

REPUBLIQUE FRANCAISE
COMMUNE DE MARSEILLE

ENQUÊTE PUBLIQUE
Du 19 septembre 2022 au 21 octobre 2022



**CONSTRUCTION & AMENAGEMENT
FRICHE INDUSTRIELLE LEGRE-MANTE
MARSEILLE 8EME**

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

CECILE PAGES

XAVIER COR

MARCEL GERMAIN, PRESIDENT DE LA COMMISSION

DESIGNES PAR LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE

DECISION N° **E 22000059 /13**

Marignane le 20 Novembre 2022

Sommaire

Article R. 123-19 du code de l'environnement : « *Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, plan ou programme, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public.* »

Table des matières

GÉNÉRALITÉS.....	7
Identification des pétitionnaires	7
Objet et cadre général du projet	7
Textes relatifs à l'enquête publique.....	9
PRÉSENTATION SUCCINCTE DU PROJET	10
LISTE DES PIÈCES DU DOSSIER D'ENQUÊTE	15
ORGANISATION DE L'ENQUÊTE	17
Désignation de la commission enquêtrice	17
Arrêté d'ouverture d'enquête	17
Avis d'enquête publique et publicité.....	17
Avis d'enquête publique.....	17
Publicité par voies d'affichage	17
Publicité par voies de prospectus	18
Publicité par découverte des lieux	18
IMPLICATION DU PUBLIC AU COURS DE L'ÉLABORATION DU PROJET.....	18
Implication directe.....	18
Réunions publiques	18
DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	19
Les outils de la collecte des observations du public	19
Permanences de l'enquête publique	19
Liste des permanences.....	19
Tenue des permanences.....	19
Réunions publiques	20
CONDITIONS DE CLÔTURE DE L'ENQUÊTE.....	20
SYNTHÈSE DES AVIS ET OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES	21
Avis de la mairie de secteur	21
Avis de la métropole	21
Synthèse des avis des Personnes Publiques	21

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	22
ANALYSE DU DOSSIER PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE	23
DEPOLLUTION	30
DEPOLLUTION DES SOLS	30
AMIANTE	46
LE PROJET	47
PAYSAGE ET INSERTION PAYSAGÈRE	47
PC AMENAGEMENT - SERVICE ET EQUIPEMENT	50
PERMIS DE CONSTRUIRE, STATIONNEMENT	55
PATRIMOINE	59
ENERGIE	60
ENVIRONNEMENT HUMAIN	64
EAUX USEES	64
RESEAU DES EAUX PLUVIALES	67
REJETS EAUX PLUVIALES – MILIEU MARIN	70
VOIRIES INTERNES – CLASSEMENT DOMAINE PUBLIC - ACCES PMR	73
TRAFIC	76
DEPLACEMENT TRANSPORTS EN COMMUN ET VELOS	82
BUS - NAVETTE MARITIME	82
PISTE CYCLABLE	83
CIRCULATION EN PHASE CHANTIER	84
COORDINATION DE SECURITE - SURVEILLANCE PENDANT ET APRES LES TRAVAUX	86
SECURITE DES TRAVAILLEURS	88
CADRE DE VIE - PAYSAGE	89
BRUIT	89
BRUIT DE CHANTIER	92
AIR ET SANTE	94
AIR ET CHANTIER - PHASE EXPLOITATION	97
MILIEUX IMPACTES PAR LE PROJET / INCIDENCE NATURA 2000	98
PARC NATIONAL DES CALANQUES	105
RISQUES MAJEURS	108
PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS	114
MEMOIRE EN REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	118
REPORT DE LA REMISE DU RAPPORT	149
ACHEVEMENT DE LA MISSION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	149

Conformément à l'arrêté N° 2022_02621_VDM du maire de Marseille
prescrivant l'ouverture de la présente enquête publique,
la commission d'enquête a consigné ses
avis et conclusions sur le projet dans un document séparé.

Figures

Figure 1 : Vue panoramique du site	12
Figure 2 : Localisation des lots	Erreur ! Signet non défini.
Figure 4 : Extrait étude de dispersion des poussières	39
Figure 4 : non prise en compte de l'impact de la lumière des habitats collinaires	Erreur ! Signet non défini.
Figure 6 : Schéma assainissement	62
Figure 7 : Situation des comptages routiers	74
Figure 8 : Extrait Plan de Mobilité	77
Figure 9 : Extrait du Plan de Mobilité	82
Figure 10 : Trame verte	Erreur ! Signet non défini.
Figure 11 : Enjeux écologiques	Erreur ! Signet non défini.
Figure 12 : Le projet dans le Parc National des Calanques	100
Figure 13 : Extrait PPRIF Zone B1 et N2	103
Figure 14 : Les risques argileux	107

Nous, soussignés Cécile PAGES, Xavier COR et Marcel GERMAIN, de la commission d'enquête désignée par décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille, en date du 20 juillet 2022, référencée E2200059 / 13, rapportons ci-dessous le déroulement de la procédure d'enquête publique.

GÉNÉRALITÉS

Identification des pétitionnaires

□ La SFPT Mante est actuellement propriétaire des terrains.

Société LGM Madrague

(Pétitionnaire du PC lot A n° PC 013055 21 01382P0

Société Civile de Construction Vente dont le siège social est situé quai d'Arenc, tour la marseillaise 2 bis boulevard Euroméditerranée c/o Constructa promotion 13002 Marseille 2e arrondissement.

Immatriculée au RCS de Marseille sous le numéro 880 033 493 00011

Société française des produits tartriques mante

(SFPT Mante) (Pétitionnaire du PC lot B n° PC 013055 21 01405P0)

Société par actions simplifiée dont le siège social est situé 180 avenue du Prado 13008 Marseille 8e arrondissement.

Immatriculée au RCS de Marseille sous le numéro 056 801 608 00037.

Les projets sont gérés de manière opérationnelle par les sociétés Ginkgo Advisor et Constructa Promotion :

Constructa

Le Groupe Constructa est une entreprise familiale et indépendante depuis 1964. Notre indépendance et nos convictions permettent de mettre le projet immobilier au sommet de la pyramide de valeur.

Qualité architecturale et environnementale, qualité d'usage, qualité d'aménagement urbain ou de services, voilà la pierre angulaire de notre engagement.

Comment ?

Constructa, acteur engagé pour un immobilier d'intérêt général, créateur de valeur partagée, est pensé comme une plateforme de services immobiliers. Avec comme expertises : investir, produire, commercialiser et gérer, les 4 filiales complémentaires forment un modèle unique et vertueux capable de porter les sujets immobiliers et urbains les plus complexes.

Ginkgo Advisor

est un acteur spécialisé dans la revalorisation durable de sites significativement pollués en Europe. Il répond aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux de la reconversion des friches industrielles en milieu urbain. Ginkgo a pour objectif d'acquérir, d'assainir et de développer des terrains présentant des situations environnementales complexes et met son expertise technique au service de la prise en charge de ces fonciers fortement pollués. Ginkgo définit, exécute et finance des stratégies de gestion à long terme de ces risques environnementaux grâce notamment à une équipe de professionnels dédiés dotés d'une expérience unique en matière de gestion de sites et sols pollués.

Objet et cadre général du projet

Le site du projet se situe au 195, avenue de la Madrague de Montredon dans le 8^{ème} arrondissement de Marseille. Il est localisé entre la mer au nord, les collines calcaires et

boisées du Parc National des Calanques au sud, le village et le port de la Madrague à l'ouest et la cité de la Verrerie puis le quartier de la Grotte Rolland/ Montredon à l'est.

Le site est une friche vestige d'activités industrielles avec une usine de traitement du plomb argentifère et du zinc puis une usine de production de l'acide tartrique.

La friche, enclave qui fracture le tissu urbain, est un site pollué et emmuré de 23 700 m² avec plusieurs bâtiments et diverses installations techniques. Elle est accessible par la seule Avenue de la Madrague. Le terrain présente une topographie marquée, très escarpée avec un dénivelé de 30 mètres.

L'entité foncière a fait l'objet d'une division parcellaire en 2019 qui crée deux lots. Sur chacun des lots un permis de construire a été déposé :

- Le lot A (SCCV Madrague/Constructa) d'une emprise de 59 028 m²
 - ✓ 280 logements avec 104 logements dont 35 logements sociaux,
 - ✓ Une résidence de tourisme et
 - ✓ Une résidence pour seniors pour un total de SDP de 9 505 m², création de
 - ✓ Des commerces (993 m²)
 - ✓ Des locaux à destination du public (515 m²)
 - ✓ 383 places de parkings
- Le lot B (SFPT Mante/Ginkgo) d'une emprise de 13 838 m²,
 - ✓ 5 petits immeubles collectifs de 52 logements pour 3567 m² de SDP
 - ✓ 3 maisons accolées, logements sociaux pour 179 m² de SDP (traverse de la Marbrerie).

L'ensemble forme un seul projet coordonné par les deux maîtres d'ouvrage et conduit par la même maîtrise d'œuvre.

Le projet, soumis a fait l'objet

- D'une étude d'impact unique
- De prescriptions de dépollution en 2012 et 2017 par le préfet, notamment
 - La réalisation d'une interprétation de l'État des milieux (IEM)
 - Un plan de gestion en lien avec des projets immobiliers qui n'ont pas abouti (annulations du Tribunal administratif à la suite de recours).

□L'IEM et le plan de gestion, actualisés dans le cadre du nouveau projet immobilier et de l'étude d'impact ont fait l'objet d'une tierce expertise du BRGM en avril 2022.

□Le projet bénéficie d'une subvention du fonds friche à hauteur de deux millions d'Euros pour permettre de financer la pollution du secteur (site du projet et crassier en bord de mer).

□Le calendrier prévisionnel du projet prévoit une délivrance du permis en décembre pour un démarrage des travaux au dernier semestre 2023.

Les enjeux d'aménagement du site sont :

- La dépollution des sols et les risques de pollution de l'air en phase chantier
- La réalisation d'un projet mixte avec un programme limitant les flux de véhicules (résidence tourisme, résidence personnes âgées)
- La création de commerces et services de proximité et d'un équipement utile au secteur
- La mixité sociale avec la création de logements sociaux
- La préservation du patrimoine bâti du site et des espaces naturels à proximité
- L'amélioration de l'assainissement du secteur

Textes relatifs à l'enquête publique

Les textes qui régissent l'enquête publique

- Articles L 422-1a, R423-20, R423-24 e), R423-25, R423-32 et R423-57 du Code de l'Urbanisme
Articles L122-1 et suivants et R122-1 et suivants du Code de l'Environnement relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements ;
- Articles L123-1 à L123-18, R123-1 à R123-21 du Code de l'Environnement relatifs aux champs d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes ;
- Arrêté préfectoral AE-F09320P0136 en date du 09 juillet 2020 portant décision d'examen au cas par cas en application à l'article R122-3 du Code de l'Environnement ;
- Arrêté municipal N°2022_02621_VDM en date du 26 juillet 2022 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique ;
- Saisine en date du 5 juillet 2022 par la Ville de Marseille de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) sur le projet de réhabilitation de la friche industrielle Legré-Mante à Marseille 13 ;
- Avis MRAe 2022APPACA 57/3199 en date du 31 août 2022 délibéré par la Mission régionale d'autorité environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur sur le projet de réhabilitation de la friche industrielle Legré-Mante à Marseille 13 ;
- Réponse écrite des maîtres d'ouvrage en date du 13 septembre 2022 à l'Avis de l'autorité environnementale MRAe 2022APPACA 57/3199 sur le projet de réhabilitation de la friche industrielle Legré-Mante à Marseille 13 ;

PRÉSENTATION SUCCINCTE DU PROJET

Le site du projet se situe au 195, avenue de la Madrague de Montredon dans le 8^{ème} arrondissement de Marseille. Il est localisé entre la mer au Nord, les collines boisées du Parc National des Calanques au Sud, le village et le port de la Madrague à l'Ouest et la cité de Verrerie, puis quartier de la Grotte Rolland/Montredon à l'Est.

Le site est une friche vestige d'activités industrielles (depuis le XIX^{ème} siècle jusqu'en 2009) avec une usine de traitement du plomb argentifère et du zinc puis une usine de production de l'acide tartrique.

Fermée depuis 2009, la friche est un site pollué et emmuré de 23 700 constituée de plusieurs bâtiments (hangars, bastides) et diverses installations techniques, une enclave qui fracture tissu urbain. Elle est accessible par seule Avenue de Madrague. Le terrain présente une topographie marquée, très escarpée avec un dénivelé de 30 mètres.

L'entité foncière a fait l'objet d'une division parcellaire en 2019 qui crée deux lots :

- lot A d'une emprise de 59 028 m²
- lot B d'une emprise de 13 838 m²

Sur chacun des lots un permis de construire a été déposé en décembre 2021 avec les programmes suivants :

PC 013055 01382P0 (déposé par SCCV Madrague/Constructa) de 280 logements avec 104 logements dont 37 logements sociaux, ainsi qu'une résidence de tourisme et une résidence pour seniors pour un total de SDP de 9 505 m², création de commerces (993 m²), de locaux à destination du public (515 m²) et de 383 places de parkings.

PC 013055 21 01405P0 (déposé par SFPT Mante Ginkgo) Création d'immeubles collectifs (5 petits collectifs pour 3567 m² de SDP, 3 maisons accolées pour 179 m² de SDP) pour un total de 52 logements dont 3 logements sociaux (traverse de la Marbrerie).

L'ensemble forme un seul projet coordonné par les deux maîtres d'ouvrage et conduit par la même maîtrise d'œuvre (Kern+ associés, Marc Richier paysagiste, ERG, SP2i, Cerreti, Alpes Contrôle).

Le projet, soumis à étude d'impact le 9/07/2020 par arrêté préfectoral fait l'objet d'une étude d'impact unique.

Le site a également fait l'objet de prescriptions de dépollution en 2012 et 2017 par le préfet, notamment la réalisation d'une interprétation de l'État des milieux (IEM) et d'un plan de gestion en lien avec des projets immobiliers qui n'ont pas abouti (annulations du Tribunal administratif suite à des recours).

L'IEM et le plan de gestion, actualisés dans le cadre du nouveau projet immobilier et de l'étude d'impact ont fait l'objet d'une tierce expertise du BRGM en avril 2022.

Le projet bénéficie d'une subvention du fonds friche à hauteur de deux millions d'Euros pour permettre de financer la pollution du secteur (site du projet et crassier en bord de mer).

Il est prévu après la présente enquête publique une délivrance des permis de construire en décembre 2022 pour un démarrage des travaux au dernier semestre 2023.

Les enjeux d'aménagement du site sont :

- La dépollution des sols et les risques de pollution de l'air en phase chantier
- La réalisation d'un projet mixte avec un programme limitant les flux de véhicules (résidence tourisme, résidence personnes âgées)
- La création de commerces et services de proximité et d'un équipement utile au secteur
 - La mixité sociale avec la création de logements sociaux

- La préservation du patrimoine bâti du site et des espaces naturels à proximité
- L'amélioration de l'assainissement du secteur

Le projet immobilier ainsi que les principes de dépollution et de réhabilitation de la friche ont été présentés en réunion publique le 10 mai 2022.

Contexte urbain

Le site du projet s'inscrit entre, d'une part, l'anse de l'Émeraude et le parc national des Calanques a Sud et d'autre part, le village de la Madrague (1) et la cite de la Verrerie (2) puis le quartier de la Grotte Rolland MarseilleVeyre (3).

On distingue ainsi différentes formes urbaines :

- La Madrague de Montredon (1), tissu villageois classé en zone UBp, Zone notamment dédiée à la préservation et la valorisation de tissus historiques et patrimoniaux de centres (centres-villes, centre villageois, noyaux villageois et hameau) Le hameau cabanonier de La Madrague de Montredon s'est constitué à partir du XVIIème sous forme d'habitations rudimentaires autour des industries. puis s'est consolidé en constructions d'aspect très variées, majoritairement R+ 1/R+2 ; on y retrouve des constructions jusqu'à R+3
- La Verrerie, qui regroupe un ensemble des années 1970 cité « La Verrerie », édiflée sur les ruines de la verrerie Verminck, la résidence Bleu Calanques construite en 2013. Les constructions sont en R+3/R+4. Ce secteur est classé en zone UP2B, principalement dédié au développement de l'habitat pavillonnaire, dans lesquelles les emprises aux sols sont principalement limitées à 20%
- La Grotte Rolland et Marseille Veyre, classés en zone UP1 et UBp le long de l'avenue de la Madrague, principalement dédiés au développement de l'habitat pavillonnaire dans lesquelles les emprises aux sols sont principalement limitées à 20%
- Ces différentes zones sont définies naturellement par le découpage qu'impliquent les axes de circulation boulevard de la Verrerie, le Boulevard de la Grotte Roland ainsi que le boulevard de Marseille Veyre.

