



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 d'un éco-quartier, la Tête Noire, à**  
**Rognac (13)**

**N° MRAe**  
**2024APPACA9/3608**

# PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 19 février 2024 en collégialité électronique par Sandrine Arbizzi, Jean-François Desbouis, Jean-Michel Palette, Sylvie Bassuel, Marc Challéat et Johnny Douvinet, 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 Monsieur le Maire de la commune de Rognac, pour avis de la MRAe sur le projet de création d'un éco-quartier, la Tête Noire, à Rognac (13). Le maître d'ouvrage du projet est la société La Tête Noire SAS. Le dossier comporte notamment :

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

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 20 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 26 décembre 2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 16 janvier 2024 ;
- par courriel du 26 décembre 2023 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 22 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 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.paca@dreal-paca.developpement-durable.gouv.fr](mailto:ae-avis.paca@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

Le projet de création de l'éco-quartier de la Tête noire à Rognac (13), porté par la SAS Tête Noire, est localisé à l'entrée ouest de la commune, dans un secteur très artificialisé et à proximité des marais de la Tête Noire qui constituent une enclave naturelle dans un paysage fortement industrialisé et urbanisé.

Sur une emprise de 7,44 ha, ce projet est divisé en deux zones qui seront destinées à accueillir un ensemble immobilier d'activités et de commerces, un pôle santé, un hôtel, trois parkings et un ensemble d'espaces verts, d'une surface de plancher totale d'environ 23 000 m<sup>2</sup>. Plusieurs établissements recevant un public sensible (maison de retraite, foyer pour personnes en situation de handicap) sont prévus sur ce secteur, encadré au nord et à l'est par plusieurs infrastructures de transport et établissements industriels d'envergure. Au regard de l'importante population accueillie à terme, potentiellement exposée à des nuisances sonores et à la pollution de l'air, les enjeux sanitaires sont particulièrement importants.

Dans ce contexte, la MRAe recommande que l'étude du volet air et santé, qui privilégie la prise en compte des polluants d'origine routière, soit élargie aux polluants émis par les industries pétrochimiques au nord et à l'ouest du projet. En effet, le projet expose les populations, pour certaines sensibles, à des risques sanitaires largement documentés sur la zone. La démonstration de la compatibilité des usages projetés avec la qualité de l'air ambiant, fait défaut et la réalisation d'une évaluation quantitative des risques sanitaires est donc recommandée.

Bien que le projet soit situé à proximité immédiate du site du conservatoire du littoral « Marais de Tête Noire », partiellement en zone humide porteuse d'enjeux écologiques, la MRAe recommande de mieux justifier le choix d'implantation car aucune solution alternative n'est évoquée dans le dossier.

S'agissant de la biodiversité, le secteur de projet est propice, malgré la proximité de l'urbanisation et des infrastructures, à une large diversité d'habitats, entre milieux ouverts et zones humides. La MRAe recommande d'inclure dans l'étude d'impact un inventaire d'identification des zones humides afin de mettre en place une séquence « éviter, réduire, compenser » tenant mieux compte des enjeux et des risques d'incidences du projet.

La MRAe recommande par ailleurs de compléter l'étude d'impact par une étude hydraulique afin d'assurer une prise en considération adaptée des enjeux majeurs liés aux inondations et à la gestion des eaux pluviales. La MRAe recommande de justifier, sur la base de cette étude, les choix de conception du projet et les mesures d'évitement et de réduction des incidences finalement retenues.

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

# Table des matières

<b>PRÉAMBULE.....</b>	<b>2</b>
<b>SYNTHÈSE.....</b>	<b>3</b>
<b>AVIS.....</b>	<b>5</b>
<b>1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte et nature du projet.....	5
1.2. Description et périmètre du projet.....	6
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.....	7
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
<b>2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....</b>	<b>9</b>
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	9
2.1.1. <i>Zones humides</i> .....	9
2.1.2. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i> .....	11
2.1.3. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i> .....	12
2.2. Risque d'inondation.....	12
2.3. Impact sur le changement climatique.....	13
2.3.1. <i>Consommation d'énergie</i> .....	13
2.3.2. <i>Émissions de gaz à effet de serre</i> .....	13
2.4. Déplacements.....	14
2.5. Gestion des déchets.....	15
2.6. Qualité de l'air et risques sanitaires associés.....	15
2.7. Ambiance sonore.....	17
2.7.1. <i>État initial</i> .....	17
2.7.2. <i>Incidences du projet et mesures de réduction</i> .....	17
2.8. Assainissement.....	18
2.9. Paysage.....	18

# AVIS

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

### 1.1. Contexte et nature du projet

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

Le projet, porté par la SAS Tête Noire, est localisé dans un secteur déjà très artificialisé, proche de l'étang de Vaïne<sup>3</sup>, au droit de l'échangeur entre deux axes structurants, la RD113 et la RD21.



Figure 1: Localisation du projet (source: étude d'impact)

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



Les marais de la Tête Noire constituent une enclave naturelle dans un paysage fortement industrialisé et urbanisé. Vestige d'une zone humide autrefois beaucoup plus vaste, ce marais relictuel offre une belle diversité de milieux naturels.

Le secteur d'étude est situé dans une zone UEc<sup>4</sup> et Np1<sup>5</sup> du PLU, cette dernière n'étant pas concernée par des emprises bâties bien qu'elle soit intégrée dans l'emprise foncière du projet ; au regard de son caractère naturel, elle sera, selon le dossier, « *préservée et exemptée de toute construction. A l'inverse, l'emprise stricte du projet en ce qui concerne le bâti et divers aménagements liés, est incluse dans la zone UEc* ».

