

Selon le dossier, « le site à l'étude a accueilli des activités de synthèse de principes actifs entrant dans la formulation de pesticides et de conditionnement de produits phytosanitaires (herbicides, fongicides, insecticides). Il a fait l'objet de plusieurs diagnostics environnementaux entre 1999 et 2008 ainsi que des travaux de réhabilitation entre 2010 et 2014 qui ont permis de retirer les sources concentrées de pollution liées à l'activité passée exercée²⁰ ». « L'ensemble des études et travaux de dépollution ont abouti à la mise en place d'un arrêté instaurant des servitudes d'utilité publique et des restrictions d'usage²¹ définies selon le projet d'aménagement tel que prévu au moment de sa réalisation²² ».

Le rapport relatif au diagnostic environnemental complémentaire joint au dossier d'étude d'impact expose les résultats des investigations complémentaires réalisées en mars 2022 :

- sols : « les analyses indiquent des teneurs en métaux lourds conformes aux valeurs de bruit de fond ; des teneurs en hydrocarbures peu élevées à l'exception d'une anomalie sur le sondage SD5 de 0 à 1 m, teneur qui tend à diminuer en profondeur ; l'absence de détection des composés organiques volatils pour l'ensemble des échantillons analysés ; la quantification de certains pesticides à des teneurs restant proches des limites de quantification » ;
- eaux souterraines : « les résultats indiquent un impact limité du site pour certains composés (certains pesticides, cyanures totaux, arsenic, 2-chlorobenzène) avec des teneurs toutefois peu élevées et ne dépassant pas les seuils pris en référence lorsqu'ils existent » ;
- eaux de surface : « les résultats d'analyses indiquent un impact du site très limité sur les eaux superficielles pour les paramètres recherchés, à l'exception de la présence de composé organiques (HAP) sur le prélèvement amont avec une teneur proche du seuil de référence » ;
- air du sol : « les analyses réalisées sur les prélèvements des gaz du sol indiquent la présence de composés volatils de type hydrocarbures ».

L'évaluation quantitative des risques sanitaires conclut que « les sols en l'état sont compatibles d'un point de vue sanitaire avec l'usage projeté ».

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre les préconisations émises dans le rapport relatif au diagnostic environnemental complémentaire : suivi des eaux souterraines et superficielles, recouvrement des sols sur l'ensemble du projet, interdiction de culture de végétaux à des fins de consommation alimentaire, respect du taux de renouvellement minimal de l'air ambiant du bâtiment défini dans l'analyse des risques, mise en place des canalisations d'eau potable hors zone potentiellement contaminés ou à défaut mise en place d'une protection appropriée, suivi en permanence des travaux par un organisme qualifié dans le cadre des travaux de terrassement, analyse des risques résiduels après travaux, étude préalable démontrant la compatibilité de l'eau avec les usages envisagés en cas de pompage de la nappe.

La MRAe n'a pas de remarque particulière à formuler sur cette analyse.

20 (Pesticides organochlorés, hydrocarbures, métaux, chlorophénols et hydrocarbures mono aromatiques).

21 L'arrêté préfectoral n°2016-29SUP en date du 11 janvier 2018 est joint au rapport relatif au diagnostic environnemental complémentaire du 1^{er} juin 2022.

22 Bâtiments commerciaux avec sous-sol.