On distingue des éléments remarquables qui constituent l'identité du site :

- La Bastide du Chevalier Roze
- La Bastide des sables ou bastide des Rostan d'Ansérune
- La cheminée de 30m de l'usine Roux
- La cheminée rampante et sa chambre du circuit de décantation (hors emprise foncière)
- Les carneaux hauts.

Le site

Le lot A comprend l'usine, ses dépendances, les bastides et la résidence le Belvédère au sud-est du terrain,

Le lot B comprend la traverse de la Marbrerie, le bâti existant (R+1) situé au N°2 traverse de la Marbrerie, aujourd'hui en arrêté de péril, ainsi qu'une partie de l'ancien terrain de l'usine en aval des carneau hauts. □ Ce tènement est pollué et nécessite une intervention.

L'accès carrossable au terrain se fait depuis le centre-ville de Marseille par la seule avenue de la Madrague avec un accès via la traverse de la Marbrerie et un accès via une entrée secondaire du site.

Le site est également accessible à pied depuis le Parc National des Calanques.

Le site présente un dénivelé de 25m entre le point bas au Nord et le point haut au Sud qui sera remodelé pour dépollution.

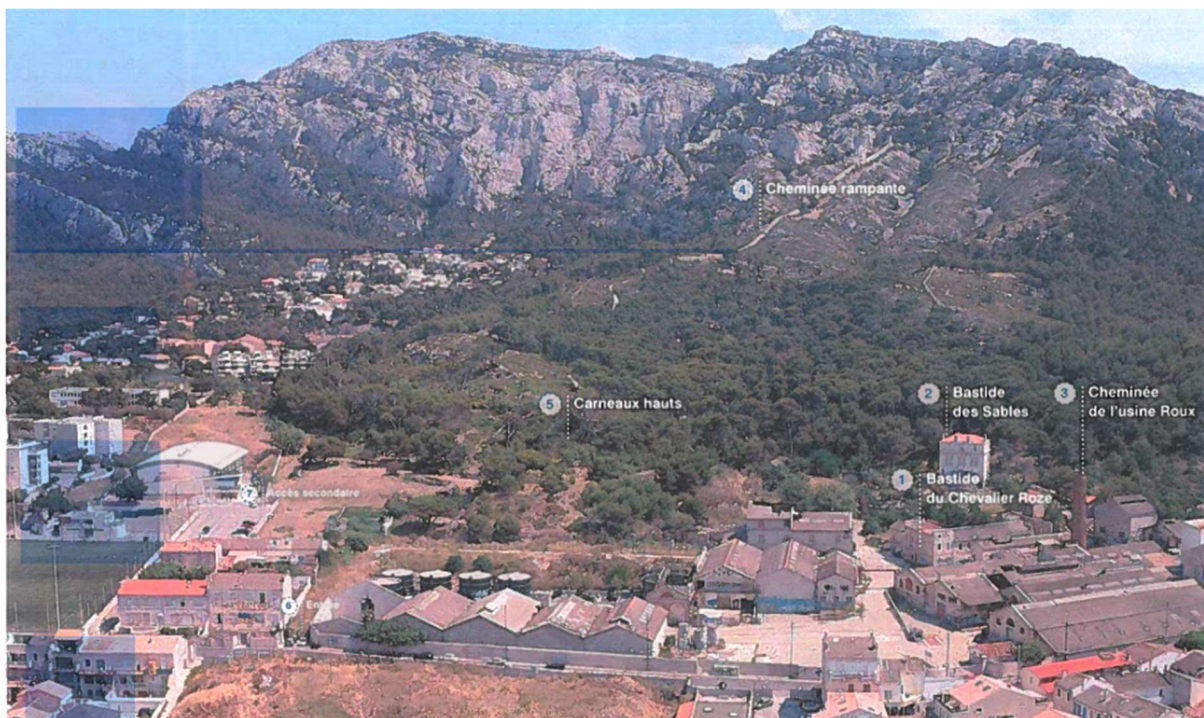


Figure 1 : Vue panoramique du site

Le Plan Local d'Urbanisme

dont relève le PC à la date de son dépôt, permet la constructibilité du lot B dans des secteurs de zone UT1, UR1 et UR2.

Des Prescriptions patrimoniales

concernent :

- La cheminée verticale de l'usine Roux
- La cheminée rampante et son conduit ainsi que la chambre du circuit de décantation des fumées
- La bastide des Rohan d'Ansérune ou bastide des Sables
- Le canal de Marseille
- La bastide du chevalier Roze reconnue par l'AGAM

Les contraintes environnementales

du site relèvent des remblais impactés par les activités polluantes de l'usine :

- Terrasser un minimum
- Intégrer des zones de réemploi des terres traitées
- Proposer des jardinières fruitières et comestibles et espaces dédiés à la plantation
- Traitement des terres in situ adapté aux contraintes géographiques, météorologiques et humaines du site et environ

Parti architectural et composition

En fabriquant un morceau de ville, ce site d'exception sera rendu aux habitants, à la nature, aux futures générations avec la volonté de valoriser son architecture industrielle historique et de l'inscrire comme un témoignage précieux du passé marseillais. Les objectifs du projet sont

de reconquérir le littoral, de recréer de la ville, de répondre à un grand site et d'optimiser la qualité environnementale.

Il sera apporté une attention particulière à la cohabitation entre ce futur quartier, le tissu urbain et la densité de la Madrague-Montredon.

La clarté du projet urbain appelle alors à un travail d'articulation avec son environnement proche.

Le projet urbain doit répondre à la conciliation des différents enjeux du site principalement d'accessibilité et de dépollution.

Insertion du projet dans son environnement urbain et naturel

Le projet recherche une harmonisation des hauteurs et de composition urbaine avec les bâtiments alentours.

L'habitat collinaire

En hauteur du site, prolonge le développement de l'urbanisation des bâtiments plus hauts de la Verrerie

Les logements Marbrerie

La construction est restituée dans son volume existant avec des matériaux "traditionaux"

Une densité désirable

Une attention particulière est portée sur la cohabitation entre ce futur quartier, le tissu urbain et la densité de la Madrague-Montredon. Ce projet peut prétendre à une harmonisation entre les différents tissus existants aujourd'hui hétérogènes et disparates.

Ce projet a aussi pour objectif essentiel à proposer des dispositions de valorisation des vues vers la mer d'une part et vers le massif des calanques d'autres part.

L'habitat collinaire

Dans les hauteurs du site, s'implantent, orientés Nord-Sud, 50 logements neufs en 5 volumes + 1 derrière l'équipement public, sur 3 567m² suivant la trame des avoisinants et les courbes de niveaux pour une vue privilégiée vers la mer et le massif. Cette forme d'habitat réinterprète les qualités et l'image de la maison individuelle :

- Individualisation des accès et desserte par l'extérieur
- Prolongements extérieurs et vues sur le paysage
- Typologies traversantes

Des restanques paysagères sont aménagées au Sud des constructions.

Un parking semi enterré de 71 places est compris dans l'emprise de la construction avec un accès par la voie Est.

Les locaux vélo de 77 M² sont implantés dans le niveau de stationnement semi-enterré de chaque volume.

Des locaux ordures ménagères, 19m², sont aménagés dans le parking.

Les logements Marbrerie

Restitution du volume existant

Trois maisons individuelles accolées sont recrées dans le volume existant. En façade la trame des ouvertures existantes est conservée, des loggias sont creusées pour offrir des espaces extérieurs aux habitants.

Au rez-de-chaussée, les espaces libres sont aménagés en jardins.

Accès

L'accès aux logements se fait à pied par la traverse de la Marbrerie par la porte existante et en voiture par la voie Est ; un cheminement en pente est aménagé dans le jardin pour accéder au niveau du rez-de-chaussée des logements.

Matérialité

La toiture à double pente est restituée avec des tuiles de terre cuite type marseillaise que l'on retrouve également sur les toits du village de la Madrague.

Côté traverse de la Marbrerie, le mur existant est conservé ; côté voie Est, une clôture en serrurerie métallique avec portillon d'entrée est installée.

Stationnement

4 places sont aménagées à l'Ouest de la construction

Local vélo

Le local vélo, 4m², est implanté à l'Ouest de la construction, à proximité du stationnement véhicules.

Gestion du stationnement

Voitures

- Emprise parcellaire du projet : 80 places de stationnement
- Logements neufs K : 75 places de stationnement
- Logements réhabilités L : 5 places de stationnement en extérieur dans la parcelle du projet

Deux roues

- Ensemble des programmes : 13 places de stationnement
- Logements neufs K : 12 places de stationnement et 80m² de local vélo
- Logements réhabilités L : 1 places de stationnement et 4m² de local à vélo en extérieur dans la parcelle du projet

Gestion du stationnement global voiture

Le projet prévoit la création de 453 places de stationnement réparties dans l'emprise parcellaire du projet pour 458 réglementaires.

Gestion du stationnement global deux roues

Le projet prévoit la création de 79 places de stationnement réparties dans l'emprise parcellaire du projet pour 76 réglementaires.

Gestion du stationnement global vélo

Le projet prévoit la création à peu de chose près de 600m² de stationnement répartis dans l'emprise parcellaire du projet pour 422 réglementaires.

LISTE DES PIÈCES DU DOSSIER D'ENQUÊTE

A1- Liste des pièces administratives :

- A1-1-** Présentation sommaire du projet d'aménagement de la friche Legré Mante
- A1-2-** Mention des textes réglementaires régissant l'enquête
- A1-3-** Arrêté municipal n° 2022_02621_VDM du 26 juillet 2022 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique
- A1-4-** Avis d'enquête publique
- A1-5-** Procès-verbal de constat d'affichage de l'enquête publique par huissier
- A1-6-** Note de synthèse sur l'ensemble des réunions tenues depuis le début du projet

Publications de l'avis d'enquête publique dans la presse :

- A1-7-** 1^{ère} publication du 1^{er} septembre 2022 dans le journal La Provence
- A1-8-** 1^{ère} publication du 1^{er} septembre 2022 dans le journal La Marseillaise
- A1-9-** Arrêté préfectoral DEF-22-173-055 du 21 juin 2022 portant autorisation de défrichement d'un bois de particulier,
- A1-10-** Documents annexes à l'arrêté DEF-22-173-055 du 21 juin 2022 portant autorisation de défrichement d'un bois de particulier,
- A1-11-** Arrêté préfectoral n°AE -F09320P0136 du 9 juillet 2020 portant décision d'examen au cas par cas
- A1-12-** Note sur la prise en compte de la gestion des matériaux amiantés dans le processus de démolition et de réhabilitation des bâtiments du site Legré Mante
- A1-13** 2^{ème} publication du 20 septembre 2022 dans le journal La Marseillaise

A2- Liste des pièces techniques :

A2-1.1 : PC 11 - Étude d'impact :

- A2-1-1-1** Résumé non technique de l'étude d'impact
- A2-1-1-2** Etude d'impact

A2-1.2 : PC 11 - Annexes de l'étude d'impact (1/2)

- A2-1-2-1** Tierce expertise BRGM du PCT
- A2-1-2-2** Plan de conception des travaux

A2-1.3 : PC 11 - Annexes de l'étude d'impact (2/2)

- A2-1-3-1** Plan de gestion
- A2-1-3-2** Interprétation de l'État des milieux

A2-1.4 Dossier de demande de PC 013055 21 01382 P0 (lotA)

- A2-1-4-1** Imprimé CERFA
- A2-1-4-2** PC01 Plan de situation
- A2-1-4-3** PC02 Plan de masse
- A2-1-4-4** PC03 Plan en coupe
- A2-1-4-5** PC04 Notice Descriptive Architecturale et Paysagère
- A2-1-4-6** PC05 Plan des toitures et des façades
- A2-1-4-7** PC06 Insertion du projet
- A2-1-4-8** PC07 Photographie environnement proche
- A2-1-4-9** PC 08 Photographie environnement lointain
- PC11** Étude d'impact (Cf. dossiers **A2-1.1**, **A2-1.2**, **A2-1.3**)
- A2-1-4-10** PC12 Attestation du respect des règles parasismiques
- A2-1-4-11** PC13 Attestation de respect du PPR

A2-1-4-12 PC16-1 Formulaire RT2012

A2-1-4-13 PC16-5 Attestation garantissant les mesures de gestion de la pollution au regard du nouvel usage du terrain projeté

A2-1-4-14 PC16-6 Attestation garantissant la réalisation d'une étude de sols et sa prise en compte dans la conception du projet

A2-1-4-15 PC24 Autorisation de défrichement

A2-1-4-16 PC27 Pièces à joindre au permis de démolir

A2-1-4-17 PC32 Plan de division du terrain

A2-1-4-18 PC33 Projet de constitution d'une association syndicale

A2-1-4-19 PC39-40 Dossier de conformité ERP

A2 -1.5 : Dossier de demande de PC 013055 21 01405 P0 (lot B) :

A2-1-5-1 Imprimé CERFA

A2-1-5-2 PC01 Plan de situation

A2-1-5-3 PC02 Plan de masse

A2-1-5-4 PC03 Plan en coupe

A2-1-5-5 PC04 Notice Descriptive Architecturale et Paysagère

A2-1-5-6 PC05 Plan des toitures et des façades

A2-1-5-7 PC06 Insertion du projet

A2-1-5-8 PC07 Photographie environnement proche

A2-1-5-9 PC 08 Photographie environnement lointain

PC11 Étude d'impact (Cf. dossiers **A2-1.1, A2-1.2, A2-1.3**)

A2-1-5-10 PC12 Attestation du respect des règles parasismiques

A2-1-5-11 PC13 Attestation de respect du PPR

A2-1-5-12 PC16-1 Formulaire RT2012

A2-1-5-13 PC16-5 Attestation garantissant les mesures de gestion de la pollution au regard du nouvel usage du terrain projeté

A2-1-5-14 PC16-6 Attestation garantissant la réalisation d'une étude de sols et sa prise en compte dans la conception du projet

A2-1-5-15 PC24 Autorisation de défrichement

A2-1-5-16 PC27 Pièces à joindre au permis de démolir

A2-1-5-17 PC32 Plan de division du terrain

A2-1-5-18 PC33 Projet de constitution d'une association syndicale

A3 - Avis reçus des services dans le cadre de l'instruction des 2 demandes de PC :

A3-1 Avis de l'autorité environnementale **MRAe**

A3-2 Contribution de l'Agence régionale de la Santé à l'avis de la **MRAe**

A3-3 Réponse des maîtres d'ouvrage à l'Avis de l'autorité environnementale

A3-4 Avis de la société des eaux de Marseille émis le 6 septembre 2022 portant sur la dérivation de Valentine Montredon dans le cadre de la demande PC 013055 21 01382 P0 ;

A3-5 Avis de la Mairie de secteur des 8ème et 6ème arrondissements sur le PC 013055 21 01382 P0 et PC 013055 21 01405 P0_Legré Mante du 8 juillet 2022.

A4 - Projet de PUP (Projet Urbain Partenarial) en attente de la délibération du Conseil Métropolitain (octobre 2022)

ORGANISATION DE L'ENQUETE

On y trouve le rappel des éléments de procédure :

Désignation de la commission enquêtrice

Muriel Joisset, Première Vice-Présidente du Tribunal Administratif de Marseille, par décision n° E22000059 / 13 du 20 juillet 2022 (**annexe 1**), a désigné la commission d'enquête :

Président :

M. Marcel Germain

Membres titulaires :

Monsieur Xavier Cor

Madame Cécile Pages

Arrêté d'ouverture d'enquête

La ville de Marseille a signé un arrêté prescrivant l'ouverture d'enquête publique n° 2022 02621 VDM le 26 juillet 2022 (**annexe 2**).

Avis d'enquête publique et publicité

Avis d'enquête publique

La ville de Marseille a signé un avis d'enquête publique en exécution de l'arrêté N° 2022 02621 du 26 juillet 2022 (**annexe 3**)

Publicité par voies d'affichage

Affichage jaune A3, (**annexe 4**)

Les lieux d'affichage ont été :

- ✓ En mairie de la Rue Fauchier
- ✓ En mairie des 6/8^{ème} arrondissement
- ✓ Sur les lieux du site du projet tel que relaté par le constat d'huissier ci-dessous.

La présence et la conformité des affiches sur ces lieux ont été constatés par le président de la commission d'enquête et par constat d'huissier dressé par Véronique CHAMPION, Commissaire de Justice associée en résidence à MARSEILLE, 43, Boulevard Paul Peytral qui a certifié et attesté s'être rendue le trente août deux mille vingt-deux à 18 heures 25, au-devant de la propriété sise 195 Avenue de la Madrague de Montredon à 130008 MARSEILLE et y avoir constaté qu'il y avait :

- fixé sur le mur d'enceinte, à main gauche de l'entrée principale, parfaitement visible et lisible depuis la voie publique, un panneau de 0,80 x 1 mètre environ
- fixé sur le mur d'enceinte, entre le numéro 195 de l'avenue de la madrague de montredon et la traverse de la marbrerie, parfaitement visible et lisible depuis la voie publique, un panneau de 0,50 x 0,70 mètre environ
- fixé sur la clôture de la propriété, la traverse de la marbrerie, parfaitement visible et lisible depuis la voie publique, un panneau de 0,50 x 0,70 mètre environ,

Le procès-verbal de constat d'affichage par huissier est en **annexes 5**.