## 1.2. Description et périmètre du projet

Le projet prévoit, sur un terrain d'assiette de 7,42 ha divisé en deux zones :

- la zone nord (22 086 m<sup>2</sup>), dans laquelle il est prévu de créer un ensemble immobilier d'activités, de commerces et de bureaux et un pôle santé avec maison de retraite et foyer pour personnes en situation de handicap en R et R+1. Un parking en sous-sol sera également créé. Le terrain est actuellement occupé par une construction de type industriel, un hangar et un parking en enrobé. La partie la plus à l'ouest est libre de toute construction, en espace naturel (forêt et végétation arbustive). Cette zone sera conservée en l'état et fera office de parc naturel urbain.
- la zone sud (52 150 m<sup>2</sup>), où seront implantés un hôtel, des locaux d'activités et commerces ainsi que deux parkings (un en extérieur, un en sous-sol). Le terrain est actuellement occupé par un restaurant, un dépôt de poids lourds et de matériaux et une piste de karting.



Figure 2: Plan de masse du projet (source: notice descriptive)

Il est également prévu l'aménagement de nouvelles voiries et d'espaces paysagers. La surface au sol totale des bâtiments est de 14 702 m<sup>2</sup>.

4 Le secteur UEc correspond aux activités commerciales et artisanales.

5 Le secteur Np (ou NpF, selon le niveau du risque incendie), qui correspond aux espaces naturels remarquables de la commune, tels que définis dans le cadre de la Directive Territoriale d'Aménagement. Il comporte deux sous-secteurs, Np1 et Np2, différenciés selon leur localisation.

L'emprise du projet est actuellement imperméabilisée à 90 %. À l'issue des travaux, selon le dossier, ce taux ne sera plus que de 37,2 %, le projet prévoyant une re-végétalisation du site avec de nombreuses plantations sans apport de terres extérieures.

Le projet prévoit un parking souterrain sous les bâtiments projetés qui nécessitera le creusement des terres sous le niveau du terrain naturel. Selon le dossier, « *les bâtiments seront surélevés, et les zones souterraines seront en partie situées au-dessus de la surface du sol. Ainsi il est prévu de réaliser des décaissements de 50 cm maximum au-dessous de la surface* ». Or, l'étude d'impact indique, sans plus de précision, qu'une nappe affleurante est présente sous le secteur d'étude. L'étude géotechnique conclut à la présence d'eau à moins de 1,40 m de la surface sans toutefois évoquer la possibilité de rabattements de nappe en phase de travaux ni les conséquences en situation d'exploitation.

Pourtant, la MRAe relève que des travaux en présence d'eau ponctuelle et à faible profondeur peuvent entraîner un drainage ou nécessiter un pompage de ces eaux, qui sont susceptibles d'incidences sur le milieu naturel.

La MRAe note que le devenir des activités actuelles sur le site de projet n'est pas évoqué dans le dossier. La MRAe rappelle que leur éventuelle relocalisation, si elle est envisagée ou connue, fait partie du projet, puisqu'elle est nécessaire à sa réalisation.

***La MRAe recommande de compléter le périmètre de projet pris en compte dans l'étude d'impact par les opérations nécessaires de rabattement de nappe (en phase de travaux) et d'en étudier les incidences et de prévoir les éventuelles mesures constructives (phase d'exploitation) à mettre en place, pour prévenir le risque de remontée de nappe d'eau souterraine.***

## 1.3. Procédures

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

Le projet relevant d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage a, conformément à l'article R122-3-1 du Code de l'environnement (CE), transmis à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement une demande d'examen au cas par cas le 17 août 2022. Par arrêté préfectoral n° AE-F9322P0253 du 14 octobre 2022<sup>6</sup>, l'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris la décision motivée de soumettre le projet à étude d'impact.

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

D'après le dossier, le projet relève d'une procédure de permis de construire.

La MRAe observe que le dossier ne fait pas mention d'une procédure loi sur l'eau. Compte tenu de la superficie du projet et du rejet probable des eaux pluviales dans les vallats situés à proximité du site, une procédure de déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0 (rejet d'eaux pluviales) de l'article R214-1 CE semble a minima nécessaire.

## 1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

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

- la préservation des zones humides dans un contexte de fort développement urbain et économique ;

<sup>6</sup> [Arrêté n°AE-F09322P0253 du 14 octobre 2022](#)

- la prise en compte du risque d'inondation (pluvial, submersion marine et remontée de nappe) ;
- la limitation des impacts du projet sur le changement climatique en lien avec la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre induites par sa réalisation et son exploitation ;
- la mobilité durable et les aménagements favorisant les modes doux ;
- la gestion raisonnée des déchets en vertu du principe de proximité de leur traitement au regard de leur lieu de production ;
- la limitation de l'exposition des personnes aux pollutions atmosphériques et aux nuisances acoustiques induites par la proximité immédiate des réseaux routier, autoroutier et ferré existants ;
- la gestion des sols pollués et la prévention du risque de pollution des eaux souterraines et superficielles ;
- la préservation des ressources en eau et des milieux récepteurs ;
- la prise en compte des risques technologiques liés aux canalisations de transport de matières dangereuses GRT gaz et hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pression ;
- l'insertion paysagère du projet dans son environnement, la valorisation des perspectives en direction des hauteurs environnantes, la qualité de l'espace public.

L'analyse de compatibilité du projet au regard des servitudes d'utilité publiques associées à la présence d'une canalisation souterraine transportant du gaz naturel n'appelle pas de remarque de la MRAe.

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

Le dossier aborde l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact défini à l'article R122-5 CE et des thématiques attendues pour ce type de projet. Plusieurs aspects de la démarche d'évaluation méritent néanmoins une consolidation.

Les études détaillées annexées à l'étude d'impact permettent une bonne compréhension de l'état initial et des incidences potentielles du projet.

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

L'étude d'impact consacre une partie à la justification du choix retenu. Elle développe les enjeux de la réalisation du projet pour répondre à la fois « à l'objectif principal qui est de redynamiser le tissu économique du secteur tout en étant en accord avec l'environnement naturel » et « à la désimperméabilisation des surfaces actuelles afin de recréer des zones perméables végétalisées en accord avec les espaces naturels environnants. Le but de ce projet est de respecter l'environnement en modeler le projet au regard des zones à préserver ».

