



**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 création de six lots à bâtir, rue de la Vallée Verte
à Marseille (13)**

**N° MRAe
2024APPACA10/3611**

MRAe

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

Avis du 21 février 2024 sur le projet de création de six lots à bâtir, rue de la Vallée Verte à Marseille (13)

PRÉAMBULE

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) PACA s'est réunie le 21 février 2024, à Marseille. L'ordre du jour comportait notamment l'avis sur le projet de création de six lots à bâtir, rue de la Vallée Verte à Marseille (13).

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 21 février 2024 en collégialité électronique par Philippe Guillard 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 création de six lots à bâtir, rue de la Vallée Verte à Marseille (13). Le maître d'ouvrage du projet est SAS Vastint France Construction. 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 28 décembre 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 29 décembre 2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 8 janvier 2024 ;
- par courriel du 29 décembre 2023 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 31 janvier 2024.

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 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.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

Le projet prévoit la création de six lots à bâtir pour la réalisation d'un pôle d'activités économiques dans le quartier de Saint-Menet, à l'est de Marseille. Ce nouveau pôle comprend des bâtiments à usage de bureaux, d'équipements communs et administratifs, représentant une surface de plancher totale de 78 500 m².

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

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 (crèche, habitations...), avec et sans projet, à la mise en service et vingt ans après, ni sur les futurs usagers, vingt ans après la mise en service.

La MRAe recommande de compléter le volet relatif aux émissions de gaz à effet de serre par une estimation des émissions induites par le projet, en phases de travaux et d'exploitation.

La MRAe recommande aussi de réaliser un diagnostic environnemental sur les zones d'implantation des bâtiments D1 et CZ3, permettant de garantir la compatibilité des milieux avec le projet au regard de la pollution des sols.

La MRAe recommande de faire évoluer le projet d'aménagement, afin d'améliorer la qualité paysagère.

Les mesures en faveur du milieu naturel ne reposent sur aucune identification, ni quantification, ni hiérarchisation des impacts bruts et résiduels du projet sur les habitats naturels et les espèces. La MRAe relève que le maître d'ouvrage n'a pas établi de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000.

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.....	7
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i>	7
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i>	7
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	8
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
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.....	8
2.1. Déplacements.....	8
2.2. Bruit.....	10
2.3. Qualité de l'air.....	11
2.4. Lutte contre le changement climatique.....	12
2.5. Pollution des sols et des eaux.....	12
2.6. Paysage.....	13
2.7. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	13
2.7.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i>	13
2.7.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i>	14
2.8. Risques naturels et technologiques.....	15
2.8.1. <i>Inondation</i>	15
2.8.2. <i>Risque technologique lié à la canalisation de gaz</i>	15

AVIS

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

1.1. Contexte et nature du projet

Le projet prévoit la création de six lots à bâtir pour la réalisation d'un pôle d'activités économiques dans le quartier de Saint-Menet, à l'est de Marseille. Le site du projet – friche industrielle d'une superficie de 16,9 ha – est bordé par des axes routiers au nord (autoroute A50 et Montée du Commandant de Robien), 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.

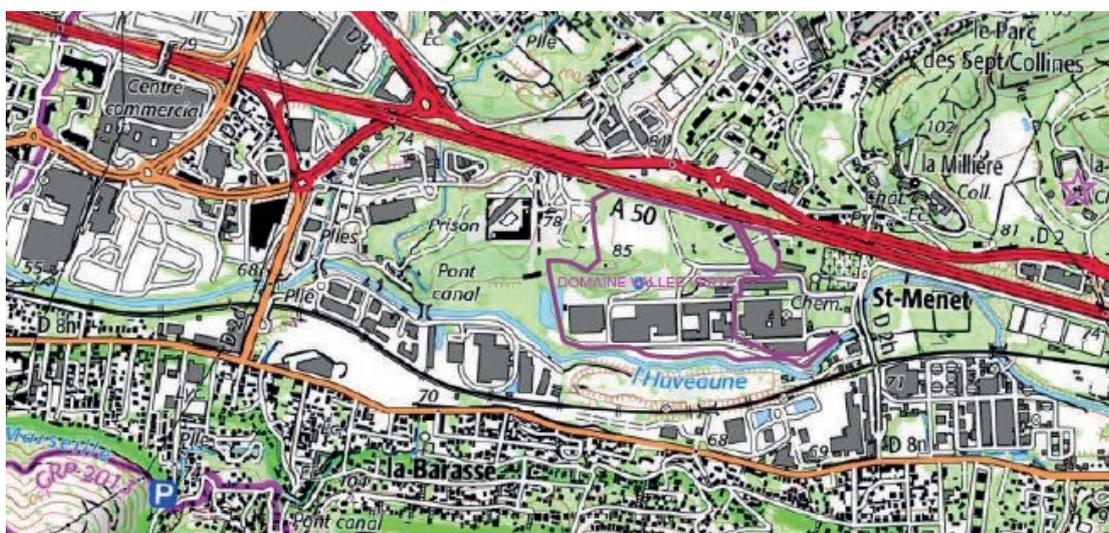


Figure 1: localisation du site du projet (en violet). Source : résumé non technique.