Les procès-verbaux d'affichage de la mairie de Marseille et annexes sont en **annexes 6, 7 et 8**.

Publicité par voies d'annonces officielles

L'avis d'enquête publique a fait l'objet d'une publicité dans les « annonces légales »

- Le 1^{er} septembre dans « La Provence », **annexe 9**
- Le 1^{er} septembre dans « La Marseillaise », **annexe 10**
- Le 20 septembre dans « La Provence », **annexe 11**
- Le 20 septembre dans « La Marseillaise », **annexe 12**

Publicité par voies de prospectus

Le projet a été présenté sur des prospectus A4 largement distribués avec précisions lieux et dates sur les permanences de la commission d'enquête.

Publicité par découverte des lieux

Il a été organisé une journée porte ouverte sur le site le 06 septembre 2022, à l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine.

Visites des lieux et réunions avec le porteur de projet

La commission d'enquête s'est rendue sur le site le 30 août 2022 pour en découvrir les lieux et en rattacher le projet soumis à enquête.

Monsieur Enzo Boretti a présenté ce projet sur site à la commission qui était présente dans son intégralité.

L'ont assisté :

- pour la ville de Marseille :
 - Delphine Marielle – responsable du service des Autorisations d'Urbanisme
 - Lin Burki – Instructeur des Permis de construire
 - Michèle Scharff – Chargée de gestion juridique
 - Roxane Renard – Juriste
- Matthieu Mercinier-Salvaresi – Kern et Associés – Architecte du projet

IMPLICATION DU PUBLIC AU COURS DE L'ELABORATION DU PROJET

Implication directe

Le maître d'œuvre a organisé plusieurs réunions du public depuis le début de son projet pour l'exposer et prendre en considération des remarques et propositions qui se retrouvent dans le projet final soumis à enquête.

Au final, se sont : 11 réunions de travail ou d'information qui ont été réalisées.

Ces réunions d'échanges ont conduit à remodeler le projet au fil du temps.

Le rapport de cette démarche et des évolutions du projet qui en a découlé n'a pas été fourni sinon les dates de réunions.

Réunions publiques

Le projet immobilier ainsi que les principes de dépollution et de réhabilitation de la friche ont été présentés lors de deux réunions publiques les 10 mai et 6 septembre 2022.

DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Les outils de la collecte des observations du public

Différents moyens ont été mis à la disposition du public pour pouvoir prendre connaissance du dossier d'enquête et y apporter des observations ou des propositions :

- ✓ Des registres d'enquête publique disponibles :
 - en mairie de Marseille - Direction Générale Adjointe « ville plus verte et plus durable »
 - en mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Marseille.
- ✓ Un dossier numérique en ligne : <https://www.registredemat.fr/legremante>
- ✓ Une adresse mail : legremante@registredemat.fr
- ✓ Une adresse postale : Monsieur Marcel GERMAIN, président de la commission d'enquête, au siège de l'enquête, Direction générale Adjointe « ville plus verte et plus durable », 40 rue Fauchier, 13233 Marseille Cedex 21

En outre les observations et propositions écrites et orales ont été reçues par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête qui tinrent des permanences à la disposition du public comme rapporté ci-dessous

Permanences de l'enquête publique

Liste des permanences

Mairie de Marseille - 40 rue Fauchier, 13002 Marseille,

- ✓ Lundi 19 septembre de 9h00 à 12h00
- ✓ Mardi 27 septembre de 13h30 à 16h30
- ✓ Mercredi 5 octobre de 9h00 à 12h00
- ✓ Jeudi 13 octobre de 13h30 à 16h30
- ✓ Vendredi 21 octobre de 13h30 à 16h30

Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements Villa Bagatelle, 125 rue du Commandant Rolland, 13008 Marseille,

- ✓ Jeudi 29 septembre de 9h00 à 12h00
- ✓ Mercredi 21 septembre, de 13h30 à 16h30
- ✓ Vendredi 7 octobre de 13h30 à 16h30
- ✓ Mardi 11 octobre de 9h00 à 12h00
- ✓ Mardi 18 octobre de 9h00 à 12h00

Tenue des permanences

L'enquête s'est déroulée dans un climat serein. Aucun incident n'est à signaler. La collaboration de Madame Michèle Scharff, responsable des enquêtes publiques de la ville, a permis un déroulé efficace de l'enquête par des interventions efficaces.

La participation aux permanences n'a pas été très importante :

- A la mairie du projet :
 - 20 intervenants
 - 2 mémoires
 - 1 pétition
- A la Direction générale adjointe de la mairie de Marseille, rue Fauchier :

- 3 observations
- 3 lettres.

Par contre,

- le registre dématérialisé a reçu 1232 visiteurs uniques qui ont formulés 215 observations
- la boîte mail a reçu 16 courriels dont 15 exploitables

Réunions publiques

Durant le cours de l'enquête, il ne s'est pas dégagée la nécessité d'organiser une réunion publique.

CONDITIONS DE CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

A l'expiration du délai fixé par l'arrêté, les registres d'enquête, sur les lieux où ils ont été déposés, ont été clos et signés par le président de la commission d'enquête qui les a conservés avec le dossier d'enquête.

La responsable des enquêtes publiques de la ville a également à cette occasion, remis au président de la commission d'enquête, le dernier courrier arrivé pour être joint à l'enquête.

SYNTHESE DES AVIS ET OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES

Avis de la mairie de secteur

La mairie du 6e/8e de la ville de Marseille a donné un avis favorable (**annexe 20**) avec des recommandations qui seront reprises dans le rapport

Avis de la métropole

La métropole a donné un avis favorable (**annexe 19**) avec des remarques qui seront reprise dans le rapport.

Synthèse des avis des Personnes Publiques

Les avis des personnes publiques qui seront pris en compte dans l'analyse du projet par la commission d'enquête à l'éclairage des observations du public se résument ainsi :

L'avis de la **Mission Régionale d'Autorité environnementale** Provence Alpes Côte d'Azur, du 31 août 2022, qui précise que cette avis *simple porte sur la qualité de l'étude d'impact présenté par le Maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et porte pas sur son opportunité.*

L'avis de l'**Agence Régionale de la Santé**, du 28 juillet 2022, qui n'a que des remarques à formuler pour l'amélioration du projet,

L'avis du **canal de Marseille** qui est favorable.

C'est tout au long du rapport que les avis des personnes publiques associés seront intégrés selon les thématiques retenues., il n'y a pas dans cette enquête de personnes consultées. Cette façon de faire permet d'avoir en plus des observations du public et notre analyse, une participation **active** à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet, dicit MRAe,

MRAe-PACA : ne donne pas d'avis mais fait des observations visant à améliorer :

- La conception du projet,
- L'information du public et
- La participation du public à l'élaboration des décisions dans le projet

précise que cet avis simple porte sur la qualité de l'étude d'impact présenté par le Maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Nombre d'observations déposées par critère d'appréciation

Non traité	6
Neutre	38
Positif	33
Négatif	101
Hors Sujet	2
Doublon	35

Nombre d'observations par Thème significatif

(Voir ventilation plus fine dans DEPOLLUTION – Dépollution des sols – D) Observations du public, page 22.

Trafic – circulation	113
Dépollution	83
Trop de logements	54
Parc des calanques	44
Air et Santé	41
Faune – flore	21
Stationnement	20
Bruit	19
Propositions	18
Crassier	17
Pistes cyclables	14
Assainissement	13
Légalité	9
Incendie	5
Forme du dossier	4
Urbanisme – Équipements publics	4
Non associées à un thème	54

Parmi les 33 avis favorables :

- 12 ont soulevé les problèmes de circulation (36%)
- 6 le trop grand nombre de logements (18%)

Parmi les 38 avis neutres :

- 23 ont soulevé les problèmes de circulation (60%)
- 7 le trop grand nombre de logements (18%)

Parmi les 172 exprimés hors doublons :

- 113 ont soulevé les problèmes de circulation (66%)
- 54 le trop grand nombre de logements (31%)

Hormis la question sensible de la dépollution, exprimé par ailleurs par le souci environnemental, la préoccupation première est celle du trafic suggéré par la circulation actuelle du quartier et celle potentielle du projet due aux nouveaux hébergements. Ces deux derniers axes sont renchérissés par toutes les autres observations hors « Légalité » et « Forme du dossier »

ANALYSE DU DOSSIER PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

PERMIS DE CONSTRUIRE

- Annexe 14 - PC Madrague 013055 21 01382PO - Récépissé dépôt initial 28/12/2021 31
- Annexe 15 - Dossier PC Madrague-013055 21 01405PO-Récépissé dépôt initial 28/12/2021 32
- Annexe 16 - Dossier PC Mante 013055 21 01405PO-Récépissé dépôt Pièces complémentaires du 29 mars 2022
- Annexe 17 - Dossier PC Madrague - Récépissé dépôt Pièces complémentaires du 26/04/2022
- Annexe 18 - Demande d'avis sur dossier de PC 013055 21 01405PO 35
- Annexe 20 - Dossier PC Mante PC 0130552101405 - Récépissé dépôt initial/modificatif 15/06/2022 40
- Annexe 21 - Dossier PC Madrague PC 0130552101382 - Récépissé dépôt Pièces complémentaires 41

Sous thème : compréhension sur leur constitution

Ici, ne seront traité que les informations et les documents liés **aux deux permis de construire** (PC) Legré-Mante, (ainsi que sa demande de démolition pour partie de bâtiments) nommé Aménagement d'une friche industrielle LEGRÉ-MANTE, déposé à la mairie de Marseille, par les sociétés SSCV LGM MADRAGUE et la SAS SFPT MANTE. Le projet se situe au 195 rue de la Madrague de Montredon, dans le 8^{ème}.

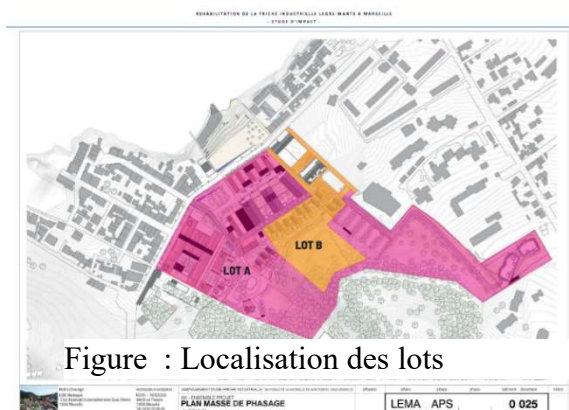
Sur les dossiers PC mis à notre disposition et au public, Il n'y a pas de date précise. Il y a juste un numéro de dépôt sur les protégés documents de chaque permis respectif, avec une liste des documents à l'intérieur mais qui ne sont pas répertoriés sur les documents proprement dit. Il y a une seule référence temporelle sur les documents : le mois de décembre pour l'un lot A, le mois de mars pour l'autre, lot B. Il y a aussi un document du mois de mai pour le document d'autorisation de défrichement.

Les seuls avis de dépôt des pièces mis à disposition de tous, sont ceux du mois de juin, marqué dépôt initial/ pièces complémentaires. Comme nous n'avons pas eu le récépissé du premier dépôt (décembre 2021), il est difficile de comprendre que le dossier présenté (juin 2022) n'est pas le premier ni l'original, mais simplement des pièces complémentaires ajoutées à l'original.

Par ailleurs, les références des plans et des documents de chaque permis sont les mêmes sans le numéro de permis, seulement le mois, il est difficile de s'y retrouver...

Ce projet d'immobilier ancien, issu de l'histoire industrielle de Marseille, devrait :

- D'une part être réhabiliter, voire rénover, autrement dit préserver le caractère originel de la plupart des bâtiments tout en installant tous les éléments de confort nécessaire ;
- D'autre part, proposer une extension des bâtiments actuels, par de nouvelles habitations, une résidence senior et des logements touristiques, des services, des



espaces aménagés, des équipements et des commerces. Pour donner un caractère ouvert sur le quartier, sont prévues plusieurs accès motorisés ou pédestres. Le mur actuel délimitant l'usine sera abattu, offrant ainsi une transparence, vis-à-vis des quartiers existants

Actuellement l'aménagement de la friche industrielle LEGRE-MANTE est divisé en trois lots, mais pour ce qui est de l'enquête publique proprement dite, seulement deux lots sont concernés : le lot A et le lot B. Le lot C correspond au crassier et n'est pas inclus dans cette étude.

Le lot A, B et C semblent n'être qu'une unité foncière, où il y a un seul maître d'ouvrage, et un seul maître d'œuvre l'architecte Kern et associés. Les parcelles A et B sont contiguës et le projet de construction porte sur l'ensemble des unités. Les deux permis de construire mis à la lecture du public, concernent respectivement le lot A et le lot B. Les demandeurs, (selon le dépôt de permis) sont la société SSCV LGM MADRAGUE, lot A et la SAS SFPT MANTE, lot B.

La surface du terrain du lot A, selon la déclaration du PC, constituée de 3 parcelles (88, 174, 175) est de 71369m² mais elle est urbanisable sur une seule partie de 57531m². Le solde du terrain n'est pas constructible car il dépend du cœur du parc des Calanques, avec un Espace Boisé Classé.

La surface du terrain du lot B est constituée de 4 parcelles (21,178, 175,41) d'un total de 1532m², pour trois d'entre elles, mais ce lot est à cheval sur la parcelle 175. Parcelle utilisée dans le lot A et le lot B. Les surfaces constructibles cumulées sont de 59063m².

Pour une bonne compréhension, le projet qui nous occupe **se décline objectivement en deux parties, non seulement sur le terrain, suivant les lots, mais aussi dans les dates**. Un permis de construire de décembre 2021, selon l'intitulé écrit sur les documents et un autre du mois de juin 2022, dont les documents sont marqués du mois de mars mis à disposition du public. bien que les documents Cerfa constitutifs des permis, scannés pour l'enquête publique, soient signés et daté par le M.O du 1^{er} et 14 juin 2022.

A la suite d'une visite supplémentaire sur le terrain, nous avons, entre autres documents, plusieurs fois demandé, le récépissé du dépôt de permis. Nous avons eu 7 jours après la remise du rapport de synthèse de la commission, 2 récépissés de dépôt concernant les dossiers de PC, sans formulaire Cerfa, datant du 28 décembre 2021, dont les numéros sont les suivants :

- lot A n°0130552101382 déposé par la société LGM MADRAGUE, situé à la tour marseillaise à Marseille,

- lot B N°0130552101405, déposé par la société LGM MADRAGUE.

- Sur les documents de demande de PC mis à notre disposition, pour le permis du lot A, PCn°0130552101382 28 nous avons eu comme il est demandé réglementairement :

Selon la division parcellaire, et à la lecture de la déclaration simple (Cerfa) du permis de construire le projet vise à la création d'un ensemble mixte qui comprendra :

- Les logements libres et sociaux, dont une partie en réhabilitation des bâtiments industriels existant, (10146m² Surface de Plancher),
- Une résidence sénior de 133 studios ou T2 de 7914m² de SDP
- Une résidence de tourisme de 47 studios ou T2, 1630m² de SDP
- Des locaux dédiés aux services à destination du public, 515m²SDP

- Un parking paysager.

Lors de l'étude des différents documents et plans produits pour le permis de construire, ces différents groupes sont décomptés de la manière suivante :

- La résidence sénior et une crèche au sein de celle-ci. Le local est réservé mais pas encore officiellement affecté à un prestataire.
- Il en est de même pour le pôle actif qui se situe dans le volume existant le long de l'avenue de Madrague de Montredon. Il regroupe sur la partie nord-est 14 commerces de proximité et services en rez-de-chaussée, un centre de consultation médicale, un local service et un mail central ou cheminement, et la partie sud-ouest, une résidence de tourisme et deux logements en duplex, à l'étage, et un parking en rez-de-chaussée.
- Un équipement public prévu éventuellement comme une maison du parc à aménager au moment venu et son jardin amphithéâtre, en continuation de la résidence senior, et sur la voie principale qui s'ouvre sur la rue du Lieutenant Moulin.
- Un programme de logements neuf nommé Belvédère de 40 logements, du T2 au T5 est prévu. Il est constitué de deux volumes R+3 reliés par un socle de stationnement en sous-sol et une terrasse commune en R+1, mais sans surface exacte donnée.
- Une offre de logement se trouve dans les volumes existants réhabilités qui se situent dans les hauteurs du site, autour de la Bastide des Sables et de son parc d'agrément, la bastide du Chevalier Rose, un hangar, bâtiment E et différentes maisons superposées et accolées.
- Et enfin un bâtiment neuf (G) dit habitat collinaire de 16 logements, derrière le Bâtiment E, difficilement perceptible dans « les logements libres et sociaux », sans surface donnée.