Alors que selon le dossier, ce projet est situé dans un milieu hétérogène caractérisé par son artificialisation dans sa majeure partie, la MRAe observe néanmoins qu'il intègre une zone humide en partie sud et une zone porteuse d'enjeux écologiques en partie ouest.

La MRAe constate que le dossier n'explique pas le choix du site retenu et ne compare pas, au regard de critères environnementaux, d'autres solutions de substitutions raisonnables à l'implantation d'un éco-quartier situé pour partie en zone humide et naturelle.



Selon le dossier, deux variantes d'aménagement ont été envisagées sur le site retenu, afin de « répondre aux grandes orientations fournies par le SCoT, le PADD et le PLU, tout en assurant la prise en compte des enjeux environnementaux identifiés, et des attentes en termes d'insertions paysagère et architecturale ». Cette analyse a conduit à « une diminution de la surface de plancher, ce qui induit de la place supplémentaire pour les espaces paysagers. De ce fait, les zones de stationnement, auparavant surdimensionnées, ont été revues à la baisse, tout en assurant un dimensionnement favorable aux besoins. Une partie des espaces de stationnement a été injectée dans le sous-sol afin de libérer des espaces en aérien, au profit des investissements paysagers ».

Dans ce contexte, ces variantes se distinguent principalement par des principes différents de densification, de composition urbaine et de structuration viaire. La prise en compte d'enjeux liés à la biodiversité, explique aussi ces variations.

**La MRAe recommande de compléter la justification du choix du site proposé, en mettant en exergue les arbitrages et le poids des questions d'environnement (zone humide, biodiversité, risques...) dans cette démarche.**

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

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

#### 2.1.1. Zones humides

##### 2.1.1.1. Etat initial

La partie ouest du terrain d'assiette du projet est située dans le périmètre de la ZNIEFF<sup>7</sup> de type II « Marais de Rognac » et à environ 200 m de la ZNIEFF de type II « Étang de Berre, étang de Vaïne ». Le projet est également situé dans le réservoir de biodiversité « Basse Provence Calcaire » faisant l'objet d'un objectif de remise en bon état de la trame forestière ouverte intégrée à la trame verte et bleue défini par le SRADDET<sup>8</sup>. Ces espaces naturels remarquables sont identifiés et cartographiés dans l'étude d'impact.

Selon le dossier, le projet s'implante sur un terrain imperméabilisé à 90 %, sans enjeu de biodiversité notable. Seule la partie ouest du terrain d'assiette du projet, en zone naturelle, est susceptible, selon le dossier, de présenter des enjeux naturalistes.

Le projet est situé à proximité immédiate du site du conservatoire du littoral « Marais de Tête Noire ». Son hydrologie et son histoire liée à la saliculture, en ont fait un espace remarquable où se juxtaposent un grand nombre de milieux distincts sur sa faible superficie, avec roselière, jonchaie, sansouïre, mare et ripisylve.

Selon le dossier, le porteur de projet a privilégié l'évitement des zones humides. Or la MRAe constate l'absence d'inventaire exhaustif des zones humides, dont l'identification doit être réalisée conformément à la méthode décrite dans l'arrêté du 24 juin 2008 (recensement des espèces et habitats

7 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.

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

représentatifs des zones humides, caractérisation des sols à l'aide de sondages) et dans [le guide de la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides \(version 2\)](#). Leur fonctionnalité doit également être analysée en s'appuyant sur la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides [Guide de la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides \(version 2\)](#). Les zones humides ainsi définies doivent être précisément cartographiées dans l'étude d'impact.

Les compléments apportés à l'état initial permettront de quantifier de façon objective les impacts du projet sur les zones humides et de mettre en place une séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) adaptée au contexte.

**La MRAe recommande d'inclure dans l'étude d'impact un inventaire d'identification des zones humides.**

#### 2.1.1.2. Incidences du projet

La MRAe constate qu'une partie de l'opération s'implante en zone humide<sup>9</sup>. La parcelle recevant actuellement l'ancien parking et le karting, considérée comme non humide dans le dossier, comprend une nappe affleurante sur certains secteurs selon les conclusions de l'étude géotechnique annexée à l'étude d'impact. La réalisation du projet, notamment celle des infrastructures comportant des niveaux sous-terrains (parkings), qui nécessitera un rabattement de nappe, est susceptible d'impacter l'alimentation en eau des zones humides, qu'elles soient situées au sein de l'emprise du projet mais également à l'extérieur, telle la zone humide du marais de la Tête Noire dans son ensemble.

#### 2.1.1.3. Mesures

Pour la MRAe, il apparaît nécessaire de revoir la séquence ERC en proposant des mesures adaptées, notamment :

- un recours plus important aux mesures d'évitement ;
- en phase travaux, la mise en place d'un suivi de la nappe et des niveaux d'eau constatés dans les zones humides et la définition de mesures destinées à limiter les incidences du projet sur les niveaux d'eau ;
- en phase d'exploitation, la mise en place d'un suivi des zones humides résiduelles situées dans l'emprise du projet et du marais de la Tête Noire, voire la mise en œuvre de mesures correctives en cas d'incidence constatée.

Enfin, en l'état actuel du dossier, aucune compensation à la destruction de zone humide n'est prévue, alors qu'en cumulant les critères pédologiques et floristiques, l'ensemble du site devrait être considéré comme zone humide. La MRAe rappelle que le SDAGE<sup>10</sup> 2022-2027 prévoit, dans sa disposition 6B-03, le principe de non-dégradation des zones humides et, le cas échéant et après application des mesures d'atténuation, la nécessité de compenser à hauteur de 200 % de la surface impactée.