1.2. Description et périmètre du projet

Selon l'étude d'impact, le projet « s'inscrit dans la continuité des bâtiments d'activités tertiaires existants du domaine Vallée Verte (4 bâtiments : PEABURRY, BOURBON, MOKA, SKYBURY). Le futur programme poursuit une phase de réhabilitation de ces bâtiments et la construction de nouveaux bâtiments (4 ensembles : B 1 à 3, CA 1 à 3, CB1 et 2 et D1). Des liens fonctionnels sont prévus dans le parti d'aménagement (mails plantés, circulations majoritairement piétonnes, stationnements majoritairement sous la forme de 3 bâtiments silos (bâtiments CZ 1 à 3), aménagements pour les modes de déplacements actifs (piétons, vélos) et connexion aux transports collectifs ». Le projet prévoit également la « renaturation des parkings annexes au bâtiment BOURBON et des parkings au sud le long de l'Huveaune ».

Le projet comprend des bâtiments à usage :

- de bureaux : « Les constructions tertiaires projetées représentent de l'ordre de 75 000 m² de surface de plancher (SP). Avec l'existant, les bureaux totaliseront environ 90 000 m² de SP ;
- d'équipements communs et administratifs : « Dans les bâtiments nouveaux, ces destinations représentent 3 500 m² de SP localisés en rez-de-chaussée. Ces locaux sont destinés à

l'animation et au fonctionnement général. Avec l'existant, ces fonctions totaliseront environ 18 000 m² de SP : restaurant, lounge, salle de fitness, équipements sportifs, salle d'animation et bureau d'information... ».



Figure 2: plan de masse "d'intention". Source : étude d'impact.