À ces différents documents est ajouté le projet d'une constitution d'une association syndicale concernant les parcelles 88,174,175,41. Cet écrit est important puisqu'il précise les règles communes entre chaque ensemble immobilier après aménagement, soit l'emprise des voies et parkings communs, des trottoirs et des espaces verts ou aire de jeux communs. Apparemment la parcelle 41 s'ajoute au lot A, par rapport à l'ensemble des parties communes entre les deux lots.

Il y a aussi un avis de défrichement daté du 21 juin 2022 qui fut accepté sur une surface de 3800m2 pour le lot A, mais qui est à nouveau soumis à enquête publique par voie électronique, du 25 octobre au 25 novembre 2022 car il manquait l'évaluation environnementale.

- Permis de Construire LOT B, PC 0130552101405, déposé le 28 décembre 2021 par la société SAS SFPT MANTE, mais le public n'en a pas eu connaissance.

Sur la description succincte du permis de construire, il est spécifié que le projet se situe sur le lot B suivant la division parcellaire et vise à la création de plusieurs bâtiments d'habitation collectif et de la démolition reconstruction d'un bâtiment qui comprendra :

- 5 petits collectifs hébergeant 5 T2, 31 T3 et 13 T4 , 3567m2 SDP,
- 3 maisons accolées au sein du volume du bâtiment démolé-reconstruit, 179m2 SDP, Autrement dit ailleurs (52 logements collectifs et individuels)

Il s'en suit les mêmes documents que pour le permis de construire du Lot A . Le projet de constitution d'une association syndicale sur ce lot B concernant les parcelles 21,178,175,41 , ici la parcelle 175 est commune au lot B. Les parcelles 41 et 175 permettent un lien pour les différents réseaux.

Observations du public

Une trentaine d'observations concerne les permis de construire, dont une quinzaine pour écrire que c'est un *très beau projet*. *Observations 53, 54, 55, 57, 58, 73, 90, 91, 92, 93, 94, 101, 102, 103, 104, 108, 109, 110, 111*, sans arguments spécifiques , par contre les autres dénoncent tour à tour :

- Un manque de pièces :

On notera que l'enquête publique porte sur deux demandes de permis de construire et que ces demandes de permis de construire ne furent pas mise in extenso et verbatim au dossier de l'enquête publique qui n'en comporte que de nombreuses bribes, au demeurant volumineuses, en demandant, en somme, au public de se prononcer sur des documents qu'on lui cache, public qui se pose la question : mais qu'y a-t-il de si rédhibitoire dans ces deux demandes de permis de construire pour qu'on lui en cache le contenu exhaustif, en violation des articles L124-1, L124-2 et L124-3 du code de l'environnement et au mépris de l'avis de la Commission d'accès observation 174 FARE SUD

- Ou bien le projet ressemble étrangement à ce qui a été proposé auparavant en terme de surface. *Les deux demandes de permis de construire actuelles couvrent une surface de 21715 m2 de surface de plancher, ... les projets précédents sous un habillage différent. En tant que riveraine, je suis très inquiète en raison de l'urbanisme des noyaux villageois qui serait mis à mal par la densification dans ce secteur enclavé et déjà saturé. Observation 161 et Observation 195*

- Ou encore la difficulté à comprendre le découpage des lots pour une seule unité foncière, mais ce n'est pas le sujet ici. *La déclaration préalable de division de parcelle du 18 décembre 2018, la veille de l'approbation du PLUI de la métropole, divise le terrain en deux lots distincts et pose la question du saucissonnage illégal de l'opération ayant un objet unique. Observation 95*

- Ou qu'il ne soit pas trop gigantesque : *je suis d'accord avec ce projet mais je souhaite qu'il soit précisé par les autorités qu'il n'y aura pas d'autres constructions observation 102*

- la commission reprendra la question posée par une observation : **en quoi l'impact du projet proposé est différent de celui de 2019 pour 145m2 d'écart ?** La réponse du Maître d'ouvrage fait la comparaison entre les différents projets antérieurs et le sien en m² SHON et non SHON : Soit un TOTAL de 30 511 m² SHON alors que son projet représente moins de 22 000 m², qu'il ne spécifie pas. SHON ou pas SHON ? La réponse n'est pas claire. ¹

Analyse de la commission d'enquête

Il en résulte de cette lecture de ces deux PC déposés, qu'il y a bien une unité foncière commune pour les deux PC. Nous l'avons vu avec les parcelles communes concernées mais

● ¹ Surface Hors d'œuvre Net, calculé à partir de la surface brute, à laquelle est appliquée un certain nombre de surface, que l'on retire comme les loggias, les balcons, les sous-sols

aussi avec l'existence de l'association syndicale nécessaire pour la faisabilité foncière, l'assurance et l'engagement pour la réalisation des réseaux et accès.

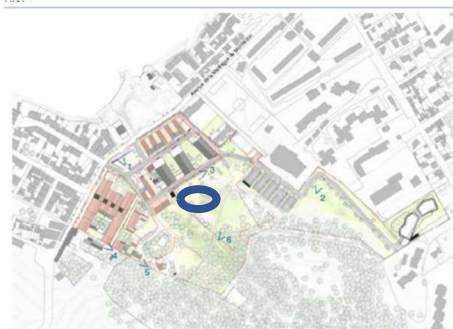
□ Il n'y a pas à minima une étude de faisabilité technique et économique relative aux diverses solutions d'approvisionnements en énergie. Il n'y a pas non plus de proposition d'énergie produite sur les bâtiments. (Murs, panneaux photovoltaïques ou thermique...)

- Le point d'achoppement de la compréhension des documents proposés et soumis à l'enquête et au public provient des éléments mélangés entre les deux permis de construire. Comme expliqué précédemment, ces deux permis sont conjoints mais déposés en deux temps. De ce fait l'étude d'impact et d'incidence mélangent leurs informations à partir de permis de construire pris en compte ou non dans les documents. Nous avons ainsi p 189 la prise en compte des 2 permis dans l'insertion paysagère, mais quelques pages plus loin p 200 dans l'évaluation appropriée des incidences Natura 2000, il n'y a plus qu'une partie d'un permis (lot A) pris en compte.

- La proposition de réhabilitation des bâtiments de l'usine Legré Mante est un projet architectural respectable. Il prend en compte le passé de l'usine, ses dépendances, ses matériaux et la configuration de l'espace. Il y a parfois des interrogations comme le grand local à vélo pour seniors, (obligation réglementaire mais qui pour une résidence senior interroge) mais de manière générale le projet d'habitation et de fonctionnement est équilibré. L'ouverture sur le quartier existant avec la place du chevalier Roze est agréable et facilitera son intégration.

- ◆ A ces qualités intrinsèques du permis lot A, le bâtiment G de ce **permis de construire de la société SSCV LGM MADRAGUE**, ne s'intègre pas dans la forme urbaine et minéralisée existante. Sa situation topographique est de 7 m plus haut que l'ensemble des constructions du lot A mais aussi des habitations collinaires du lot B, dont il fait partie nominalement, mais pas physiquement. Il est isolé dans la colline, empiétant sur un talweg naturel, très proche de la cheminée rampante (repère des chauves-souris), en vis-à-vis d'éléments anciens, (le bassin d'agrément, la bastide des sables). Ce bâtiment G est une excroissance dans l'ensemble paysager du projet. Sa situation proche des îlots forestiers ne facilitera pas la lutte contre le feu de forêt. Enfin, l'incidence de Natura 2000 étudiée pour ce permis ne prend pas en compte ce bâtiment. Il est à la place d'un arbre gîte repéré dans l'étude d'incidence p 202, qui sera détruit. L'accès piéton s'arrête au bâtiment E sur l'axe en prolongement de la rue lieutenant Moulin en direction de Marseilleveyre.

Figure 3 : Habitat collinaire



L'habitat collinaire phase 1 apparaît dans les plans PC02-05, plan de masse projeté et il est visible dans le plan en coupe PC-03, mais il n'est pas décrit explicitement dans le dépôt de permis de construire du mois de décembre, concernant le lot A de la société LGM MADRAGUE. Il n'est pas nommé dans la description de la surface de plancher de construction à hauteur de 10146m². Ce bâtiment est un bâtiment qui apparaît ou disparaît selon les plans utilisés ou les études. **L'état actuel du dossier ne permet pas d'en faire un**

jugement correct, puisque les réalisations ne sont pas chiffrées ni réparties séparément. En l'état il est donc injustifiable. La réponse du Maître d'œuvre n'est pas satisfaisante.

□ Nous soulignons également l'**avis négatif** posé par les services **Analyse de la Direction Eau et assainissement de la ville de Marseille et de la DPGR - SERVICE SAPP**, précisant que cette parcelle est sujet à une prescription inondation de type 2.

De ce fait, la destruction des arbres gîtes (capital pour la faune et la flore) n'est pas nécessaire car ils n'empêchent d'aucune manière la création du parking paysager, l'aménagement paysager et sans le bâtiment G, le 3^{ème} arbre subsiste, voir § milieu impacté par le projet.

Cependant pour la commission **deux problèmes persistent** :

- Pour le permis du lot A, n°0130552101382, déposé en décembre 2021, il apparaît que l'existence du bâtiment G, phase 1 collinaire, n'est pas pertinente.

□ **L'existence et la situation du bâtiment G déséquilibrent le projet.**

- Pour les permis du lot A et B, PC 0130552101405 et PC 0130552101382, il apparaît que selon leurs récépissés donnés après la fermeture au public de l'enquête, leur dépôt fut le 28 décembre 2021 et non pas comme l'indiquait les documents Cerfa récépissé de dépôt d'une demande de permis de construire ou de permis d'aménager du mois de juin 2022. Bien que les avis du permis du lot A, déposé en décembre, soient émis en début d'année ; ceux du lot B, sont émis alors que notre commission d'enquête est déjà nommée. A trois jours près, les bâtiments neufs des deux PC du lot A et B, notamment la résidence Belvédère et les habitats collinaires sont soumis à la RT 2012. (Référence PC 16-1, formulaire RT12, pour les deux permis, mais l'un marqué du mois de décembre et l'autre du mois de mars.)

A trois jours près, les PC ne respectent pas la réglementation RT2020 du code de la construction et de l'habitation. Sauvé par le gong ! Certes mais quand il y a urgence climatique, urgence pour la transition énergétique, urgence pour la préservation de la biodiversité, cela n'est pas réaliste.

Peut-on mettre en balance 3 jours au regard de l'investissement d'une vie pour la population qui achètera ce bien ? au regard de la faune et la flore qui n'ont pas de voix audible ou de voie juridique pour s'exprimer autre que la nôtre ? Au regard de faire rayonner son savoir-faire du partenaire Constructa ? Au regard de la réglementation thermique en vigueur et des conditions de maîtrise de la dépense d'énergie, ce projet avec des bâtiments neufs, ne participe pas aux efforts énergétiques voulu par le législateur, l'effort national et les futurs habitants.

□ **Au vu de l'étude des permis A et B, la commission estime que le projet actuel, selon les documents des permis de construire présentés au public lors de l'enquête, de réhabilitation de l'usine en tant que tel et de ses dépendances, son aménagement, la rénovation de la bastide des sables et des habitations de la rue de la marbrerie sont corrects dans leur ensemble, (sauf le bâtiment G) mais elle demande la mise à niveau selon la législation RT2020 pour tous les bâtiments neufs.**

La commission n'accepte pas la création d'habitat neuf des lots A et B, telle qu'elle est conçue, compte tenu de l'urgence Climatique et de la transition énergétique. La

construction de ces bâtiments habitat collinaire et la résidence Belvédère, entre autres, doivent respecter la loi énergie RT 2020.

DEPOLLUTION

DEPOLLUTION DES SOLS

A) Liste des études

Les études de pollution des sols établies selon la méthodologie de la note ministérielle du 19 avril 2017 relative aux sites et sols pollués sont les suivantes :

- Une interprétation de l'état des milieux (IEM) jointe en annexe de l'étude d'impact du 24/04/2020 (925 pages avec les annexes)
- Un plan de gestion (PG) du 15/10/2018 et un diagnostic complémentaires "investigations des milieux sols, eaux superficielles, sédiments et gaz des sols" du 7/11/2018 (825 pages avec les annexes)
- Un plan de conception des travaux (PCT) du 19/04/22 et un diagnostic complémentaire "investigations des milieux sols, eaux superficielles, sédiments et gaz des sols" du 7/11/2018 (1526 pages avec les annexes)

Nota : les dates des documents sont celles des versions finales qui ont été évaluées par la tierce expertise du BRGM. A priori les compléments ont été ajoutés en fonte de couleur bleue au plan de gestion initiale, postérieurement au 15/10/2018 (date sur le cartouche de la page de garde)

Nota : les renvois et rappels aux numéros de pages des IEM, PG et PCT sont celles des versions des documents numérisées. Ces trois documents constitués de plusieurs études n'ont pas été repaginé et ne disposent pas d'une table des matières récapitulative.

L'étude d'impact traite les effets de la pollution des sols dans les § successifs suivants :

- § 2.5.20. Mesures de gestion de la pollution
- § 3.6 Synthèse des enjeux environnementaux
- § 4.1.6 Analyse des effets sur le milieu physique phase chantier - pollution des sols
- § 4.3.9 Analyse des effets sur le milieu humain phase chantier - Envol des poussières
- § 4.5.6 Analyse des milieux physiques phase exploitation - pollution des sols
- § 4.10.2 Surveillance de la qualité de l'air (poussières) hors site

Le résumé non technique de l'étude d'impact est constitué des § 1.1 à 1.5 de l'étude d'impact. Les effets de la pollution des sols sont rappelés dans le tableau du § 1.3

B) Programme des travaux de dépollution

Dans l'étude d'impact, le programme des travaux est mentionné au § 2.5.20 mesures de gestion de la pollution et pour partie dans les mesures d'évitement décrites au § 4.5.6 :

Au § 2.5.20 de l'étude d'impact le programme des travaux est décrit suivant le scénario retenu au plan de gestion qui précise :

Extrait du plan de gestion pour les parcelles A et C :

- "... Phase préliminaire de purge et d'élimination en filières des sources sols concentrées (de surface)

- Travaux de terrassement pour l'aménagement du site selon trois phases successives, en lien avec le niveau de pollution des sols avec optimisation des travaux par la réalisation en flux tendu des terrassements et réemplois des déblais sur site ;
- Prédimensionnement des travaux, intégrant les mesures de gestion des poussières en phase travaux (arroser les zones traitées, asperger les pistes, brumiser les zones en activité, limiter les surfaces ouvertes avec utilisation quotidienne de liant cellulosique, bâcher les camions (pour éviter les envolements), limiter les vitesses de circulation des engins et les distances parcourues, laver les roues des engins et phaser les travaux en fonction des conditions de vent) ;
- Mise en œuvre de la mesure constructive de recouvrement des espaces de pleine terre par une épaisseur de 0,5 m de terre saine compactée ;
- Gestion des eaux météoriques en phase travaux. "

Extrait du plan de gestion pour la parcelle B (crassier)

- " ...Travaux de reprofilage par des opérations de terrassement par phase, intégrant les mesures de gestion des envols de poussières en phase travaux (citées ci-avant) avec optimisation des travaux par la réalisation simultanée des terrassements en déblais et des terrassements en remblais à partir des matériaux extraits, de manière à limiter le stockage des déblais sur site, et ainsi les contraintes liées à la gestion de ces matériaux stockés avant leur réutilisation
- Mise en sécurité pérenne par confinement du massif
- Mise en place d'un enrochement de protection à la base du crassier contre l'érosion marine

Extrait de l'étude d'impact au § 2.5.20

Au regard du risque « poussières » lié aux terrassements, les mesures suivantes sont retenues:

- Mise en place de phasage de chantier
- Méthodologie de terrassement en fonction de la vitesse du vent
- Arrosage des zones traitées, brumisation des zones en activité et aspersion des pistes
- Limitation des surfaces ouvertes avec utilisation quotidienne de liant cellulosique
- Limitation de la vitesse de circulation des engins et des distances parcourues
- Bâchage des camions
- Nettoyage systématique des roues des engins et balayage régulier
- Surveillance environnementale de la qualité de l'air au moyen de prélèvements de poussières.

Nota ces mesures sont plus détaillées au § 4.3.9 (mesures de réduction) extraites du Plan de conception des travaux.