**La MRAe recommande de renforcer la séquence « éviter, réduire, compenser » en renforçant l'évitement des zones humides et en mettant en place un suivi, en phase de travaux et d'exploitation, des zones humides résiduelles, avec des mesures correctives en cas d'incidence**

9 cf. inventaire des zones humides de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur structuré sur le modèle de la base Access « MedWet – inventaire ZH/RMC » (version 2.3) issue du guide technique n°6 de l'Agence de l'Eau « Agir pour les zones humides – Boîte à outils inventaires ». [Parcs naturels régionaux Région Sud - Inventaire des zones humides](#)

10 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux. Le SDAGE est un outil de planification visant à assurer la gestion de la ressource et des écosystèmes aquatiques, à l'échelle des grands bassins hydrographiques

**constatée. La MRAe recommande également de préciser et de quantifier les impacts résiduels sur les zones humides et, le cas échéant, de prévoir les compensations adaptées.**

## 2.1.2. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

Actuellement, la partie ouest destinée à accueillir le projet est occupée par plusieurs typologies d'habitats dont plusieurs vallats<sup>11</sup> alimentés soit par la nappe de colluvions, soit par des rejets d'origine industrielle ou urbaine. Les résultats des inventaires de terrain effectués au sein de l'aire du projet confirment la présence (ou des potentialités d'accueil) d'espèces à enjeux notables en reproduction dans la zone d'étude, principalement dans le secteur du parc urbain nature (Couleuvre de Montpellier, Couleuvre vipérine, Bouscarle de Cetti, Cisticole des joncs, Fauvette mélanocéphale, Cordulie à corps fin).

D'autres espèces à enjeux de conservation modéré à fort sont également présentes dans la zone d'étude, mais uniquement en survol ou en alimentation<sup>12</sup>.

Si le calendrier et la pression d'inventaire du patrimoine naturel relevés dans l'étude d'impact sont globalement satisfaisants, les inventaires, réalisés entre avril 2019 et novembre 2019<sup>13</sup>, sont désormais anciens (presque 5 ans). La MRAe considère qu'ils auraient mérité d'être remis à jour pour les espèces nicheuses.

Bien que les impacts bruts soient qualifiés, la MRAe observe qu'ils ne sont pas quantifiés.

La séquence ERC a été mise en œuvre. Plusieurs mesures d'évitement<sup>14</sup> et de réduction sont prévues. Il s'agit en particulier d'une réflexion sur l'emplacement du projet permettant, selon le dossier « *d'exclure l'ensemble de la partie ouest du site qui présentait divers habitats nécessaires à la biodiversité. L'évitement de cette zone permet de préserver une surface de 3,1 ha, soit 45 % du site* », de la limitation de l'éclairage, de la mise en place d'un chantier vert et d'adapter les périodes de chantier suivant un calendrier favorable à la phénologie des espèces.

La MRAe observe que les impacts résiduels ne sont pas quantifiés. Il est en effet important d'approfondir l'analyse des impacts résiduels, en expliquant les raisons qui ont mené l'expert à déterminer ces niveaux d'impact, surtout dans les cas où les impacts ont été réévalués de forts à faibles suite aux mesures d'atténuation.

De plus, du fait de sa proximité avec le projet, la partie ouest préservée pourrait subir des effets indirects. La MRAe constate l'absence d'une analyse détaillée évaluant ces impacts indirects et les mesures assurant la durabilité et la fonctionnalité de l'écosystème préservé. Bien qu'une mesure d'évitement soit proposée ainsi qu'un suivi annuel de l'ensemble de la partie ouest, le rapport ne fournit pas de garanties suffisantes quant à la conservation à long terme de l'espace évité. Aucune mesure de protection ou de sécurisation n'est envisagée dans le dossier.

**La MRAe recommande de réaliser une quantification précise et argumentée des impacts bruts et résiduels du projet sur la biodiversité afin d'être en mesure de justifier l'absence de perte**

---

11 Le vallat est, situé sur la zone d'étude, n'alimente aucune mare sur le site et rejoint directement l'Étang de Berre sans interaction avec les eaux superficielles du site.

12 Busard cendré, Pipit farlouse, Rousserolle turdoïde, Chardonneret élégant, Serin cini, Hirondelle des fenêtres, Hirondelle rustique, Fauvette mélanocéphale, Noctule de Leisler, Pipistrelle de Nathusius.

13 Selon le dossier, des inventaires complémentaires ont été réalisés en 2023 sans plus de précisions.

14 Mesure ME1 : Réflexion sur l'emplacement du projet. Selon le dossier « *Le porteur de projet a diminué son périmètre d'implantation afin d'exclure l'ensemble de la partie ouest du site qui présentait divers habitats nécessaires à la biodiversité. L'évitement de cette zone permet de préserver une surface de 3,1 ha, soit 45 % du site* ».

**nette de biodiversité vis-à-vis des espèces et habitats protégés et d'intégrer une analyse des impacts indirects du projet sur la partie ouest préservée.**

### 2.1.3. Évaluation des incidences Natura 2000

L'aire d'étude n'est concernée par aucun périmètre de protection Natura 2000. Une évaluation des incidences du projet a été réalisée pour quatre sites Natura 2000<sup>15</sup>, la ZSC FR9301597 « Marais et zones humides liés à l'étang de Berre » et les ZPS FR9312009 « Plateau de l'Arbois », FR9312005 « Salines de l'étang de Berre » et FR9310069 « Garrigues de Lançon et chaînes alentour » situées à proximité<sup>16</sup>.

Les espèces communautaires ayant servi à la désignation des sites et potentiellement affectées par le projet, sont clairement identifiées dans l'étude écologique. L'absence d'incidence alléguée sur la plupart des groupes biologiques en raison de l'existence de liens fonctionnels marginaux entre les populations des sites, est correctement justifiée dans l'étude.

La MRAe n'a pas d'observation à formuler sur les conclusions de l'évaluation des incidences Natura 2000.