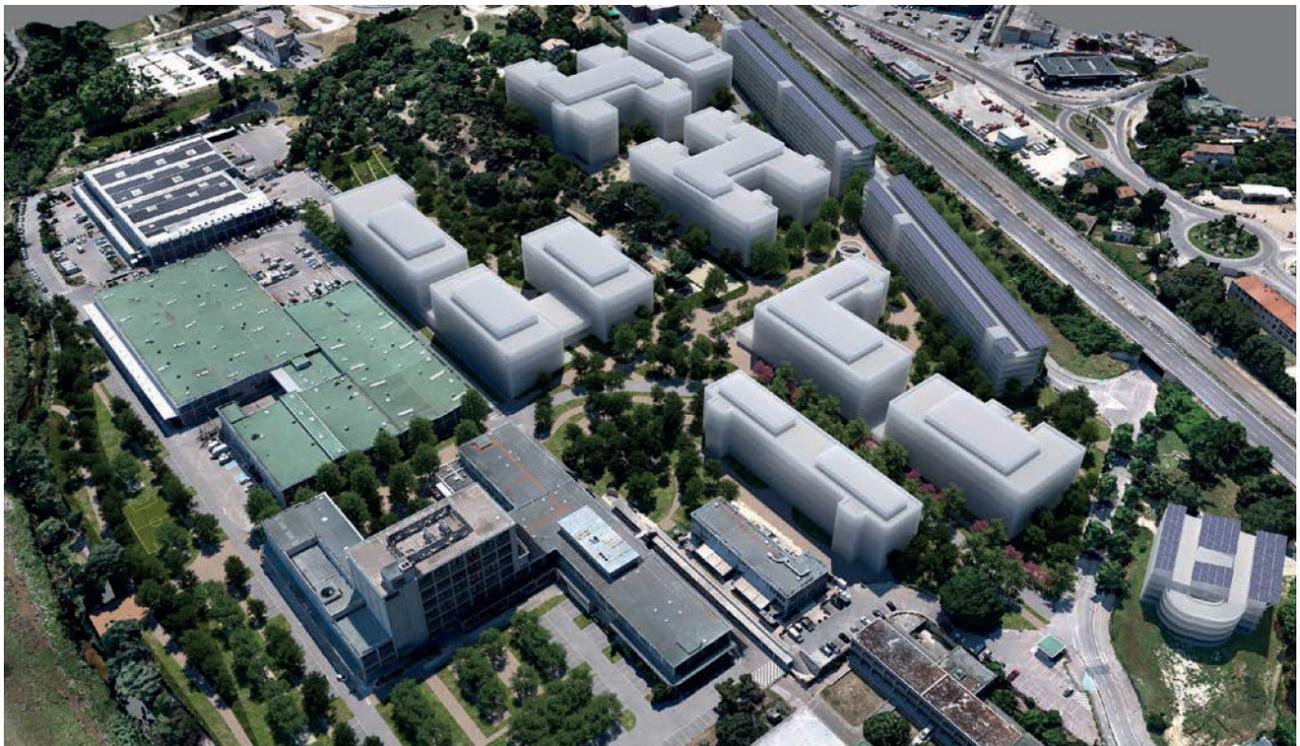


Figure 3: Axonométrie, angle sud-est. Source : étude d'impact.

Le dossier fait mention d'une « future crèche », sans décrire le dimensionnement de ce futur bâtiment (surface de plancher, affectation des locaux...) et de ses espaces extérieurs, ni sa localisation.

La MRAe recommande de décrire le dimensionnement de la future crèche et ses espaces extérieurs et de préciser sa localisation.

L'étude d'impact indique « [qu']aucune voie nouvelle ni parties communes ne sont envisagées dans le cadre du permis d'aménager ». « Les travaux de terrassement seront gérés dans le cadre des différents permis de construire des futurs lots ». « Les terrassements en pleine masse à venir [...] optimiseront la topographie du site, afin d'équilibrer les déblais et les remblais ». « Les excédents de terres seront réutilisés dans les espaces verts et les espaces de renaturation (si ces excédents sont conformes à l'usage futur) ».

Toutefois, le dossier n'objective pas ces affirmations. Il ne précise pas les volumes de déblais générés et de remblais nécessaires, ni les filières pressenties pour la gestion des terres excavées (sur site ou hors site). Le dossier ne fait pas non plus l'état des incidences sur l'environnement liées au transport des terres excavées excédentaires (dont les volumes n'ont pas été estimés) et des matériaux d'apport.

La durée d'exécution des travaux est « de l'ordre de 9 à 11 mois » ; la date prévisionnelle de commencement n'est pas précisée.

La MRAe recommande de préciser les volumes de déblais et remblais générés par le projet ainsi que leur gestion (mouvements sur place, apports de matériaux extérieurs, évacuation de terres excavées excédentaires), d'évaluer les incidences sur l'environnement qui en découlent et de présenter les mesures prévues pour les limiter.

1.3. Procédures

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

Le projet de création de six lots à bâtir, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du Code de l'environnement (CE).

Déposé le 30 mai 2023 au titre de la demande de permis d'aménager, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 39 b) « opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha » 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, le projet relève des procédures de demande d'autorisation suivantes : permis d'aménager, déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0¹ 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 « la majeure partie du site de projet est inscrite en zone urbaine UEb2 et la parcelle 868D N°378 (également incluse dans le site de projet) se trouve dans la zone UEt1 du PLUi² [du secteur de Marseille Provence de la métropole d'Aix-Marseille-Provence] ». La zone UEb2 est

1 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.

2 Plan local d'urbanisme intercommunal.

dédiée aux « *activités industrielles et logistiques ainsi que les bureaux* » ; la zone UEt1 est dédiée à « *[l']hôtellerie et [aux] activités commerciales et de services complémentaires* ».

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 prise en compte de la pollution des sols et des eaux ;
- la qualité du paysage ;
- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques ;
- la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques naturels et technologiques.

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

Le dossier fait référence à des études spécifiques (étude de circulation, diagnostic acoustique, étude acoustique, volet air et santé...) qui ne sont pas jointes à l'étude d'impact.

L'étude d'impact ne donne aucune indication sur la population environnante (populations sensibles, résidents, travailleurs), qui sera potentiellement exposée aux nuisances générées ou accrues par le projet, durant les phases travaux et exploitation.

La MRAe recommande de joindre les études spécifiques à l'étude d'impact et de compléter l'état initial de l'étude d'impact par la description de la population environnante.

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

L'étude d'impact indique que le site est concerné par les orientations d'aménagement et de programmation « *la Valentine – la Barasse* » contenues dans le PLUi. L'OAP n°MRS-12 prévoit la réalisation d'un nouveau pôle d'activités qui « *inclut deux opérations : « Valentine / Vallée Verte » et le « parc d'activités du Château Saint-Antoine » et devrait à terme accueillir plus de 7 000 nouveaux emplois qui viendront s'ajouter aux 1 000 emplois existants localisés pour l'essentiel dans le parc d'affaire implanté sur le site de l'ancienne usine Nestlé* ».