Au regard du risque « ruissellement » en cas d'épisode pluvieux, les mesures suivantes sont retenues :

- Gestion des eaux par un système de récupération dédié,
- Traitement par décantation en bassins existants sur site,
- Recyclage des eaux stockées ou rejet avec contrôle préalable

- La mise en place de recouvrement de surface et encapsulation sur l'ensemble des parcelles C, B et A sur son secteur nord, pour supprimer le risque d'exposition par contact direct des futurs usagers du site
- Le maintien du couvert végétal (pour limiter les envols de poussières) dans le secteur sud de la parcelle A, qui correspond à un espace de végétation spontanée, assimilable à la configuration de l'espace naturel des Calanques, plus éloigné des futurs logements et à usage futur de promenade. Des opérations de traitement par phytostabilisation sont prévues sur ce secteur sud
- Le confinement de la masse de déchets résiduelles qu'il est prévu de laisser en place dans le cadre des opérations d'aménagement sur la parcelle B, afin de supprimer les voies de transfert au sable de la plage et au milieu marin.
- L'aménagement, dans des sols non impactés ou dans un lit de matériaux d'apports sains, des réseaux d'adduction d'eau pour supprimer tout risque d'ingestion d'eau potable pour les futurs usagers du site ;

L'étude d'impact au § 4.10.2 précise en phase exploitation comme mesure : un dossier de Servitudes d'Utilités Publiques sera établi. Les restrictions porteront sur les usages et activités possibles et préciseront que tout autre usage selon les secteurs sera soumis à études complémentaires préalables. Les objets sur lesquels elles porteront consisteront notamment en :

- L'interdiction de réaliser toute activité qui pourrait endommager un confinement mis en œuvre sur site
- L'obligation de mettre en place une couverture par des matériaux d'apport sains (ne présentant pas de risque pour la santé des futurs usagers), d'implanter et d'entretenir un couvert végétal,
- L'interdiction de mettre en place des jardins potagers sur site en pleine terre (seuls des cultures en bac déconnectés des sols du site pourront être mises en œuvre,
- L'installation des canalisations d'eau potable en dehors des zones impactées ; le cas échéant, elles devront être métalliques et mises en place dans une tranchée de matériaux d'apport chimiquement inertes,

C) Avis du Bureau de Recherches géologiques et Minières (BRGM)

Le BRGM a été missionné en tant que tiers-expert, pour formuler un avis sur le plan de conception des travaux (PCT) qui découle du plan de gestion modifié suite à l'évolution du projet en juillet 2021.

Extrait de l'avis final du BRGM :

"...concernant les aspects Sites et Sols Pollués, le BRGM donne un avis favorable aux solutions retenues. Les mesures de gestion proposées par le pétitionnaire (formalisées par le PG et le PCT) sont valides, conformes, et proportionnées aux enjeux au regard des usages futurs (projet de réaménagement) et de l'état des milieux (schéma conceptuel) ; le BRGM juge le degré de connaissance de l'état des milieux suffisant pour fiabiliser les mesures de gestion proposés (en phase chantier et pour les usages futurs) ..."

D) Observations du public

Le thème de la dépollution des sols a fait l'objet de 83 observations du public :

n° 3, 11, 15, 16, 23, 27, 34, 39, 41, 43, 44, 49, 61, 64, 66, 67, 69, 70, 76, 77, 84, 85, 87, 95, 96, 97, 112, 113, 116, 117, 119, 121, 123, 125, 126, 127, 128, 130, 131, 133, 134, 135, 141, 145, 149, 150, 154, 155, 156, 158, 161, 163, 164, 166, 169, 170, 173, 175, 181, 182, 183, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 197, 200, 201, 203, 206, 207, 208, 209, 210, 212, 213 et 215

16 doublons ont été détectés par le registre numérique, à noter en particulier les observations 161, 186, 190, 197, 199, 191 et 210 qui sont quasiment identiques pour cette thématique. Il en est de même pour les observations 186, 187, 190 et 191.

Observations concernant l'air et santé

Il faut aussi considérer les 41 observations formulées sur la qualité de l'air et la santé humaine relevées soit pour les motifs de poussières émises pendant le chantier, soit pour des raisons d'accroissement de la circulation et donc des rejets de gaz à effet de serre (GES). Il s'agit des observations :

n° 2, 3, 5, 31, 39, 43, 49, 65, 66, 67, 70, 76, 77, 87, 95, 106, 112, 125, 134, 147, 150, 169, 170, 173, 182, 183, 186, 187, 190, 191, 192, 193, 195, 196, 198, 199, 201, 204, 207 et 213

Parmi ces 41 observations 28 observations sont communes au thème de la dépollution des sols. Pour les 13 observations restantes, 7 observations font part de leur inquiétude quant aux poussières de chantier.

Pour faire le bilan, ce sont au total 90 observations qui mentionnent leur grande inquiétude de l'impact des poussières polluées sur la santé humaine pendant la phase travaux. Parmi, ces 90 observations, il convient de remarquer que 44 observations neutres ou favorables au projet font part des mêmes inquiétudes.

Enfin, ces 90 observations représentent 41 % des observations totales du public et sont la deuxième préoccupation après le thème de la circulation (113 observations).

Nota : Les six observations restantes évoquant que les émissions des GES dues au trafic seront traitées spécifiquement dans le thème air et santé et aussi dans le thème circulation.

Pour synthétiser, les 90 observations du public concernant la dépollution évoquent :

- Une mise en cause, pour certaines, de la méthodologie des études de dépollution des sols et aussi des résultats des teneurs des métaux présentées
- La maîtrise de l'émission de poussières et de particules polluées lors de la réalisation des travaux de terrassement du fait de la méthode d'extraction, de retraitement et de transport des matériaux
- Une évocation : l'absence de présentation des rapports d'analyse de la parcelle B
- La pérennité des solutions de dépollution présentées principalement lors de la phase d'exploitation
- Une observation porte sur l'efficacité de la phytostabilisation
- Une observation porte sur l'élimination des mortiers décroulés de la cheminée rampante

- Quelques observations souhaitent un organisme de contrôle indépendant pendant les travaux de dépollution et un coordinateur de la sécurité protection de la santé

E) Avis de l'autorité Environnementale - MRAe

Pour la thématique de la pollution des sols, la MRAe estime que :

" ... Le sujet de la pollution des sols et des incidences associées, qui constitue l'enjeu majeur du projet, fait l'objet d'une évaluation très riche et proportionnée au niveau de précision attendu pour un tel aménagement sur une friche industrielle..."

Après avoir pris connaissance de l'avis du BRGM "la MRAE n'a pas d'observations particulières à formuler "

F) Avis de l'ARS

Extrait concernant la pollution :

" Le PCT a fait l'objet, en mars 2022, d'une Tierce Expertise par le BRGM, Bureau de Recherches Géologiques et Minières, établissement public expert sur les problématiques du sol et du sous-sol, en particulier sur les sujets de sites et sols pollués. Le BRGM a donné un avis favorable aux solutions retenues. « Les mesures de gestion proposées par le pétitionnaire (formalisées par le PG et le PCT) sont valides, conformes, et proportionnées aux enjeux au regard des usages futurs (projet de réaménagement) et de l'état des milieux (schéma conceptuel) ; le BRGM juge le degré de connaissance de l'état des milieux suffisant pour fiabiliser les mesures de gestion proposés (en phase chantier et pour les usages futurs). »

Le PG d'octobre 2018, le PCT d'avril 2022 et le rapport de la tierce expertise du BRGM sont annexés à l'étude d'impact.

Il conviendra de s'assurer que l'ensemble des préconisations données dans le plan de gestion seront bien appliquées. "

G) Avis de la mairie de secteur

Extrait concernant la pollution :

" ... limiter au maximum les émissions de poussières tout au long du chantier sous le contrôle strict de l'État..."

" ... Mettre en place une instance de concertation entre Gincko, les entreprise, la mairie de secteur et les habitants pour le suivi du bon déroulement du chantier ..."

H) Analyse de la commission au vu des avis et observations formulées

1 - Observations 161, 186, 190, 191, 195, 197, 210

□ Ces observations remettent d'abord en cause les essais et résultats trouvés de teneurs en métaux, principalement le plomb, le cadmium, et l'arsenic et aussi l'interprétation des bruits de fond relevés.

□ La commission d'enquête après avoir pris connaissance de l'interprétation de l'état des milieux (IEM) jointe au dossier considère que ce document a établi une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) afin de pouvoir juger de la compatibilité avec les usages

constatés. Suivant les conclusions de l'IEM présentée au dossier, les valeurs toxiques de référence (VTR) comparées avec les résultats obtenus par prélèvement sur le site et hors site ont permis d'établir la compatibilité des valeurs de traces métalliques présentes avec les usages les plus courants constatés sauf pour les teneurs en arsenic et en plomb pour lesquelles les mêmes usages constatés sont jugés incompatibles avec les teneurs présentes. L'IEM a donc recommandé d'une part des investigations complémentaires et d'autre part d'engager un plan de gestion (PG) pour étudier les solutions pour maîtriser voire éliminer les sources de pollution.

□ La commission constate que :

Les services de l'État ont validé le périmètre de l'IEM (notamment le périmètre des investigations dans le site, hors site et aussi sur le littoral et dans le milieu marin), la méthode et les conclusions de cette IEM. Ce document conclut en la nécessité d'engager un plan de gestion et un plan de conception des travaux ce qui a été fait puisque que ces documents sont joints au dossier d'enquête.

□ Suite aux conclusions de l'IEM la commission constate que :

Des investigations complémentaires ont bien été entreprises et portaient sur des "investigations des milieux sols, eaux superficielles, sédiments et gaz des sols". Ce document est joint au plan de gestion p 98 en annexe A1. Ce dernier a été modifié et complété en conséquence.

□ Par ailleurs, la commission relève qu'à la demande de la DREAL PACA, le BRGM a procédé à une analyse critique de l'EQRS de l'IEM suite aux modifications du projet intervenues en Avril 2019. Cet organisme expert conclut :

"...Aucune mise à jour de l'Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS) n'est requise dans le cadre du PCT. L'Analyse des Risques Résiduels (ARR) sur la base de la connaissance de l'état des milieux connue à ce stade conclue à une compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés pour le risque par inhalation dans les bâtiments de plain-pied projetés au droit des parcelles A et C. Par ailleurs, la mise en place des mesures de gestion et les dispositions constructives retenues dans le PCT permettront de supprimer les voies de transfert et d'exposition sur l'ensemble des trois parcelles A, B et C. Le projet de redéveloppement de cette ancienne friche industrielle et les mesures de gestion retenues assurent la compatibilité sanitaire avec les usages projetés..."

□ La commission, après avoir pris connaissance des documents produits, de l'avis du BRGM et notamment des réponses apportées à la DREAL PACA constate que l'évaluation qualitative des risques sanitaires (EQRS) et l'analyse des risques résiduels (ARR) ne peuvent être remises en cause. Elle tient aussi à souligner que ces documents ont été établis par le bureau d'études ERG dont le niveau d'expertise est reconnu et que le BRGM missionné dans le cadre de la tierce expertise les a validés.

□ En conclusion, la commission relève que les essais présentant des anomalies de résultats ont bien été identifiés, qu'ils ne remettent pas en cause l'échantillonnage d'essais réalisé et leurs interprétations. La commission estime que la demande formulée par les observations du

public portant sur des analyses complémentaires ne modifierait pas les conclusions de l'IEM qui sont d'engager un plan de gestion et un plan de conception des travaux pour maîtriser, voire éliminer les sources de pollution.

2- extrait des observations :

"... Le plan de gestion ne comporte que 2 scénarii (le mimimum) et aucun d'eux ne propose de tente/structure de confinement pour chaque parcelle (uniquement pour le criblage) ..."

Ces observations demandent pourquoi le plan de gestion n'a retenu que deux scénarios d'extraction et pourquoi le confinement serait limité qu'aux seules opérations de criblage des matériaux.

La commission relève que le plan de gestion expose la méthode de présélection des méthodes de dépollution p 61 et 62 aux § 6.2.1 à 6.2.4. Une analyse (tableau 13 p 64) a comparé 5 méthodes d'élimination de la pollution. Cette analyse retient deux méthodes de traitement :

- L'excavation et le traitement on et hors site
- La phytostabilisation (complémentaire à la première pour les parties restant hors du projet)

Les deux scénarios mentionnés dans les observations du public précitées découlent de cette analyse et portent sur les méthodes d'excavation. La commission relève que les méthodes d'excavation et la phytostabilisation sont exposées en détail de la p 67 à p 70. La commission note dans les mesures de gestion envisagées à ce stade d'étude § 6.3.3.2 p 70 que la limite de vitesse de vent pour réaliser les travaux d'excavation afin d'éviter l'émission de poussières est estimée à 70 km/h et que les opérations de criblage des matériaux extraits (les plus émettrices de poussières) seront réalisées soit sous tente de confinement, soit dans un des bâtiments existants. Ce dernier choix restant à définir au stade ultérieur des études soit au plan de conception des travaux (PCT)

□ La commission estime que le choix de comparer deux scénarios d'excavation découle de l'analyse des méthodes d'élimination de la pollution et que cette dernière le justifie :

- Scénario 1 excavation et orientation des matériaux après criblage en filière appropriée
- Scénario 2 excavation gestion on site : après criblage des matériaux la mise en œuvre par recouvrement ou confinement des matériaux réemployés.

Il paraît logique à la commission que le plan de gestion recherche une optimisation des solutions du point de vue économique (principalement sur le mouvement des terres) tout en aboutissant à un même résultat de dépollution. La commission souligne que, selon la méthodologie nationale, l'objectif du plan de gestion est d'identifier les méthodes de maîtrise et d'élimination de la pollution et que ce n'est qu'au stade du plan de conception des travaux que leur faisabilité est validée ou non. Ainsi, au § 8.2.4 l'auteur de l'étude mentionne *"... il [le plan de gestion] ne peut toutefois, se substituer à une conception fine des travaux de réhabilitation ..."*

□La commission relève aussi que le BRGM à la demande de la DREAL PACA s'est prononcé sur la pertinence des résultats et la validité des schémas conceptuels du Plan de Gestion au regard des aménagements et travaux de réhabilitation envisagés :

" ... Les mesures de gestion proposées par le pétitionnaire sont valides, conformes, et proportionnées aux enjeux au regard des usages futurs (projet de réaménagement) et de l'état des milieux (schéma conceptuel) ; le BRGM juge le degré de connaissance de l'état des milieux suffisant pour fiabiliser les mesures de gestion proposées (en phase chantier et pour les usages futurs) ... "

et

" ...Le Plan de Gestion (PG) et le Plan de Conception des Travaux (PCT) proposés sont valides et conformes au regard de la connaissance de l'état des milieux et du réaménagement projetés (usages futurs). PG et PCT n'appellent à ce stade ni amendements, ni compléments d'études... "

□La commission prend acte de cet avis qui valide le plan de gestion et notamment l'étude de deux scénarios d'extraction.

Les observations demandent aussi pourquoi les mesures de confinement sont limitées à la seule phase de criblage. Cette question sera traitée au thème des émissions de poussières qui a été mentionné par toutes les observations.

3 - Toutes les observations du publique (90 observations)

□La commission constate que toutes les observations formulées concernant les travaux de dépollution évoquent la crainte d'émission de poussières pendant les travaux. Il est remarquable que pour ces 90 observations, 44 observations neutres ou favorables au projet ont fait elles aussi part de leur crainte sur les émissions de poussières.

□La commission au vu de ce constat a tenu à analyser les évolutions des mesures de gestion concernant la maîtrise des émissions de poussières au stade du plan de gestion (PG) puis au stade du plan de conception des travaux (PCT).

□ Il ressort que :

1 - Plan de gestion (PG)

Les mesures de gestion au stade du PG sont listées au § 6.3.3.2 p 70, il est prévu :

" ...lorsque le vent soufflera à une vitesse supérieure à 70 km/h (cf étude Valgo), les travaux de terrassement ne pourront être réalisés sur les zones impactées par les métaux de manière à prévenir l'envol de matériaux vers les habitations voisines, particulièrement au niveau de la parcelle B..."

"... Utilisation d'une brumisation avec adjonction d'agents tension-actifs dédiés permettant la fixation sur les zones terrassées du crassier des poussières, au préalable des périodes d'arrêt des terrassements (épisodes de vent et fins de semaine non travaillées) ..."

"... afin de s'affranchir du risque aux opérations de criblage sur site, une mesure de gestion consistant en la mise en place d'une tente de confinement est retenue à ce stade de l'étude. Une solution alternative de confinement dans le bâtiment 1 existant pourra être également étudiée..."

" la nécessité d'instaurer pendant toute la durée des travaux une surveillance environnementale de la qualité de l'air ambiant"

"Au regard de la sensibilité du contexte urbain dense et des enjeux sanitaires le Maître d'Ouvrage prévoit de s'adjoindre les services de ATMOSUD pour le dimensionnement de la surveillance (méthodologie, positionnement, périodicité, points d'arrêt, actions correctives ..."