## 2.2. Risque d'inondation

L'ensemble du secteur est inscrit dans un territoire à risque important d'inondation (TRI – arrêté du préfet coordonnateur de bassin du 12 décembre 2012) et à l'interface d'axes d'écoulement identifiés par le PLU au sud et au nord du projet.

Selon l'étude d'impact, « *le secteur d'étude est situé en dehors des zonages réglementaires et indicatifs, en lien avec le risque inondation. Les enjeux vis-à-vis du risque inondation ont été identifiés comme faibles* ».

Un examen plus approfondi de l'impact du projet sur le site et notamment sur la nappe, dans le cadre d'une étude hydraulique, apparaît nécessaire afin de déterminer si le choix de créer des parkings en sous-sol n'engendre pas un risque supplémentaire dans un contexte de changement climatique.

***La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une étude hydraulique afin d'assurer une prise en considération adaptée des enjeux liés aux inondations et à la gestion des eaux pluviales, dans un contexte de changement climatique. La MRAe recommande de justifier, sur la base de cette étude, les choix de conception du projet et les mesures d'évitement et de réduction des incidences finalement retenus.***

De plus, des parcelles vouées à accueillir une partie du projet sont concernées par un risque de submersion marine, susceptible d'être aggravé en raison du changement climatique. L'état initial ne présente pas un recensement des tempêtes dommageables passées qui ont affecté l'étang de Berre, et ne caractérise pas ces événements ni leurs impacts en termes de surcote, de submersion marine et de dommages occasionnés. Le dossier n'évalue pas non plus la vulnérabilité des futurs enjeux face à ce phénomène.

---

15 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).

16 De 3 à 7 km.

La MRAe relève que le projet ne s'inscrit pas dans la perspective d'une réduction de l'exposition des personnes et des biens au risque de submersion marine, dans un contexte d'aggravation des phénomènes tempétueux due au changement climatique.

**La MRAe recommande de compléter l'état initial afin de caractériser la vulnérabilité du littoral de l'étang de Berre au risque de submersion marine et d'intégrer l'exposition des personnes et des biens face à ce risque, dans un contexte de montée du niveau de la mer et d'aggravation des phénomènes tempétueux dues au changement climatique.**

## 2.3. Impact sur le changement climatique

### 2.3.1. Consommation d'énergie

Une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables est annexée à l'étude d'impact. Toutefois, les besoins énergétiques présentés ne prennent en compte que les besoins en chauffage, eau chaude sanitaire et froid. L'hypothèse est réalisée en l'absence de climatisation des bâtiments.

L'étude conclut que deux solutions d'approvisionnement ressortent. Selon le dossier, « *il ne peut être envisagé dans le cadre du projet [que] le développement de l'énergie solaire et géothermique, les autres énergies ont été exclues pour des raisons climatiques et géographiques* ».

La MRAe constate que l'étude d'impact sous-estime les besoins énergétiques (notamment pour les besoins de climatisation) et ne conclut pas sur le choix technique réalisé.

**La MRAe recommande de revoir les hypothèses, d'approfondir l'estimation de la consommation énergétique et de conclure sur le choix de la technique d'approvisionnement et de production d'énergie renouvelable.**

### 2.3.2. Émissions de gaz à effet de serre

Le dossier propose une analyse des incidences du projet sur le climat. La MRAe note cependant que l'étude d'impact n'évalue pas les émissions de gaz à effet de serre.

À ce stade, le dossier minimise l'impact du projet sur le climat. L'étude d'impact doit être complétée par une quantification des émissions de gaz à effet de serre générés par le projet, en particulier celles dues au trafic routier. L'étude de trafic montre une évolution importante du trafic moyen journalier<sup>17</sup>, déjà très dense, induite par le projet, pouvant aller jusqu'à 600 véhicules supplémentaires en heures de pointe et 2 660 par jour dans les deux sens, dont 40 % sur la RD 113.

A contrario, la mise en œuvre d'énergies renouvelables évoquée dans le dossier (photovoltaïque en toiture et géothermie) contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour la MRAe, afin de mieux appréhender l'ensemble des incidences, positives comme négatives du projet, le dossier doit comporter un chapitre plus détaillé sur le bilan des émissions de gaz à effet de serre<sup>18</sup> avec une déclinaison de la séquence ERC sur cette thématique.

Pour mémoire, le bilan doit aussi bien intégrer la phase de travaux (transports, utilisation de matériaux et équipements, évacuation des déblais) que la phase d'exploitation, en précisant les méthodologies ou références utilisées.

---

<sup>17</sup> Page 28 de l'annexe 8 - étude déplacements-.

<sup>18</sup> [Méthode pour la réalisation des bilan d'émissions de gaz à effet de serre](#)



**La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par un bilan des émissions de gaz à effet de serre global chiffré sur l'ensemble du cycle de vie des aménagements qui permette d'évaluer les incidences sur le climat et d'en déduire les mesures ERC appropriées.**

La MRAe rappelle que le plan climat air énergie métropolitain (PCAEM)<sup>19</sup> de la métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) fixe des objectifs en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre (tous secteurs confondus) de – 75 % à l'horizon 2050 par rapport à 2012, avec des paliers intermédiaires de –14 % en 2025, et –21 % en 2030.

L'analyse de l'articulation du projet avec les objectifs de réduction des émissions gaz à effet de serre inscrits dans le PCAEM de la métropole AMP est également attendue.

**La MRAe recommande de démontrer l'articulation du projet de création de l'éco-quartier avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serres inscrits dans le PCAEM de la métropole Aix-Marseille-Provence.**

## 2.4. Déplacements

Rognac se situe au cœur du triangle Aix-Marseille-Salon et des grandes voies de communication autoroutières et départementales. La desserte de la commune en infrastructures routières est assurée par des axes structurants, néanmoins très circulés et qui connaissent des congestions récurrentes..