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

2.1. Déplacements

L'étude d'impact présente les trafics routiers horaires sur les carrefours giratoires de l'aire d'étude. Il ressort qu'en heure de pointe, les carrefours les plus chargés sont les n°1³ (4 619 uvp⁴ en HPM⁵, plus

3 D2 – D4 – bretelle d'accès à l'A50.

4 Unités de véhicule particulier (véhicule léger = 1 uvp, poids lourd = 2 uvp, deux roues = 0,3 uvp).

de 4 500 uvp en HPS⁵), n°7⁶ (4 177 uvp en HPM, plus de 4 500 uvp en HPS) et n°3⁷ (3 500 uvp en HPM et HPS). Des remontées de files sont observées sur l'autoroute A50, les routes départementales (D2, D4 et D2C) et la montée du Commandant de Robien, en heures de pointe.

La description de l'état initial s'appuie sur une étude de trafic ancienne, qui indique par exemple que la mise en service de la liaison L2 (A507) « est prévue pour 2017⁸. L'étude n'a pas été actualisée avec des estimations de trafic récentes, le dossier indiquant que la campagne de comptages s'est déroulée du « mercredi 7 octobre au mardi 13 octobre 2015 inclus ».

Le dossier indique que pour le scénario « avec projet » à l'horizon 2023⁹, « les conditions de circulation en heure de pointe du matin ne seront pas fortement dégradées par rapport à la situation actuelle. Une légère baisse des remontées de files sur le giratoire des 3 Palmes peut être observée. Sur le reste du secteur, les conditions actuelles restent compliquées (RD2, RD4, montée de Saint-Menet). La situation est peu satisfaisante mais acceptable pour une heure de pointe d'une grande métropole. En heure de pointe du soir, les conditions de circulation se dégradent sur le giratoire des 3 palmes et sur le secteur de Saint-Menet (RD2 et RD2c). La congestion du réseau devient importante sur ces secteurs et provoque des remontées de files très importantes sur les autres voies. La situation est globalement insatisfaisante ».

La MRAe relève que les scénarios « sans projet » à l'horizon de la mise en service, ainsi qu'avec et sans projet à l'horizon de vingt ans après la mise en service, n'ont pas été étudiés. L'évaluation, simplement qualitative, ne produit aucune donnée chiffrée relative à l'évolution du trafic en section courante (rue de la Vallée Verte, montée du Commandant de Robien, routes départementales situées à proximité et autoroute A50), ainsi que sur les mouvements tournants aux principaux carrefours et leurs réserves de capacité.

La MRAe souligne que le trafic induit par le projet de construction d'un hôtel de logistique urbaine et d'un restaurant sur l'ancien site industriel (usine SBM) dans le quartier de la Valentine¹⁰ n'a pas été pris en compte, au titre des effets cumulés.

La MRAe recommande d'actualiser et de compléter l'étude de circulation par une caractérisation du trafic et des conditions de circulation, avec et sans projet, à la mise en service et vingt ans après. La MRAe recommande également de prendre en compte le trafic induit par le projet de construction d'un hôtel de logistique urbaine et d'un restaurant sur l'ancien site industriel (usine SBM), au titre des effets cumulés.

Les pistes cyclables internes au projet ne sont pas identifiées sur le plan des voiries, ni leur connexion avec les futurs itinéraires cyclables autour du site¹¹. Il en est de même pour les stationnements dédiés aux vélos, dont les surfaces sont évaluées à 1 566 m² au total. Le dossier mentionne que « la création d'un franchissement de l'Huveaune permettra une meilleure connexion piétonne et vélo à la gare et au

5 HPM : heure de pointe du matin. HPS : heure de pointe du soir.

6 D2 – échangeur A50 – D2D.

7 D2 – D2H.

8 La section L2 nord a été mise en service en 2018.

9 Le résumé non technique mentionne l'année 2026 au lieu de 2023. Il convient de lever cette incohérence.

10 Le projet de construction d'un hôtel de logistique générera, à la date de mise en service, 64 uvp entrant et 49 uvp sortant en HPM, ainsi que 105 uvp entrant et 110 uvp sortant en HPS. Cette opération a fait l'objet d'un [avis de la MRAe en date du 5 janvier 2024](#).