Enfin, au § 9.1.4 p 92 Analyse des risques résiduels (ARR) :

"... Le maintien du couvert végétal (pour limiter les envols de poussières) dans le secteur sud de la parcelle A, qui correspond à un espace de végétation spontanée, assimilable à la configuration de l'espace naturel des calanques, ..., Des opérations de traitement par phytostabilisation sont prévues sur ce secteur Sud..."

□ La commission constate qu'au stade du plan de gestion la vitesse de 70 Km/h du vent est la limite retenue au-delà de laquelle les terrassements sont arrêtés et que le confinement est limité aux seules opérations de criblage des matériaux. Le plan de gestion ne justifie pas ce choix de limiter le confinement au seul criblage des matériaux, la commission pense que ce pré-choix provient, à défaut d'autre explication, d'une première approche qui cible la partie du procédé de traitement reconnue comme la plus poussiéreuse. La commission constate aussi qu'au niveau d'étude du plan de gestion la solution de confinement définitive n'est pas retenue, elle pourra se faire soit sous une tente, soit dans le bâtiment 1.

2 - Plan de conception des travaux (PCT)

Dans le cadre du plan de conception des travaux, des études complémentaires ont été entreprises. Elles sont listées au § 5.1 p 26 du PCT.

Dans ce cadre, une étude pour quantifier les émissions de poussières sur les trois lots A,B et C a été entreprise. Les objectifs de cette étude sont :

" La détermination des mesures de gestion des nuisances en lien avec les poussières susceptibles d'être générées pendant les phases de terrassement du projet au moyen de modèles de quantification pour l'aérodynamique 3D (vent et turbulence sont les moteurs des envols puis du transport des poussières) puis pour la dispersion des poussières "

Cette étude est présentée en intégralité dans l'annexe A 8.2 p 1390 du PCT. Elle est établie sur la base des mesures météorologiques réalisées sur un an par ATMOSUD à l'aide d'un anémomètre d'une station installée dans le cadre de la surveillance initiale du site de Legré Mante.

□ La commission estime pour ce point que les données enregistrées sur site sont beaucoup plus précises et fiables que celles estimées au niveau du plan de gestion qui étaient établies sur des données enregistrées à partir d'une "station située dans la ville de Marseille".

Après modélisation et établissement d'une cartographie de dispersion des particules générées par le chantier, l'étude estime la quantité moyenne journalière de poussières émise par phase de travaux et trois types d'opérations du processus de travaux :

- Le roulage des engins/camions sur les pistes du chantier ;
- La manipulation de matériaux – ex : Les opérations d'excavation, de déblais et de remblais, de terrassement, de chargement/déchargement des camions, ... ;
- L'érosion éolienne sur l'ensemble de la surface opérée quotidiennement du chantier et exposée au vent (envol des poussières fines). ”

Et aussi pour 3 tranches de vitesse de vent (0 -5 km/h, 5 -19 km/h et 19 - 50 km/h) par zone de travaux telles qu'elles sont prévues au plan de terrassement.

Les mesures de gestion des poussières sont présentées au § 6.3 tableaux 5 p 1385 à 1387.

Les résultats quantifiant les émissions moyennes de poussières sont présentés pour chaque zone de chantier d'abord sans mesures de gestion et puis avec mesures de gestion, respectivement, dans les tableaux 6 et 7 p 1390 et 1391.

□ La commission relève que l'étude n'envisage pas la mise en place de mesures de confinement lors du criblage des matériaux et que suivant le tableau 7 mentionné le taux d'abattement des quantités de poussières émises peut varier du simple au double entre la tranche de vitesse de vent de 5-19 km/h et 19 -50 km/h. La commission note que selon les mesures de gestion validées au PCT la vitesse limite du vent (au-delà de laquelle les travaux de terrassements sont arrêtés) a été réduite de 70 km/h évaluée au PG à 50 km/h au PCT.

□ La commission relève que l'étude mentionne :

Concernant les mesures d'action du vent : *“... Certaines activités pourront être reprogrammées si les conditions venteuses sont trop défavorables selon les secteurs (vent supérieur à 30-50 km/h). Ces opérations seront programmées de préférence les jours de vents faibles à modérés et/ou lors de périodes humides...”* Et *“ ...Lorsque le vent moyen est inférieur à 20 km/h, il n'y a pas d'envol par érosion éolienne. (cf V.2.Exemples de simulations de l'aérodynamique locale et VI.2. Émissions de poussières sans solution de gestion des poussières) ”*

□ La commission déduit de ces assertions que la mesure peut être inefficace pour une vitesse de vent située entre 30 et 50 km/h alors que les mesures de gestion retenues valident une vitesse limite de 50 km/h sans explication complémentaire.

Concernant les mesures basées sur l'hygrométrie quant à l'efficacité de la mesure de brumisation : *“...Le procédé est jugé efficace à 70% pour les vents faibles (inférieurs à 20 km/h). Lors que le vent est plus fort, l'efficacité du procédé est fortement diminuée (elle est estimée à 50 % jusqu'à 50 km/h et 0% au-delà de 50 km/h)...”*

□ La commission relève que l'efficacité de la mesure est réduite à 50% entre 20 et 50 km/h. La commission estime qu'un bilan avantage/coût aurait dû être établi pour comparer deux scénarios, un pour chaque tranche de vitesse 5- 19 km/h et 19-50 km/h et ainsi évaluer le gain d'abattement du taux de poussières avec une vitesse de moins 20 km/h au regard du surcoût des travaux prévisibles du fait de la diminution du nombre de jours accessibles aux travaux de

terrassement. En l'absence d'une telle comparaison, la mise en place de la limite de la vitesse du vent à 50 km/h en l'état du dossier et au regard du principe de précaution n'est pas justifiée.

Tableau 7 : Emissions maximales journalières de PM10 et de TSP par phase planifiée du chantier et par classe de vent avec mesures de mitigation (émissions maximales en kg/j)

Phasage du chantier	Parcelles	Travaux réalisés	Vitesse du vent			
			0-5 km/h	5-19 km/h	19-50 km/h	
1	A	Déblais et terrassement pour l'aménagement au niveau du futur bâtiment D	PM10	3.5	3.5	7.1
		Terrassement de la piste et VRD dans la zone 1 Mise en stock temporaire	TSP	15.4	15.6	28.5
2	C	Déblais et terrassement pour l'aménagement au niveau des futurs bâtiments I1 et I2 ainsi que des parkings associés	PM10	2.7	2.9	4.5
		Terrassement des pistes et VRD dans la zone 2 Terrassement de la place du Chevalier Roze Remblais du jardin paysager 2	TSP	12.6	12.9	21.1
3	A et C	Déblais et terrassement pour l'aménagement au niveau du futur bâtiment B	PM10	3.1	3.2	7.0
		Terrassement des pistes et VRD dans la zone 3 Remblais et terrassement du jardin paysager 1 Remblais et terrassement du parking en restanque	TSP	14.1	14.4	27.3
4-1	B	Terrassement en déblais (Phase 1) Terrassement en remblais (Phase 3)	PM10	1.5	1.9	3.9
4-3			TSP	8.6	8.7	17
5	B	Terrassement en passes alternées en préparation de l'ouvrage de défense à la mer	PM10	Non significatif	Non significatif	Non significatif
			TSP			
6	B	Ouvrage de protection maritime en pied par enrochement	PM10	Non significatif	Non significatif	Non significatif
			TSP			

Figure 4 : Extrait étude de dispersion des poussières

□ La commission note que le PCT, a été remis à jour avec les mesures de gestion envisagées pour les parcelles A, B et C. Il a précisé le mouvement des terres en favorisant le réemploi sur site pour les parcelles A et C, et à confirmer le remodelage du crassier (B) et son confinement après confection d'un seuil en enrochement. Les travaux et les mesures de gestion remises à jour sont décrits dans l'étude d'impact (cf § listés ci-dessus).

□ La commission constate que le programme de travaux retenu p 69 pour la parcelle B mentionne :

"... Optimisation des travaux par la réalisation simultanée des terrassements en déblais de la phase 1, et des terrassements en remblais de la présente phase 3 à partir des matériaux extraits, de manière à limiter le stockage des déblais sur site, et ainsi les contraintes liées à la gestion de ces matériaux stockés avant leur réutilisation..."

□ Faute d'explication, la commission peut supputer que pour la parcelle B le criblage des matériaux ait été abandonné puisqu'il n'est pas mentionné car le réemploi des matériaux en remblai sur les zones déficitaires se fait de manière simultanée à l'extraction afin d'éviter les contraintes de stockage sur site, donc à priori en flux tendu.

Pour les parcelles A et C, le programme mentionne p 70 :

"...Pendant cette phase, aménagement des jardins remblai paysager, intégrés au projet, pour permettre un réemploi en flux tendu des déblais de phase 2 et 3. A partir de cette phase, installations de l'unité de criblage / concassage en confinement sur site dans un bâtiment Les déblais inertes pourront être évacués hors site en flux tendu..."

Par ailleurs, comme mentionné ci-dessus, le BRGM a jugé "...Le Plan de Gestion (PG) et le Plan de Conception des Travaux (PCT) proposés sont valides et conformes..."

1) Conclusion de l'analyse de la commission sur le sujet des poussières

Modélisation de l'impact des poussières

□ La commission après avoir analysé l'étude de modélisation de l'impact des poussières jointe au PCT estime que, sans justification complémentaire et par application du principe de précaution défini par l'article 5 de la charte de l'environnement que la vitesse limite de 50 km/h au-delà de laquelle les terrassements ne peuvent être réalisés devrait être réduite à 20 km/h.

Mesure de confinement

□ La commission considère, au vu du nombre d'observations formulées, que les mesures de confinement sont ressenties par le public comme une mesure essentielle de gestion au vu des risques d'émission de particules polluées pendant la réalisation des travaux.

□ La commission constate que le confinement est mentionné, comme démontré plus haut, que de manière succincte dans le PCT (au programme des travaux validé). Cette mesure n'a pas été prise en compte dans les mesures de gestion listées dans l'étude de modélisation de l'impact des poussières en annexe du PCT. De plus, la mesure de confinement n'est pas mentionnée au dossier d'étude d'impact comme mesures de réduction des effets des impacts du chantier sur le milieu humain. La commission comprend la crainte très légitime du public surtout quand la version finale du PCT et l'étude d'impact n'apportent pas une réponse détaillée quant à la mise en œuvre effective de cette mesure. La commission estime qu'il appartient au maître d'ouvrage de préciser et justifier de manière transparente ses choix quant à la mise en œuvre de cette mesure de confinement, pour que le public sache s'il s'agit d'une absence totale de confinement, ou s'il s'agit d'un confinement partiel limité au phasage 2 et 3 des seuls lots A et C.

La commission a interrogé le maître d'ouvrage au sujet du confinement par la question n°91 du procès-verbal de synthèse : Pourquoi l'extraction sous tentes des matériaux évacués en décharges a-t-elle été évoquée dans les réunions de participation du public et ne fait pas partie de la comparaison des solutions d'extraction dans le plan de gestion et le plan de conception des travaux et n'est pas évoquée dans l'étude d'impact ?

Réponse du maître d'ouvrage :

« L'analyse comparative des mesures de gestion des poussières selon un bilan coût/avantage n'est pas requise dans le Plan de Conception des travaux ni le Plan de Gestion. C'est la modélisation 3D qui a permis de valider l'efficacité des mesures de mitigation selon les simulations de chantier sur les parcelles. L'efficacité des mesures sera confirmée en phase travaux. Les tentes ne sont pas retenues en solution de base, mais pourront être mises en place comme moyens proportionnés si elles s'imposent. Le comité de vigilance permettra de contrôler l'efficacité des mesures et des moyens déployés ».

Commentaires des réponses du maître d'ouvrage.

La commission constate que le plan de gestion et le plan de conception des travaux se sont attachés à établir un bilan coût avantage pour les solutions d'extraction conformément à la

démarche nationale. Comme analysée ci-dessus, l'étude pour quantifier les émissions de poussières sur les trois lots A, B et C qui a mené à la modélisation 3D n'a pas retenu en hypothèse de départ la solution de confinement, elle l'a donc écarté à priori et non à posteriori après démonstration par une quantification du gain d'abattement des quantités de poussières.

La commission remarque que le plan de conception des travaux, mentionne bien au titre du programme un confinement des opérations de criblage pour les lots A et C dans un bâtiment. Les intentions du maître d'ouvrage dans ses réponses aux questions du PV de synthèse semblent écarter toutes mesures de confinement. La commission prend acte de ce manque de transparence.

Par ailleurs, la commission prend note suivant les indications mentionnées en deuxième partie de la réponse à la question n° 109 :

« ... Dans le cadre des opérations de dépollution des sols, les camions bennes utilisés seront des camions dédiés au transport de terres polluées qui seront bâchés. L'étanchéité des bennes n'est pas strictement nécessaire ni obligatoire, compte tenu des caractéristiques physico-chimiques des sols et des polluants concernés qui seront évacués en filières autorisées hors site ».

Il ressort, des rencontres avec le public lors des permanences que cette mesure de confinement a été annoncée par le maître d'ouvrage lors des réunions publiques et qu'elle a été interprétée comme un engagement très fort de sa part. Cette absence de prise en compte du confinement telle qu'elle est constatée au dossier (étude d'impact), est ressentie par le public comme un renoncement aux engagements pris et un manque de considération pour la santé de la population. Au vu du nombre d'observations formulées, l'abandon de cette mesure qui n'est pas justifiée au dossier remettra en cause l'acceptabilité du chantier de dépollution des sols même auprès des personnes qui étaient initialement favorables au projet.

J) Conclusion sur la pérennité des ouvrages

25 % des 90 observations formulées s'interrogent sur la pérennité des ouvrages, principalement pour le traitement des parcelles A et C et quelques-unes sur le crassier (B).

L'observation 161 pose la question du devenir des déchets après le décroustage des mortiers de l'intrados de la cheminée rampante.

Crassier (B)

Pour mémoire le programme des travaux est défini au PCT et dans l'étude d'impact (aux § mentionnés ci-dessus).

La commission constate que l'étude de stabilisation du crassier au stade du PCT est d'un niveau avant-projet et établie conformément au niveau G2 d'une étude géotechnique dont le contenu est défini par la norme NFP 94-500. Le BRGM dans son avis final a validé la stabilité du crassier après les travaux de remodelage et la conception du confinement général en tant que mesure de protection. Le BRGM a assorti son avis favorable à ce stade de quelques recommandations à prendre en compte au stade ultérieur des études de projet.

Parcelles A et C

Le programme de travaux prévoit un recouvrement des parties terrassées avec une couche de 50 cm de terre végétale au-dessus d'un grillage avertisseur. Cette mesure semble insuffisante selon les observations relevées.

□ La commission relève que cette mesure, compte tenu des conclusions de l'IEM éliminent les risques d'inhalation et de mises en contact direct avec une des sources de pollution identifiées. Cette mesure est jugée compatible avec l'usage d'habitation futur.

En référence au § 2.5.22 de l'étude d'impact, cette technique sera utilisée dans l'emprise du projet pour les zones 1, 2 et 3 de terrassements.

□ La commission estime que pour les secteurs décrits dans le même § :

Pour les parties bâties ou qui seront viabilisées (1a, 1e, 2a, 2b, 2c, 3a et 3b), ces secteurs seront définitivement recouverts soit par les sous-sols des bâtiments, soit par des chaussées revêtues.

Pour les parties non bâties et non viabilisées, elles ne seront pas sollicitées mécaniquement et leur végétalisation assurera le maintien de la terre végétale même en cas de période pluvio-orageuse.

□ La commission estime que la pérennité sera assurée.

Cheminée Rampante

Le programme est détaillé au PCT § 5.3.2 p36 et p37 et la commission relève :

- Pour la partie enterrée

Le carneau et cette partie de la cheminée seront définitivement condamnés :

" ...En l'absence d'aménagement projeté au droit des structures historiques enterrées sur les parcelles C et A, cette mesure de gestion par comblement des structures enterrées, n'apparaît pas strictement nécessaire (par le caractère enfouis, confinés et mis en sécurité des ouvrages enterrés vis-à-vis de l'Homme et de l'Environnement et en l'absence de transfert de pollution aux eaux souterraines selon le rapport référencé P05292.001 en date de 2021..."

- Pour la partie aérienne de la cheminée

Pour mémoire, cette partie est condamnée par des barreaux installés sur les ouvertures et est ainsi rendue inaccessible au public.

"... Selon une démarche conforme aux travaux à l'étude sur le littoral, la gestion des dépôts existants dans les tronçons de cheminée rampante a été étudiée sur la base d'une opération de purge par démolition mécanique des enduits et mortiers pollués et élimination en filière autorisée ou stabilisation au sol en grave ciment. "

□ La commission constate qu'il y aura soit une élimination définitive des gravats en provenance des mortiers décroulés par une évacuation en filière de traitement, soit ils seront recouverts d'une grave ciment qui les isolera du milieu extérieur.