*Selon le dossier, « dans la commune de Rognac, en 2019, la voiture est le moyen de transport le plus utilisé pour près de 88% des salariés. La commune présente un faciès rural, et n'est pas concernée par une desserte exemplaire en transport en commun urbain. De ce fait, les salariés sont relativement dépendants de leur voiture [...] la desserte des zones d'activités est très insuffisante. Selon l'enquête ménage-déplacements de 2009, la part des transports collectifs routiers dans l'ensemble des déplacements des Rognacais est modeste et peu conforme à l'offre satisfaisante observée ».*

La MRAe constate que l'accès à l'éco-quartier encourage une dépendance à la voiture individuelle compte-tenu du nombre important de places de stationnement automobile prévu (environ 800 places). Elle note également l'absence d'un plan de stationnement permettant de localiser les emplacements réservés aux vélos, aux véhicules en covoiturage ou en autopartage et aux bornes de recharge électrique sur voirie et de cheminements en modes doux au sein de l'emprise du projet.

De plus, la mise en place de lignes de bus attractives et d'un niveau de service à la mesure des mouvements pendulaires générés par le projet, reste à préciser en s'assurant de leur cohérence avec les orientations définies dans le plan de mobilité métropolitain approuvé par le conseil de la métropole AMP le 16 décembre 2021<sup>20</sup>.

L'absence de solutions en matière de mobilité douce présentées dans le dossier qui confirme « un secteur d'étude ne disposant d'aucun aménagement cyclable, à proximité immédiate »<sup>21</sup> ne démontre pas une réelle volonté de développer un quartier à haute valeur environnementale facilitant l'usage de ces modes (pratique piétonne et vélos).

La MRAe regrette que l'usage de la voiture individuelle par rapport aux autres solutions modales reste encore privilégié. Des mesures plus volontaristes que celles qui sont affichées dans le dossier

---

19 Pour la période 2020-2025, articulé autour de treize axes stratégiques déclinés en cent actions, le PCAEM affiche sur la quasi-totalité des enjeux concernés (qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, réduction de la consommation énergétique, promotion des énergies renouvelables), des ambitions élevées.

20 [Plan de mobilité métropolitain du 16 décembre 2021](#)

21 Annexes – Etude de trafic et d'impact circulatoire Horizon conseil (page 16)

paraissent nécessaires pour développer une mobilité durable, a fortiori pour un projet qui vise la labellisation « écoquartier ».

**La MRAe recommande d'approfondir la réflexion en faveur d'une mobilité durable et de préciser les modalités opérationnelles des mesures privilégiant les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, de façon à abaisser significativement l'usage de celle-ci.**

## 2.5. Gestion des déchets

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte comporte un volet relatif à la lutte contre les gaspillages et à la promotion de l'économie circulaire, notamment au travers de divers objectifs et dispositions concernant les déchets du BTP, incluant les déchets inertes. Le SRADDET (volet PRPGD)<sup>22</sup> décline localement ces dispositions, notamment au travers de l'objectif réglementaire de valorisation de plus de 70 % des déchets issus de chantiers du BTP inertes et non inertes dès 2020, en 2025 et en 2031.

L'aménagement des ouvrages communs de la zone va nécessiter un décapage du sol correspondant à un volume de terre valorisable. Le site actuel est répertorié sur la base de données CASIAS<sup>23</sup> pour ses activités de démantèlement d'épaves, récupération de matières métalliques recyclables ainsi que le commerce de voitures. Selon le dossier, « *une zone concentrée en HCT C10-C40 et HAP est mise en évidence au droit des remblais formés d'enrobés entre 0,5 et 0,7 mètre sur PM3. Conformément à la méthodologie des Sites et Sols Pollués, cette zone concentrée devrait être traitée* ». Ainsi, les excavations de la phase travaux pourraient conduire à la découverte et à la prise en charge de terres polluées nécessitant un traitement particulier.

Les conclusions et propositions du diagnostic des sols présenté en annexe 6 sont reprises de manière succincte dans l'étude d'impact.

La MRAe constate l'absence d'étude préliminaire relative à la gestion ressources/déchets, permettant de maximiser les taux de réemploi, de réutilisation et de recyclage. Des guides méthodologiques destinés aux maîtres d'ouvrages et aux autres acteurs de l'acte de construire sont disponibles sur le [site Internet de l'observatoire régional des déchets](#), afin de faciliter la mise en œuvre de l'économie circulaire dans les marchés et les opérations de travaux du BTP.

**La MRAe recommande de revoir l'analyse des enjeux et des incidences liés à la gestion des terres excavées et polluées issues du site et, plus globalement, des autres déblais et déchets de chantier résultant de la réalisation du projet dans une logique d'économie circulaire, et d'adapter les mesures associées en recherchant l'optimisation des taux de réemploi et de réutilisation sur place.**

## 2.6. Qualité de l'air et risques sanitaires associés

Le projet prévoit un programme de constructions important (commerces, services, activités tertiaires, pôle santé et équipements publics) dont plusieurs établissements recevant un public sensible (maison

---

22 Le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) est intégré au schéma régional d'aménagement et du développement durable du territoire (SRADDET) est un outil de planification globale de la prévention et de la gestion de l'ensemble des déchets produits sur le territoire, qu'ils soient ménagers ou issus des activités économiques. Il a pour rôle de mettre en place les conditions d'atteinte des objectifs nationaux de réduction des déchets à la source en priorité, d'amélioration des taux de tri et de valorisation des déchets en second lieu. Il joue un rôle majeur sur un certain nombre de piliers de l'économie circulaire, replaçant la prévention au cœur du système de valeurs, et favorisant l'amélioration continue du recyclage et des valorisations matière et énergétique.

23 Carte des anciens sites industriels et activités de services.

de retraite et foyer pour personnes en situation de handicap), dans un secteur<sup>24</sup> situé à proximité d'infrastructures de transport<sup>25</sup>, résidentielle et d'établissements industriels d'envergure<sup>26</sup> (plateforme pétrochimique de Berre-l'étang à 1 200 m, incinérateur de déchets dangereux à 650 m,...). Compte tenu de l'importance des populations accueillies à terme, qui seront exposées au bruit et à la pollution de l'air, les enjeux sanitaires sont particulièrement importants.