11 L'un des objectifs de l'OAP « la Valentine – la Barasse » est de « multiplier, sécuriser et rendre confortable les itinéraires piétons et cycles traversant ou menant au secteur, en se concentrant plus particulièrement sur les connexions entre les pôles d'échanges et leurs espaces environnants (« Valentine – Vallée Verte », zone commerciale de La Valentine, noyau villageois de La Barasse...) ».

futur pôle d'échange multimodal (PEM) de la Barasse », sans préciser sa localisation ni le calendrier prévisionnel de sa réalisation et sa mise en fonction.

Le dossier indique, qu'actuellement, « [l']offre alternative à la voiture [est] peu attractive car éloignée du site du domaine Vallée Verte (arrêts transports en commun et halte de la Barasse) ». Il ne présente pas les mesures prévues pour mettre en place une offre en transport en commun performante et attractive aux abords du projet.

La MRAe recommande de compléter le plan des voiries par l'identification des pistes cyclables internes et de leur connexion avec les futurs itinéraires cyclables autour du site, et du stationnement pour les vélos. La MRAe recommande au porteur de projet, en relation avec la métropole Aix-Marseille-Provence¹², de contribuer à réduire les impacts de l'exploitation du projet en développant une offre de transports en commun performante et attractive aux abords du projet.

2.2. Bruit

Selon l'étude d'impact, « le périmètre d'étude est situé dans un environnement bruyant, bordé au nord par l'autoroute A50, voie classée bruyante de catégorie 1¹³ (catégorie la plus bruyante) ». Deux points de mesure ont été positionnés au sud et au nord du site « afin de caractériser l'ambiance sonore préexistante sur le site ». La modélisation acoustique montre qu'à l'état initial, « une grande partie de la zone se situe en zone à ambiance sonore modérée, sauf pour les futurs bâtiments CA1, CA2, CB1 et CB2 qui sont situés en ZASI (zones d'ambiance sonore intermédiaire) ».

L'état initial ne caractérise pourtant pas l'ambiance sonore préexistante au droit de la crèche située sur le site et des habitations riveraines (à l'est et à l'ouest).

L'étude analyse le scénario avec projet, à la mise en service. Il en ressort que « pour les façades orientées vers le cœur de l'îlot, les niveaux sonores à 2 mètres en façade sont inférieurs à 60 dB(A) en période diurne [...]. Au contraire, pour les façades dirigées vers l'autoroute et les autres voiries routières, la nuisance sonore est très élevée avec des niveaux sonores en façade supérieurs à 65 dB(A) en période diurne [...] ».

La modélisation acoustique n'évalue pas l'impact du trafic supplémentaire induit par le projet sur les riverains (crèche, habitations...), avec et sans projet, à la mise en service et vingt ans après, ni sur les futurs usagers, 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 actualisées, avec et sans projet, à la mise en service et vingt ans après.

Le dossier indique simplement qu'en phase de travaux, les dispositions réglementaires applicables aux engins de chantier seront mises en œuvre¹⁴. Il mentionne qu'en phase d'exploitation, « la mise en place des parkings silos et [d'un] écran acoustique [entre les parkings CZ1 et CZ2] permet de diminuer le niveau [sonore] en façade des bâtiments »¹⁵.

12 En tant qu'autorité organisatrice unique de la mobilité durable.

13 La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit, de part et d'autre de l'A50, est de 300 m.

14 « Décret n°95-79 du 23/01/1995 et arrêtés d'application relatifs au bruit des engins de chantier, ainsi que l'arrêté du 2/01/1986 relatifs aux bruits aériens émis par les matériels et engins de chantier ».

15 Cf. description du projet en page 111 de l'étude d'impact.

La MRAe relève que, malgré les mesures envisagées, les niveaux sonores au droit des façades des bâtiments CA1 et CB1 restent très élevés (LAeq (6h-22h) supérieur à 70 dB(A)¹⁶). Le dossier (cahier des charges, etc.) ne précise pas les prescriptions en matière d'isolation acoustique des bâtiments. La MRAe souligne par ailleurs que la réalisation d'un écran acoustique ne figure pas parmi les mesures prises en compte pour limiter les nuisances sonores¹⁷ ; elle s'interroge sur la réalité de cette mesure.

La MRAe recommande de préciser les mesures prévues pour réduire l'exposition des futurs usagers et riverains du projet aux nuisances sonores.

2.3. Qualité de l'air

Le volet relatif à la qualité de l'air s'appuie sur une campagne de mesures réalisée en janvier 2023 « *en limite du projet et dans son environnement immédiat* » et sur une étude de niveau II¹⁸. Les résultats de la campagne de mesures montrent des concentrations qui « *s'échelonnent de 22,2 µg/m³ à 33,0 µg/m³* » pour le dioxyde d'azote, une concentration moyenne de 14,1 µg/m³ pour les particules PM10¹⁹, de 10,5 µg/m³ pour les PM2,5²⁰ et de 1,7 µg/m³ pour le benzène.