Phytostabilisation

Une observation porte sur le procédé de phytostabilisation

□ La commission relève que le procédé de phytostabilisation est présenté dans le PG § 6.3.3.1 p69 dans le PCT § 5.3.6 p 44, il est envisagé sur la partie Sud de la parcelle A hors projet. Les sols ne seront pas dépollués préalablement.

Au plan de gestion :

“ la technique de phytostabilisation consiste à réduire la mobilité des polluants essentiellement métalliques par absorption, précipitation et maintien physique (confinement) et par là-même à prévenir leur migration ...”

Au PCT

“...Les objectifs de la restauration écologique visent à la fois la conservation de la biodiversité locale, l'optimisation des fonctions racinaires et rhizosphériques qui permettent la réduction des transferts des ETMM, la refonctionnalisation des sols et, de façon plus globale, le développement d'écotechnologies pour la restauration des sols pollués dans un contexte méditerranéen ...”

*“...Le travail réalisé de caractérisation des écosystèmes contaminés a permis d'identifier des communautés de plantes natives tolérantes à la pollution, puis de développer des outils d'ingénierie écologique, notamment basés sur la transplantation d'individus de *Coronilla juncea* L., considérée comme une espèce ingénieur...”*

A la demande de la DREAL PACA, le BRGM a évalué la pertinence de ce procédé de traitement:

“ ... La technologie par phytoremédiation (et en particulier la phytostabilisation et la phytoextraction) ont fait leurs preuves dans la gestion des pollutions par les ETMM des sols de surface de site d'extraction de métaux et des sites industriels de raffinage et transformation. Le BRGM donne un avis favorable à ce choix technique exposé par ERG ENVIRONNEMENT dans son PCT...”

□ La commission prend acte de cet avis et considère que cette technique a été mise en œuvre sur le site de l'Escalette et est adaptée pour la partie Sud de la parcelle A

K) Conclusion de la commission sur la pérennité des ouvrages

A la demande de la DREAL PACA, le BRGM s'est prononcé sur la pérennité des ouvrages dans son avis du 29/03/22 :

“...Le BRGM donne un avis favorable aux dispositifs de maintenance proposés pour garantir la pérennité donnée pour ce type d'ouvrages projetés sous réserve des mises en œuvre préconisées selon les règles de l'art...”

□ La commission prend acte de cet avis et considère que l'ensemble des mesures retenues au projet sont pérennes au stade des études présentées au dossier.

L) Complétude de l'IEM et du PG

Extrait de l'observation n° 195

"... pb : les rapports d'analyses de la parcelle B ne sont ni présents dans l'IEM ni dans le PG..."

Pour mémoire, les autres points de cette observation ont été traités dans les § précédents.

□ Analyse de la commission d'enquête

L'interprétation de l'état des milieux (IEM) précise bien, après le rappel de de l'historique des études et des résultats antérieurs, l'ensemble des résultats obtenus suite aux investigations complémentaires dans la Parcelle B (crassier) :

L'IEM détaille le programme des deux campagnes de sondages complémentaires entreprises sur le crassier (Sondages destructifs et carottés) p 117.

Tous les résultats sont présents dans le document :

- Résultats des concentrations pour 8 métaux lourds de la parcelle B présentés en 1^{ière} partie du tableau p132,
- Résultats de screening de la parcelle B sont présentés p141 et détaillés en annexe A 4.2
- Résultats isotopiques dans le tableau p 143

□ La commission estime que l'interprétation de l'état des milieux est complète, pour le crassier et aussi pour les parcelles A et C. Cependant, de manière générale, la commission souligne la difficulté d'accéder à l'information pour le public ainsi pour la parcelle B les résultats sont présentés dans l'IEM par le numéro de référencement des sondages complémentaires entrepris (exemple SD - IEM1 pour sondage destructif n°1 de l'IEM situé sur le plan de localisation de la P118). A noter aussi les appellations particulières affectées à la situation géographique des sondages complémentaires sur le crassier : " plateau Est "et "plateau Ouest", ce qui augmente la difficulté de lecture.

AMIANTE

La commission relève que le maître d'ouvrage a établi en annexe A1-12 du dossier d'enquête une note sur la prise en compte des matériaux amiantés. Cette note déroule les obligations réglementaires du maître d'ouvrage pour son élimination.

A ce stade, seul le repérage amiante avant travaux a été réalisé par un opérateur certifié.

□ La commission regrette que la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (CARSAT) n'ait pas été associée au présent stade des études au moins pour arrêter les principes du futur plan de retrait de l'amiante et aussi pour l'informer des travaux de dépollution où des prescriptions contractuelles devront être imposées aux entreprises lors de l'exécution des marchés de travaux.

Cette méthode aurait ainsi permis de fiabiliser à la fois l'estimation de la durée des travaux de démolition de bâtiments et les rendements escomptés des travaux de terrassements.

□ A la question n°109 concernant l'utilisation systématique des camions avec des bennes étanches et leurs conteneurs-bag pour le transport des sols pollués en décharge, le maître d'ouvrage a répondu :

« Ce type d'équipement sera bien sûr utilisé lors des travaux de désamiantage, en conformité avec la réglementation en vigueur. En effet, tous les déchets contenant de l'amiante sont soumis à de strictes conditions d'emballage et de transport. Ils doivent être enfermés dans un double emballage totalement étanche, sur lequel doit figurer l'étiquetage « amiante » et doivent ensuite être acheminés en respectant les règles précises relatives au transport de matières dangereuses¹⁹ (ADR). Tous les déchets d'amiante éliminés en ISDD doivent de plus comporter un scellé, quelle que soit leur nature (libre ou liée) ... »

La commission prend acte de cette réponse.

LE PROJET

PAYSAGE ET INSERTION PAYSAGÈRE

Il est important de considérer l'insertion paysagère du projet. Le projet de prime abord est séduisant car il préserve le cadre de l'usine qui a le charme du passé avec des matériaux de l'époque mais rares de nos jours, l'élégance de la Bastide des Sables et l'optimisation de la surface de plancher.

La volumétrie

L'ensemble de la composition urbaine reprend les dispositions volumétriques de l'ensemble industriel et s'attache à conserver son caractère principal : la récurrence de la forme, et ainsi l'esprit du lieu : le village industriel.

De nouvelles limites :

Le mur le long de la rue est abattu, certains restes et des aménagements paysagers pourront être réalisés en pierres sèches avec des pierres récupérées sur site et issues des démolitions. Les clôtures entre les espaces privatifs seront en serrurerie métallique.

Revêtement :

Les cheminements piétons entre les différentes entités du site sont traités en stabilisé, renforçant le caractère paysager des espaces intermédiaires.

Les bâtiments et autres :

- Outre la résidence sénior dont le bâtiment A1 garde l'intégralité des pignons. En toiture, 3 des 5 trames existantes sont évidées en partie pour apporter de la lumière, créer des espaces végétalisés partagés à l'intérieur de la résidence. La plateforme existante du bâtiment est maintenue pour s'adapter à l'altimétrie de la future cour centrale située au sud du bâtiment existant. Côté avenue, deux cours anglaises sont aménagées au droit des trames évidées.

Pour le bâtiment A2 le volume de trois niveaux est adossé au terrain au sud, ce qui atténue la perception de hauteur depuis les hauteurs du site et crée un niveau d'attique. Au cœur de ce volume sont creusés des patios, autour desquels s'organisent les appartements de la résidence.

Les espaces libres entre chaque bâtiment, au-dessus du parking semi-enterré, sont traités en jardin sur dalle. Hors emprise du parking, on y trouve des espaces de pleine terre, plantés d'arbres de hautes tiges.

- L'équipement public est au sud de la voie publique dans un immeuble existant qui sera rénové. Il est le long du chemin qui mène à pied au parc des calanques. Il est adossé à un théâtre de verdure et donne sur la place du chevalier Roze.
- Le pôle actif se situe dans les locaux existants. Une voie intérieure piétonne est prévue en prolongation de la rue Audemar Tibido. Des ombrières viendront animer l'espace. La cheminée sera gardée dans son décor.
- La place du chevalier Roze est un lien central entre les différents corps du projet, sera essentiellement minérale.
- Les logements neuf de la résidence belvédère offre des logements neufs sans contrainte particulière, sauf de profiter au maximum de l'emplacement.
- Habitat collinaire phase 1 et 2 :

A l'arrière du hangar réhabilité, ou du bâtiment A2 senior, s'implante un programme de logements neufs. Ces volumes sont orientés nord-sud, en suivant la trame des avoisinants et les courbes de niveaux, pour offrir une vue privilégiée vers la mer et le massif. Dans ses

pratiques comme dans ses formes, cette forme d'habitat réinterprète les qualités et l'image de la maison. Des restanques paysagères sont aménagées au sud des constructions individuelles. Il propose d'allier les qualités du logement individuel aux avantages du logement collectif : les immeubles dépassent les bâtiments A2 et le Hangar. Ils seront visibles de la mer.

- Les logements dans le parc privé existeront dans les volumes existants réhabilités qui se situent dans les hauteurs du site, autour de la Bastide des Sables et de son parc d'agrément. Ces logements bénéficient d'une situation particulière avec vue sur mer et vue sur le massif. La Bastide des Sables, protégée au titre du P.L.U. pour son caractère historique, architectural et paysager sera restituée dans son usage d'origine avec un grand logement par niveau
- Pour les maisons de la marbrerie en arrêté de péril seront rebâti en gardant la trame des façades existantes et des loggias sont creusées pour offrir des espaces extérieurs aux habitants. Au rez-de-chaussée, les espaces libres sont aménagés en jardins.

L'aménagement paysager À l'échelle d'un parc et en contact avec le massif des Calanques, le projet paysager prendra la forme d'un jardin composite, avec différentes entités contrastées en fonction des contextes et des ambiances la composition des terrasses sera cadrée par deux alignements de marronniers stériles assurant l'ombrage d'aires de stationnement implantées de part et d'autre du bâtiment. Les espaces plantés près des habitations seront presque exclusivement réalisés sur dalle. Au final, l'ensemble des différentes interventions réparties dans l'espace formera un véritable parc directement connecté au massif des Calanques.

Les quelques arbres supprimés dans le cadre du projet seront largement compensés par les nouvelles plantations et la variété des végétaux prévus et des strates végétales représentées (arborée, arbustive, herbacée) sera garante d'un accroissement notable de la biodiversité à l'échelle du quartier.

L'insertion paysagère

Le projet permet une revalorisation du patrimoine historique et urbain avec une valorisation du patrimoine archéologique, la protection de la bastide... Les enjeux paysagers recensés dans cette zone d'étude reposent sur le maintien de la qualité paysagère et des structures identitaires du littoral ouest et sud de Marseilleveyre et notamment la Madrague et du village remarquable de la Madrague, La préservation de la qualité de la perception visuelle depuis la route en belvédère ou maintien des grands panoramas.

- Globale

La zone d'étude jouxte (sans les impacter) le site inscrit « Ensemble formé par les Calanques et leurs abords à Cassis et à Marseille », le site classé « Massif des Calanques » et le Parc National des Calanques. Elle contient un patrimoine bâti industriel remarquable avec la Bastide des Sables, la cheminée verticale de Légré-Mante et la cheminée rampante. A ce niveau le projet réalisé ne constitue pas un élément prépondérant ni structurant de ces unités paysagères. Elle constitue une composante de ces deux grands paysages. De ce fait le projet de réhabilitation de la friche Légré-Mante n'est pas de nature à porter atteinte à la structure globale de ces deux unités paysagères.

- Les composants

Le patrimoine bâti et naturel présente un fort enjeu au regard du projet d'aménagement envisagé. Il a des caractéristiques paysagères hétérogènes entre espaces naturels et de tissu urbain. Le projet de réhabilitation de cette friche industrielle ne sera pas à l'origine d'une transformation globale des composantes paysagères identifiées dans le cadre de l'état initial.

En effet, dans la mesure où la plupart des bâtiments préexistants seront conservés, le projet n'entraînera pas d'effet de substitution important sur le paysage actuel.

Cependant, la requalification architecturale de chacun des bâtiments existants, leur conversion en bâtiments à usage d'habitation, l'ajout de quelques bâtiments nouveaux ainsi que la recomposition des espaces communs créera un paysage architectural et urbain organisé et maîtrisé, qui se substituera au paysage post-industriel abandonné actuel. Le projet aura ainsi un effet de requalification de chacune des composantes paysagères préexistantes sans pour autant supprimer le caractère bâti et post-industriel du secteur.

Analyse

- Pas d'avis des différentes PPA
- **Observations**

Une seule observation négative utilise le terme paysager : *une atteinte environnementale et paysagère*. Les autres observations dénoncent le gigantisme du projet. Sur 157 observations qui se positionnent sur le projet une vingtaine écrivent qu'elles sont en accord avec celui-ci, *enfin cette verrue disparaîtra !*

□ □ La commission est partiellement d'accord avec l'analyse faite sur l'insertion réussie du projet qui valorise l'existant, extension et réhabilitation des bâtiments.

Cependant, l'habitat collinaire est en surimposition topographique au sud du terrain et notamment le bâtiment G sans accroche avec les autres bâtiments, sur un talweg soumis à une zone pluviale 2. Il fait même l'objet d'un plan spécial talweg, PC02 12 qui montre son emplacement.

Les habitats collinaires ne sont pas de nature à valoriser le paysage naturel ni les végétaux. Ils participent à une augmentation de la densité très perceptible et négative dans l'aménagement au sol. Les volumes des opérations sont présentés intelligemment, de manière masqués et englobés dans le grand cadre que forment les unités paysagères à cet endroit.

La commission n'est pas certaine que la nouvelle végétation prévue en éliminant les quelques arbres existants qui seront supprimés permettra un accroissement notable de la biodiversité. La continuation est mieux que la rupture : le projet le démontre, pour l'insertion paysagère, avec la reprise des bâtiments industriels. Quand l'existant mérite d'être valorisé, certains changements ou créations sont plus facilement acceptés.

C'est bien ce trompe œil qui a permis dans un premier temps d'adhérer à ce projet. Le contexte et l'analyse des différentes thématiques

PC AMENAGEMENT - SERVICE ET EQUIPEMENT

A la lecture des observations il est apparu qu'un thème existait en creux : l'aménagement urbain. Qu'entend-on par aménagement présentement ? Une réflexion globale avec une diversité d'acteurs qui mettent à contribution leur compétences pour la réalisation d'un projet, en tenant compte au maximum du besoin de chacun.

La vision du projet est la suivante :

L'étude d'impact précise que L'ambition du projet est de faire renaître cette friche industrielle oubliée en la réhabilitant en «village à la mer». *En fabriquant un morceau de ville, ce site sera à nouveau ouvert au public et rendu aux habitants et à la nature (partie sud), avec la volonté de valoriser son architecture industrielle historique.*

Dans le cadre du projet global, la volonté est de « rendre » une partie des terrains aux collectivités publiques notamment l'élargissement de voirie au niveau de l'avenue de La Madrague Montredon, place à l'entrée du projet.

La création d'espaces publics, comme la place du chevalier Roze, *permettra une réappropriation du quartier par ses habitants et une reconnexion visuelle à la mer.*

Une attention particulière est portée à la cohabitation entre ce futur quartier, le tissu urbain et la densité du quartier de la Madrague-Montredon.

Précisé p 180 de l'étude d'impact à l'heure actuelle, *le site constitue une enclave totalement déconnectée du village de la Madrague. Le projet de réhabilitation de la friche va permettre, au-delà de la requalification architecturale de l'ensemble du patrimoine bâti, de donner une nouvelle centralité au noyau villageois de la Madrague. Cet aménagement va permettre de créer ou recréer des espaces publics ... Une opportunité de requalification urbaine du noyau villageois de la Madrague, tout en préservant l'esprit du lieu.*

Dans un aménagement urbain selon l'ampleur du projet ce sont des services et des équipements mais aussi des réseaux, des logements, des espaces verts...

Par opération :

- Lot A :

Programme A, Service : Résidence sénior et crèche. Celle-ci est matérialisé, (PC02A10) décrite mais non nommé sur le plan en tant que tel.

P 29 de l'étude d'impact, Le programme est constitué de deux entités programmatiques : une crèche de 105 m², directement accessible depuis l'avenue de la Madrague de Montredon par un patio intérieur, Ce qui ne facilite pas la compréhension à la lecture des plans.

Il existe un local à vélo de 125m² à côté d'un autre de 48m², soit 176 places pour une résidence senior, non ouvert au public.

Programme B, dans le cadre des mesures associées à la demande de la ville de Marseille, une surface de 500 m² est réservée pour l'accueil d'un équipement public (non défini à ce jour). (Maison du parc ?)

Programme C, Pôle actif et résidence du tourisme, cabinet médical proposé, (PC02A10), un grand espace cloisonné 5 cabinet plus salle d'attente, d'eau et toilette.