Une étude air et santé est présentée en annexe de l'étude d'impact, « *Au niveau de la zone d'étude, les principaux secteurs émetteurs de polluants sont le transport routier et le résidentiel/tertiaire, et, dans une moindre mesure le transport ferroviaire et l'industrie* ». La campagne de mesures réalisée en février et mars 2023, visant seulement les polluants routiers NO<sub>2</sub> et poussières PM10 et PM2,5, a mis en évidence des teneurs qui dépassent régulièrement les normes de qualité de l'air en vigueur<sup>27</sup>. La valeur limite de l'OMS pour la protection de la santé est dépassée pour le dioxyde d'azote, pour les PM10 et PM2,5, notamment au droit des points 3,6 et 7 situés au cœur du projet.

Compte tenu de la présence d'établissements industriels d'envergure à proximité du projet, la MRAe considère que leur contribution spécifique à la pollution ambiante est importante et doit être mieux intégrée à la caractérisation de l'état de la qualité de l'air initiale au droit du site de projet (élargissement des substances recherchées lors des mesures in situ). De plus, du fait de l'accueil de population permanente habitante sur le site de projet, une évaluation quantitative des risques sanitaires se justifie de façon à s'assurer de la compatibilité des usages projetés (y compris l'hébergement de populations sensibles dans la maison de retraite et le foyer pour personnes en situation de handicap) avec l'état de l'air ambiant, ou le cas échéant, à les remettre en cause.

**La MRAe recommande de compléter la caractérisation de l'état de la qualité de l'air sur la zone de projet en tenant compte des polluants atmosphériques émis par les activités industrielles présentes dans un périmètre élargi incluant la plateforme pétrochimique de Berre-l'étang et de conduire une évaluation quantitative des risques sanitaires encourus pour les futurs usagers du projet.**

Vis-à-vis des populations riveraines déjà exposées à une qualité de l'air dégradée<sup>28</sup>, le projet va engendrer la production de nouveaux rejets atmosphériques, induits par le trafic routier supplémentaire (notamment en raison des déplacements vers et à partir du site, estimés à 2 660 déplacements/jour). L'étude volet air et santé annexée à l'étude d'impact démontre<sup>29</sup> que les émissions polluantes en situations « *fil de l'eau (FDE)* » et projet diminuent par rapport à la situation actuelle 2023 pour les principaux polluants (à l'exception des composés organiques volatils non méthaniques<sup>30</sup>, le dioxyde de soufre, l'arsenic et le nickel qui voient leurs émissions augmenter en situation FDE et Projet).

La MRAe constate que la réalisation du projet d'aménagement va entraîner une augmentation des émissions de tous les principaux polluants (de + 7,9 % à + 9,1 % suivant le polluant) par rapport à la

---

24 Rapport du CGEDD : [La pollution de l'air dans le secteur de l'Etang de Berre](#)

25 Selon le dossier « Les principales voies routières aux alentours du projet sont :: les départementales D21 : 17 886 véh/j, D113 : 23 668 véh/j, D20F : 810 véh /j, D20C : 6 779 véh/j et D55 : 11 058 véh/j, et l'autoroute A7 : 55 024 véh/ j ».

26 Les nombreuses activités industrielles voisines représentent potentiellement des sources de pollution de l'air pouvant impacter le projet (de surcroît au regard des vents dominants qui soufflent préférentiellement du nord-ouest vers le sud-est)

27 Les normes de qualité de l'air sont établies par polluant (article R221-1 du code de l'environnement).

28 [Atmosud - Synthèse du projet SCENARII - Simulation de scénarii de pollution atmosphérique pour une évaluation des risques sanitaires](#). Une mise à jour est actuellement en cours de réalisation.

29 Tableau p. 431 annexe.

30 Parmi les composés organiques volatils non méthaniques, nous trouvons les solvants, les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP : benzène, toluène, xylène,...), et le 1,3-butadiène.

situation FDE 2047. Ainsi, l'intérêt de pousser la réflexion comme recommandé supra sur les modes de déplacements alternatifs fait sens.

S'agissant des nouvelles populations, l'environnement sanitaire dégradé concerne d'abord les utilisateurs des bâtiments tertiaires projetés, directement implantés en bordure du nœud routier composé de la RD113 et de la RD21, mais aussi, de façon plus large, dans le cœur du site, l'ensemble des nouveaux établissements sensibles (maison de retraite et foyer pour personnes en situation de handicap, crèches) dont les populations sont plus vulnérables aux polluants atmosphériques.

Des mesures d'évitement et de réduction<sup>31</sup> sont proposées dans l'annexe 5, mais la MRAe constate que l'étude d'impact ne mentionne pas celles qui sont retenues et mises en œuvre par le projet. Celles-ci pourraient, le cas échéant, être renforcées à la lumière de l'évaluation quantitative des risques sanitaires recommandée supra.

**La MRAE recommande d'intégrer dans l'étude d'impact les mesures d'évitement et de réduction adaptées aux impacts du projet sur la qualité de l'air et les risques sanitaires associés.**

## 2.7. Ambiance sonore

Une étude acoustique est présentée en annexe de l'étude d'impact.

### 2.7.1. État initial

Au-delà de la proximité avec l'aéroport de Marseille Provence<sup>32</sup>, le trafic routier est identifié comme une source importante de nuisances sonores sur Rognac, ayant justifié le classement sonore de plusieurs infrastructures bruyantes. Le secteur de projet est situé à proximité de plusieurs d'entre elles : la RD113 et la RD21 (classées en catégorie 2)<sup>33</sup> qui bordent le site au nord et à l'ouest.