La MRAe relève que ces concentrations dépassent les [valeurs guides](#) de l'Organisation mondiale de la santé pour le dioxyde d'azote (10 µg/m³ en concentration moyenne annuelle) et les PM2,5 (5 µg/m³). L'état initial ne caractérise pas la qualité de l'air au droit des habitations riveraines (à l'est et à l'ouest).

L'étude analyse le scénario avec et sans projet, à la mise en service (2030). Il en ressort que « *les valeurs guides de l'OMS parues en 2021 sont dépassées pour l'ensemble des points récepteurs en moyenne annuelle* ».

La modélisation des polluants atmosphériques n'évalue pas l'impact du trafic supplémentaire induit par le projet sur les habitations riveraines, avec et sans projet, à la mise en service et vingt ans après, ni sur les futurs usagers, vingt ans après la mise en service.

La MRAe recommande de compléter la modélisation des polluants atmosphériques 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 actualisées, avec et sans projet, à la mise en service et vingt ans après.

Les mesures de limitation de la pollution de l'air prévoient, en phase travaux, l'arrosage du chantier par temps sec, la mise en place de bâches sur des résidus à l'air libre et des actions sur les engins de chantier et, en phase exploitation, des aménagements paysagers de la zone, des modes de chauffage peu émetteurs de polluants et des accès facilités aux modes de transport alternatifs

Ces mesures ne sont pas à la hauteur des enjeux sanitaires pour les futurs occupants. Le dossier ne propose pas de mesure visant à réduire l'exposition des personnes à la pollution atmosphérique. En particulier, aucune mesure n'est prévue afin d'éloigner la future crèche des sources d'émissions de polluants (autoroute A50, rue de la Vallée Verte).

16 Au niveau préfectoral, les observatoires du bruit des transports terrestres ont été mis en place pour recenser et identifier les points noirs du bruit. Il s'agit de bâtiments exposés à des niveaux sonores supérieurs à 70 dB(A) pour le bruit routier.

17 Cf. mesures prévues en page 439 de l'étude d'impact.

18 Cf. [guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières](#) (Cerema, février 2019).

19 Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres.

20 Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres.

La MRAe recommande de compléter les mesures afin de réduire l'exposition des personnes à la pollution atmosphérique, en particulier pour les enfants en bas âge occupants de la future crèche.

2.4. Lutte contre le changement climatique

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 ERC²¹.

La MRAe recommande 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. Pollution des sols et des eaux

La MRAe relève que le maître d'ouvrage prévoit de mettre en œuvre une partie des mesures de gestion de la pollution des sols et des eaux souterraines prescrites par l'étude de sol²² :

- « l'usage des eaux souterraines est proscrit et la pose des canalisations AEP [alimentation en eau potable] est prévue en matériaux anti-perméation » ;
- « au droit des jardins partagés, une réception sur la base de prélèvements et caractérisation chimique sera réalisée au droit des sols de surface et des sols racinaires et/ou par contrôle de la qualité des terres d'apport, « support de culture », pour garantir la compatibilité sanitaire à l'ensemble des futurs utilisateurs. Après analyse des résultats si les sols ne sont pas compatibles, l'usage sera abandonné. Le sol sera alors substitué sur une épaisseur de 50 cm par des matériaux d'apport qui répondront aux qualités suivantes : concentrations en métaux inférieures à la gamme de bruit de fond ; absence de quantification de composés organiques » ;
- « il est prévu que chaque lot non investigué et/ou présentant des changements d'aménagement et/ou d'usage fasse l'objet d'un diagnostic environnemental permettant de garantir la compatibilité des milieux avec le projet ».

La MRAe souligne que le maître d'ouvrage aurait dû, dans le cadre de la présente étude d'impact, réaliser un diagnostic environnemental sur les zones n'ayant pas fait l'objet d'investigations (zones d'implantation des bâtiments D1 et CZ3), permettant de garantir la compatibilité du projet avec les milieux.

Par ailleurs, le projet prévoit la renaturation des parkings le long de l'Huveaune. Or le dossier ne présente pas les mesures de « gestion spécifique », en cas d'excavation et d'évacuation hors site, des matériaux non inertes (ancien terroir, boues rouges) mis en évidence sur une partie de cette zone (« à partir de 0,6 m de profondeur »).

La MRAe recommande de réaliser un diagnostic environnemental sur les zones d'implantation des bâtiments D1 et CZ3, permettant de garantir la compatibilité du projet avec les milieux. La MRAe recommande également de présenter les mesures de gestion prévues, en cas d'excavation et d'évacuation hors site, des matériaux non inertes mis en évidence sur une partie de la zone le long de l'Huveaune.

21 Éviter, réduire, compenser.

22 Cf. doc 5 extrait de la notice – partie pollution PA16.2.

2.6. Paysage

Le dossier identifie les enjeux paysagers et architecturaux du site. « *Le site de projet possède une histoire industrielle. Dans l'après-guerre, le groupe industriel suisse NESTLE (par l'intervention de la SOPAD, Société des Produits Alimentaires et Diététiques), confia aux architectes français René EGGER et Fernand POUILLON la construction d'une usine. Une véritable cité s'élève entre 1949 et 1952, mêlant industrie, habitat et parcs autour de l'Huveaune et des voies routières.*

Le plan de composition et l'architecture des bâtiments sont d'une qualité remarquable pour un site industriel. Cette qualité a valu à l'ensemble le Label patrimoine du XX^e siècle, décerné par la Commission régionale du patrimoine et des sites (CRPS), le 28 novembre 2000 et son identification dans le plan local d'urbanisme (PLUi) parmi les éléments bâtis remarquables au titre du patrimoine historique, architectural et paysager de la ville ».

La MRAe souligne favorablement le choix retenu de supprimer le parc de stationnement existant le long des berges de l'Huveaune, participant ainsi à la restitution de la continuité paysagère prônée par le programme de valorisation de la vallée de l'Huveaune inscrit dans le plan de paysage de la métropole Aix-Marseille-Provence.

La MRAe regrette que le projet ne s'appuie pas suffisamment sur les éléments structurants du site, qu'il s'agisse de l'Huveaune et de la végétation existante, ou du bâti industriel. Ainsi :

- Le mouvement général de la vallée est souligné par les bâtiments patrimoniaux existants et par la masse boisée parallèle au cours d'eau. La structuration des espaces et des volumes n'affirme pas assez cette direction générale du site qui pourrait être renforcée en prolongeant l'espace boisé plus nettement vers l'est.
- L'échelle du site est assurée par les bâtiments patrimoniaux et les silos qui le balisent, échelle que le projet tend à rescinder par la disposition des lots, émiettant le paysage en petites unités plus difficilement associables à l'espace boisé. Par exemple, une évolution pourrait définir des espaces non bâtis plus structurants, poursuivant la composition portée par la vallée, la ligne de platanes et la masse boisée. La recherche d'espaces ouverts plus vastes et plus nets permettrait en outre de planter davantage d'arbres à grand développement, à l'échelle du projet.
- Les simulations de volumes présentées figurent un paysage bâti en rupture avec les bâtiments en place rythmés par le jeu des hauteurs contrastées. Le projet figure au contraire des bâtiments d'une hauteur constante, sans contrastes, ni rythme. Il serait par exemple intéressant de rechercher à étendre la typologie paysagère du bâti, notamment par l'intervention des accents créés par des volumes plus élevés.

La MRAe recommande de faire évoluer le projet d'aménagement afin d'améliorer sa qualité paysagère en cohérence avec le site et son histoire, et de renforcer la trame boisée vers l'est.

2.7. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.7.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

2.7.1.1. État initial

L'état initial recense des périmètres d'intérêt écologique à proximité du site : les ZNIEFF de type 2 « massif des Calanques » (500 m) et « massif du Garlaban » (3 km), les sites Natura 2000 « calanques

et îles marseillaises – Cap Canaille et massif du Grand Caunet » (500 m) et « Chaîne de l'Etoile – massif du Garlaban » (3 km) identifiés par la directive Habitats²³.

Le maître d'ouvrage dresse une liste des habitats naturels et des espèces floristiques et faunistiques avérées et fortement potentielles sur une partie du site du projet, en s'appuyant sur des inventaires naturalistes réalisés en « oct. 2017 puis mars, mai & juin 2018 ».

L'aire d'étude naturaliste est trop restrictive ; elle ne correspond pas aux zones d'influence du projet au regard de ses impacts attendus sur les enjeux de biodiversité. En effet, l'ensemble du site du projet n'a pas été inventorié, en particulier la ripisylve de l'Huveaune qui constitue un corridor écologique (enjeu fort) et la zone d'implantation du parking-silo CZ3. La présentation du calendrier des inventaires est incomplète. Il manque la pression d'inventaire, le nom des experts, les groupes taxonomiques étudiés et les conditions météorologiques. Il est donc impossible de se prononcer sur la pertinence et la fiabilité de ces inventaires de terrain. La MRAe s'interroge sur l'absence d'observation de chiroptères, alors que la ZNIEFF de type 2 « massif des Calanques » et le site Natura 2000 « calanques et îles marseillaises – Cap Canaille et massif du Grand Caunet », tout proches, abritent un important cortège d'espèces (Murin de Bechstein, Molosse de Cestoni, Petit et Grand rhinolophe, Vespère de Savi, Petit murin, Minioptère de Schreibers). Des recherches de terrain complémentaires ciblées sur ces espèces mériteraient d'être menées pour confirmer ou infirmer leur présence.