Il est indiqué dans le dossier que la campagne de mesures réalisées à l'intérieur et en périphérie du périmètre du projet fait ressortir une ambiance sonore modérée<sup>34</sup> avec des niveaux homogènes sur la zone étudiée. En façade des bâtiments existants, les niveaux sonores calculés en situation actuelle sont inférieurs à 65 dB(A) le jour et à 60 dB(A) la nuit.

Les niveaux calculés aux étages supérieurs au R+1 sont proches du seuil correspondant à une ambiance sonore non modérée de jour.

Seul un point de calcul situé proche de la RD113 et du boulevard de la Tête Noire est représentatif d'une zone d'ambiance sonore préexistante non modérée de jour, avec un niveau sonore diurne de 65,5 dB(a).

### 2.7.2. Incidences du projet et mesures de réduction

L'aménagement du projet induit une augmentation limitée des niveaux de bruit d'au maximum + 1,0 dB(A) à proximité des voiries existantes, en raison de l'accroissement du trafic lié au projet et de

31 Installer les populations à distance des sources d'émissions, et particulièrement les populations sensibles pour réduire autant que possible leur exposition aux polluants atmosphériques. Lorsque les mesures d'éloignement ne peuvent être mises en place de manière satisfaisante (espace urbain trop contraint, peu de disponibilité foncière, etc.), il s'agit de modifier la morphologie urbaine, l'objectif étant de modifier les conditions d'écoulement des masses d'air. Modalités de ventilation/aération des bâtiments.

32 Situé en zones C (Lden 55 à Lden 65) et D (Lden 50 à Lden 55) du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome LFML-Marseille Provence, approuvé le 04/08/2006

33 [Classement opéré par l'arrêté préfectoral du 19 février 2016 portant révision du classement sonore des infrastructures terrestres du département des Bouches-du-Rhône.](#)

34 LAeq jour<60dB(A) et LAeq nuit<55dB(A)

l'aménagement d'un giratoire. Seul un point de calcul situé à proximité de la RD113 est supérieur au seuil de point noir bruit (PNB) de 70 dB(A) en période diurne.

En façade des nouveaux bâtiments, les niveaux sonores calculés présentent les caractéristiques d'une zone d'ambiance sonore modérée.

La MRAe constate néanmoins que, du fait de la forte proximité de voies routières supportant des trafics élevés, les résidents et la population fréquentant le site seront affectés par des nuisances sonores venant s'ajouter à une mauvaise qualité de l'air. Ce cumul des nuisances est de nature à renforcer les risques sanitaires.

**La MRAe recommande de préciser dans l'étude d'impact les normes acoustiques imposées aux constructions.**

## 2.8. Assainissement

Selon l'étude d'impact, « *La commune de Rognac est raccordée à la station de traitement des eaux usées (STEU) de Rognac, localisée à l'ouest de la commune, en bordure de l'étang de Berre. La STEU est conforme en performance et en équipement. D'après sa fiche technique, elle n'est cependant pas exploitée à son maximum et peut donc supporter une augmentation des débits d'entrée* ». L'étude conclut que le sujet assainissement ne présente pas d'enjeu.

La MRAe considère que cette analyse est trop succincte. En effet, la station de Rognac a connu un dépassement de capacité nominale en 2022, auquel s'ajoutent des dépassements de la capacité hydraulique, des déversements en tête de station ainsi que des problèmes d'autosurveillance et de dépassement des valeurs de rejets qui ont conduit à une non-conformité du système pour l'année 2022.

Dans ce contexte, l'analyse de la capacité de la station de Rognac<sup>35</sup> est à affiner en tenant compte des prévisions d'accroissement de la population desservie et à mettre en regard des perspectives de travaux à mener par le gestionnaire sur le système d'assainissement.

**La MRAe recommande de justifier l'adéquation entre la capacité de traitement des eaux usées de la station d'épuration de Rognac, en tenant compte de l'accroissement de la population desservie, et les volumes d'effluents supplémentaires à traiter liés aux nouvelles activités.**

## 2.9. Paysage

Le projet s'inscrit dans l'unité paysagère « l'Etang de Berre » caractérisée, selon l'atlas des paysages des Bouches-du-Rhône, par un « *un lieu de confluences où se côtoient des paysages naturels remarquables de lagune méditerranéenne, des paysages de campagne à la forte personnalité et de puissants paysages aménagés, industriels et urbains en mutation constante* ». Cette description s'applique au site de projet et le dossier, en référence à l'atlas des paysages, confirme que « *le secteur d'étude expose une importante artificialisation des espaces, bien qu'il soit situé en marge d'espaces naturels à préserver* ».

Les cartes de localisation des photos présentant des vues locales dans le site et quelques vues depuis les franges sont intégrées dans l'étude d'impact. Des points de vue depuis et vers le site sont présentés. Cet état initial permet de s'approprier les enjeux du site et de percevoir les pistes d'actions à envisager pour l'intégration du projet.

---

<sup>35</sup> La MRAe relève que la capacité nominale de la station d'épuration de Martigues est de 16 100 EH (équivalent habitant) et que la charge maximale en entrée est de 18 045 EH en 2022 (source : [Portail de l'assainissement collectif](#))



Les incidences directes brutes sont qualifiées de modérées.

Les mesures de réduction proposées reprennent les éléments du projet : création d'espaces verts paysagers de qualité visant à fondre au maximum le projet dans son environnement initial, de coulées vertes et d'espaces verts de respiration entre les îlots bâtis. Le stationnement en surface est limité par l'aménagement de parkings en souterrain. L'impact résiduel est qualifié de faible.

La MRAe constate que le dossier ne présente aucun document graphique d'insertion paysagère ou photomontage permettant d'évaluer l'efficacité des mesures d'insertion présentées et d'appréhender en conséquence l'impact final du projet sur le paysage.

***La MRAe recommande de présenter des documents graphiques permettant d'apprécier l'insertion du projet dans son environnement proche et lointain.***