L'étude d'impact ne caractérise pas les habitats et les espèces de manière quantitative (surfaces d'habitats, effectifs de faune...). Elle ne dresse pas de bilan des enjeux locaux de conservation et ne présente pas de cartes illustrant les niveaux d'enjeux pour chaque groupe d'espèces et des enjeux cumulés.

La MRAe recommande de réaliser des prospections naturalistes complémentaires (aire d'étude élargie, ciblées sur les chiroptères), de compléter le calendrier des inventaires, de caractériser les habitats naturels et les espèces de manière quantitative et de dresser un bilan des enjeux locaux de conservation pour chacun d'eux.

2.7.1.2. Impacts bruts, mesures d'évitement, de réduction, et de compensation (ERC) et impacts résiduels

Les mesures en faveur du milieu naturel²⁴ ne reposent sur aucune identification²⁵, ni quantification²⁶, ni hiérarchisation des impacts bruts et résiduels du projet sur les habitats naturels et les espèces avérées ou fortement potentielles.

La MRAe recommande d'identifier, de quantifier et de hiérarchiser les impacts bruts et résiduels du projet sur les habitats naturels et les espèces avérées ou fortement potentielles, et de revoir la séquence ERC en proposant des mesures adaptées.

2.7.2. Évaluation des incidences Natura 2000

²³ 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.

²⁴ Évitement total du bois espace boisé classé et de la pelouse à brachypode qu'il contient en clairière et des bosquets et haie de platanes, balisage pour mise en défens des espaces à éviter (E1a, E2.1a, E2.2a et E2.2b)...

²⁵ Destruction ou dégradation d'habitats, destruction ou dérangement d'individus...

²⁶ En termes de linéaires ou de surfaces d'habitats naturels et d'habitats d'espèces détruits ou altérés, de nombre d'individus détruits...

Le site du projet est situé à proximité des zones spéciales de conservation « Calanques et îles marseillaises – Cap Canaille et massif du Grand Caunet » (500 m) et « Chaîne de l'Etoile – massif du Garlaban » (3 km).

Le maître d'ouvrage n'a pas établi de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000. Il indique simplement « [qu']il n'a cependant été observé (durant les inventaires effectués sur les quatre saisons) aucune des espèces ou habitats représentatifs des périmètres [...] Natura 2000. À ce titre les enjeux sont très faibles à nuls, tant en phase chantier que d'exploitation du projet ».

La MRAe souligne qu'en l'absence de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 et d'un état initial complet (cf. chapitre précédent), le maître d'ouvrage ne peut conclure valablement à une absence d'effets significatifs dommageables sur les espèces qui ont justifié la désignation des sites.

A l'issue de prospections naturalistes complémentaires, la MRAe recommande d'établir un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000.

2.8. Risques naturels et technologiques

2.8.1. 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 carte p. 181 de l'étude d'impact montre que les bâtiments B2 et B3 sont compris dans la zone correspondant aux « secteurs d'aléa résiduel²⁷ » du règlement du PPRi. Le projet prévoit de réaliser le niveau bas à 20 cm au-dessus du niveau du terrain naturel pour la bâtiment B2, comme prescrit par le règlement.

Le dossier ne précise pas s'il en sera de même pour le bâtiment B3.

2.8.2. Risque technologique lié à la canalisation de gaz

Le dossier ne comporte pas d'analyse de compatibilité²⁸ du projet avec la servitude d'utilité publique liée à la « canalisation de transport et de distribution de gaz [qui] traverse le site dans son extrémité est ». Il ne présente pas non plus les mesures prévues pour ne pas altérer la canalisation de gaz durant la phase de travaux.

La MRAe recommande de présenter l'analyse de compatibilité du projet avec la servitude d'utilité publique liée à la canalisation de transport et de distribution de gaz et les mesures prévues pour ne pas altérer la canalisation de gaz durant la phase de travaux.

27 La zone violette est une 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.

28 L'analyse de compatibilité précisera le nombre de places de stationnement prévues dans le bâtiment CZ3 concerné par la servitude d'utilité publique.