Locaux commerciaux

Programme D, E, G, I, J : local à vélo privé

Programme H, Chapelle à réhabiliter.

- **Lot B :**

Local vélo privé

Avis des personnes publiques

- **De l'ARS**

« Les données démographiques et de composition des ménages doivent être affinées pour être plus représentatives de la composition des futurs logements/ménages et ainsi en apprécier les conséquences sur les équipements, notamment scolaires, nécessaires à leur accueil ».

Le quartier de la Madrague-Montredon ne bénéficie d'aucun équipement pour les cycles.

Pour les immeubles d'habitation, ils doivent également permettre le stationnement des poussettes, trottinettes, chariots de courses etc., avec des équipements (anneaux, barres) permettant d'y attacher un antivol.

Les accès et les emplacements doivent être de taille généreuse, afin de permettre des manœuvres aisées. Certains emplacements doivent être largement dimensionnés afin de pouvoir y stationner des vélos cargos et vélos « longtail » rallongés ».

- **De la MRAE**

« Les hypothèses de trafic routier du scénario << avec projet >> à la date de mise en service méritent d'être revues. De plus, elles reposent sur la mise en œuvre de mesures dont certaines relèvent d'autres maîtres d'ouvrage et dont l'opérationnalité n'est pas justifiée ».

□ La MRAe recommande de préciser plus clairement l'objectif du projet, à savoir aménager le site et effectuer, au préalable, sa dépollution.

- **Observations :**

Dans l'optique d'un complément de l'urbain existant, les observations ont été faites par certains, soit par la négative en demandant que ce quartier ne soit pas fermé, soit par le positif en sollicitant l'existence de certains équipements, services la qualité, la quantité ou en faisant des propositions, soit pour d'autres une demande de consultation à plus grande échelle et non pas avec un acteur unique qu'est le Maître d'ouvrage. Ce sujet concerne les observations 213,212, 211, 183,176,153, 147,143,140,135, 129, 126, 125, 118, 89, 88, 77, 70,65, 61,52,50, 47,43,25.

Les extraits suivants montrent les idées itératives de ces observations :

□ La vision du projet est acceptée tel quelle, avec des logements dont des logements sociaux, une résidence sénior, des commerces, un équipement éventuel pour le parc, des stationnements et un aménagement paysager. Dans cette optique les observations demandent une amélioration ou questionnent sur l'ajustement de celui-ci, pour la prise en compte de la vie de quartier : **□ Il paraîtrait intéressant qu'il y est une stratégie de la chambre de commerce et de l'industrie et des commerces existant à proximité pour l'implantation de commerces de quotidien ; une réflexion est également nécessaire pour l'implantation du centre médical. En complément, les observations suggèrent un tiers lieu dans le pôle actif.**

□Ce projet doit également être ouvert sur le quartier, et pas une énième résidence fermée, on doit pouvoir venir, se poser, traverser, ... éventuellement d'espaces de coworking. Par contre, ... et autres commerces de ce type ,

□ ... pour pallier le manque cruel de sanitaires publiques à Marseille, des consignes à proximité des commerces/services seraient aussi très utiles pour les randonneurs et ceux qui vont à la plage...

La collecte des déchets organiques ... prévoir les locaux poubelles largement adaptées aux nouvelles/futures normes de tri/collecte. (Observation 25). Mais qu'en est-il des équipements liés au voisinage du parc national des calanques, parc à vélo et recharge électrique, sanitaires, poubelles ? La question reste entière.

Certains sont résignés en écrivant que c'est un vrai soulagement de voir enfin s'esquisser un projet cohérent de dépollution et de réhabilitation malgré les aspects négatifs : *circulation, assainissement, stationnement, nuisance sonore, fréquentation en augmentation* Mais ces problèmes sont récurrents depuis plusieurs années, sans actions significatives de la part des pouvoirs publics pour les résoudre, malgré les nombreuses demandes de la part des habitants et des associations qui les représentent. Observation 89

□La vision globale d'aménagement proposée est refusée

pour les raisons de non prise en compte d'une vision géographique et plénière :

Cette non-intégration du projet dans un plan global d'urbanisme du quartier entre Pointe Rouge et les Goudes est contraire aux réglementations actuelles en matière de développement urbain pour lequel une transition écologique du quartier doit être prévue dès le départ. Courrier et observations 65. 182,174,135

Comment ... un projet d'une telle envergure sans communiquer et travailler avec les citoyens en plus de simplement les informer ? observation 140

De nombreuses questions portant sur l'insertion et les relations de ce projet au contexte environnant, dont les enjeux dépassent d'ailleurs le strict cadre de l'aménagement de la friche industrielle et impliquent les intervenants publics : Ville de Marseille, Métropole, Parc des Calanques...observation 176

Quelles sont les solutions envisagées pour que le projet d'aménagement de la friche s'insère dans ce contexte global ? Nous ignorons à terme, quel sera le statut des espaces publics du site, places, voiries, cheminements, en relation notamment avec les équipements publics (locaux du parc des Calanques...) tout comme nous nous interrogeons sur un risque que la privatisation inévitable des parties bâties et de leurs abords qui mette à mal une réelle perméabilité du site.

Certaines personnes ont proposé des outils comme *Bénéfriches de l'ADEME* ou proposé que l'aménagement de ce secteur fasse l'objet d'un concours d'architectes et d'urbanistes.

La commission comprend que l'outil Bénéfriche a plus une vision étatique que privée. La commission aurait aimé avoir les résultats de l'outil BNSEE, **dont a parlé le M.O dans sa réponse au PV,** pour connaître quels sont les bénéfices socio-économique et environnementaux pour tous les habitants vivants présents et futurs. La confrontation entre les deux outils aurait été d'un grand apport.

□La vision globale est refusée pour la non prise en compte de la déficience des réseaux :

- La réhabilitation de la Friche industrielle de Legré Mante doit être soutenable pour le quartier

Je lis « beaucoup trop de promesses qui ne dépendent pas directement du maître d'ouvrage mais n'ont vraisemblablement pas été négociées avec les opérateurs concernés ». **Nous ne pouvons pas répondre à ça n'ayant aucune garantie de la mairie et de la métropole pour les différents réseaux : circulation, assainissement... Observation 203**

Observations 192,198,202, 204 : J'observe que le réseau routier est déjà saturé ; en cas d'urgence la sécurité des personnes et de la forêt ne seront pas assurées car les pompiers et la police ne peuvent franchir les embouteillages. Observation 202 : La seule et unique route qui mène aux Calanques est déjà saturée. En cas d'urgence, la police et les pompiers ne peuvent pas passer car la route est très embouteillée.

Nous ignorons comment sont envisagés les secours en cas d'urgence pour les personnes ou pour les incendies durant les embouteillages. Un avis favorable du Service Assistance de la Prévention de la Population de la ville de Marseille, ne décrit en rien les actions à réaliser ou à exécuter en cas d'incident. La réduction du nombre de logements pourrait permettre la résolution de nombreux problèmes ? (Circulation, stationnement, GES, bruit...)

□ Quasiment toutes les observations relatent le problème de circulation, toutes celles émises par les habitants relatent le problème d'assainissement.

Analyse de la commission d'enquête.

En liminaire, il faut s'entendre sur le mot équipement et service. Un équipement relève plus du matériel et le service plus d'une prestation.

La résidence sénior n'est pas une EPADH. La différence est le niveau d'autonomie des seniors accueillis dans ces résidences et le type de prise en charge. Les résidences seniors s'adressent aux personnes âgées encore autonomes qui veulent vivre dans un logement adapté au vieillissement. Elles offrent des services facultatifs variés, moyennant un paiement supplémentaire et qui facilite le quotidien : restauration, aide à domicile, ... Le personnel à prendre en compte concernera la restauration et les aides à domicile.

L'étude sous-entend que pour la classe supplémentaire l'équipement du quartier pourra absorber cette augmentation mineure d'effectif. Il est compréhensible que la crèche ne puisse pas se faire avec l'environnement dépollué mais au ras du sol pour les enfants.

La question d'une classe supplémentaire dans l'école qui jouxte le projet n'a pas été posée ni à l'école, ni à l'académie afin de savoir si cette augmentation d'élèves à scolariser et d'enfants en bas âge à accueillir est mineure et si les structures existantes peuvent les absorber.

La commission remarque que la situation du projet aux portes du parc national des calanques et de son objectif qui est de fabriquer « un morceau de ville », suscitent de nombreuses demandes collectives et ne pourront être satisfaites puisque le maître d'ouvrage est privé.

L'approbation du périmètre du Projet Urbain Partenarial du site "Legré Mante" Madrague de Montredon, approuvé le 20 octobre, permet de circonscrire financièrement la vision de l'aménagement de ce lieu. Il concerne l'aménagement de la voirie au droit de l'opération, la future place publique du Chevalier Roze et la station de relevage des eaux usées existante et à venir.

□La commission souligne au regard des différents avis et des observations que la concertation sur ce projet privé mais aux conséquences importantes sur le domaine public a été minimaliste. Les réseaux sont déficitaires, les équipements à la personne à la limite et les attentes du public énormes.

PERMIS DE CONSTRUIRE, STATIONNEMENT

Le projet

Comme il est écrit dans l'étude d'impact p 16, l'offre de stationnement sera étoffée afin de limiter le stationnement anarchique : un parking paysager et des parkings semi-enterrés répondront à la demande future et existante. Mais pour qui, comment et surtout sur quoi nous basons nous ? D'après toujours l'étude d'impact, p 111, la demande en stationnement peut être énorme, surtout en période de pointe estivale : l'occupation maximale a été relevée le samedi après-midi avec 233 véhicules stationnés. Le vendredi en soirée, il a été relevé 200 véhicules stationnés, en période non estivale jusqu'à 183 véhicules. L'offre de stationnement est fortement déficitaire toute l'année et d'autant plus en période estivale avec l'affluence supplémentaire générée par le Parc des Calanques. En été, le besoin actuel est de 233 places soit 110 places supplémentaires pour une offre actuelle de 123 places existantes. Le taux de véhicule en stationnement illicite est exceptionnellement élevé (il atteint 84% à 10h, soit presque un véhicule en stationnement illicite pour une place de stationnement offerte) et traduit un usage au plus près de la destination finale et l'absence de tout contrôle et de tout respect de l'espace public.

- **Nombre de stationnement par opération :**

- **Lot A :**

1) Les bâtiments et places intérieures

Les programmes A, C, D, G ont des places de stationnement intérieures. Il y a 202 places potentielles. Le programme C, pôle actif et résidence du tourisme prévoit des places avec branchement électrique. A cela s'ajoute les locaux à vélo, à moto.

Le programme B, (équipement public) E, H, I, J, n'ont pas de places de stationnement interne.

2) Les places extérieures

La totalité des places extérieures sont : **167 places**. Elles se répartissent sur l'avenue Madrague Montredon, le parking paysager, la place du chevalier Roze, la voie menant vers la bastide des sables, et la voie desservant les habitats collinaires.

La totalité des stationnements est égale à **369 places**

3) Logements ou foyer

- **Logement senior : 134 logements**, totalisant 7 840 m² de surface de plancher
- Equipement public, pas de logement
- Pôle actif et résidence de tourisme : **81 logements**.
- Logement belvédères : un programme de logements neufs de **40 logements**, du T2 au T5 est prévu.
- Hangar réhabilité : **13 logements**, du T2 au T3 dont 4 duplex dans sa partie haute.
- Bastide du chevalier rose : **14 logements**, du T1 au T4 avec une majorité de T3.
- Maisons superposées et accolées : **6 appartements ou 8**, la rédaction page 45 de l'étude d'impact n'est pas claire.
- L'habitat collinaire : **16 logements neufs**
- La bastide des sables : **3 logements**

Totalité des logements : **277 logements** le ratio de places est de 1,3 pour le lot A. Compte tenu des documents issus du Permis de construire, aidé de l'étude d'impact, il est difficile de déterminer la surface de plancher.

- Lot B :

1) Les bâtiments :

- **Phase 2 :** 19 places et 4 places des motos, + local vélo 21m², selon étude d'impact et selon plan 14 places pour 4 bâtiments et 1 avec 10 places et 3 locaux pour les vélos et 3 pour les motos, soit en tout pour la phase 2 : **66 places, ou 80 potentielles.**
- Logement marbrerie : aucun stationnement est prévu.

2) Logements ou foyer :

- **Habitat collinaire :** 50 logements neufs totalisant une surface de plancher de 3 567 m².
- **Logement marbrerie :** Trois maisons individuelles accolées sont récréées dans le volume existant.

Totalité des logements **53 logements.**

La totalité de places disponibles pour tous les habitants sera de : **80 places**, rien n'est prévu dans ce programme pour les visiteurs. Le taux est de 1.5 pour le lot B.

La Totalité des stationnements visibles qui apparaissent sur les plans est **de 449 places**, créées.

Le besoin en stationnement est expliqué dans l'étude d'impact p 55. Le projet prévoit la création **de 457 places** de stationnement réparties suivant un schéma dans l'emprise parcellaire du projet. Les besoins règlementaires sont respectés.

Avis des personnes publiques

- **De l'ARS**

L'ARS remarque que le cheminement piéton au sein du quartier de Madrague est malaisé. Les aménagements de proximité au droit et au sein du projet doivent s'articuler avec les projets des collectivités compétentes (Métropole, Ville) pour aménager des espaces publics en faveur des modes actifs et en assurant leur continuité. Ces derniers sont qualitatifs : bordures hautes, bornes anti-stationnement.

Cette complémentarité doit être développée dans le dossier.

L'accès aux locaux de stationnement vélos doit être aisé, sans marches à franchir et en lien direct avec les espaces communs des immeubles avec des équipements. Ces locaux doivent être éclairés et sécurisés. Ils ne doivent pas être accessibles aux deux-roues motorisés, pour ne pas en saturer la capacité.

Pour les immeubles d'habitation, ils doivent également permettre le stationnement des poussettes, trottinettes, chariots de courses etc.,

L'Offre de parking public et privé supplémentaire, au-delà des besoins du nouveau quartier. Un parking paysager de 100 places doit répondre en partie au déficit de stationnement résidentiel. Toutefois, le projet ne précise pas comment ces places pourront bénéficier uniquement aux résidents et habitants du quartier, sans être saturées par les touristes en haute saison ou les visiteurs locaux les week-ends.

¶ « Finalement, il apparaît nécessaire d'étudier les possibilités de restreindre l'accès aux voitures et à leur stationnement (sauf résidents) pour voir un report modal significatif et rapide vers les modes actifs et les transports en commun ».

- Des observations,

Un nombre important d'observations relève d'un stationnement très insuffisant actuel dans le village et prévu dans le projet. Il est demandé que les stationnements soient définitivement accessibles à tous.

Le quartier est déjà saturé tant au niveau de la circulation qu'au niveau du stationnement (observation 19), ou Concernant les stationnements, ils seront bien en dessous de la nécessité car nous savons tous qu'il y a en moyenne 2 véhicules par appartement. (Observation 20)

Il était question d'apaiser le littoral. Aucun parking relais n'est prévu dans le projet pour stopper la circulation (observation 50)

Il serait en effet déplorable qu'après un certain temps le site se transforme en une résidence fermée / clôturée. (observation 9)

Analyse de la commission

- **Stationnement**

L'offre de stationnement est fortement déficitaire toute l'année et d'autant plus en période estivale avec l'affluence supplémentaire générée par le Parc des Calanques. Il existe une demande de place de stationnement pour les résidents, mais aussi pour les visiteurs. Ce besoin récurrent exprimé n'a pas trouvé de réponse entièrement positive.

Il n'y aura pas de parking relais.

Le caractère privé de l'opération ne prévoit pas de parking à vélo et autres commodités pour les promeneurs. L'équipement public prévu pourra peut-être répondre aux différentes sollicitations des visiteurs vélocipédistes ou marcheurs du parc des calanques.

- **Cheminement entre les stationnements**

Il est dit dans l'étude d'impact p. 57 *zone 30, Autour de la place, les voies de circulation des véhicules, qui permettent d'accéder aux différentes entités du site sont apaisées par certains dispositifs : zone 30, création de traversées piétonnes sécurisées. Ces voies d'accès sont rétrocédées à la ville.* Une des craintes des villageois est d'avoir une nouvelle résidence fermée. En effet la voirie située autour du bassin d'agrément sera privée et donc la bastide et les différents petits bâtiments tout autour et gérée par une ASL. (Association syndicale Libre), ainsi que l'abord du parking paysager, le Belvédère.

Le cheminement pour personnes à mobilité réduite n'apparaît pas sur les plans.

- **Nombre de logements :**

Les stationnements à prévoir sont en lien direct avec les logements créés, comme il est explicitement écrit dans l'étude d'impact. Il est vrai que selon le règlement du PLUI, la hauteur des bâtiments est différente, que celle du PLU : selon l'un 16 m de hauteur (UT1-UR1) et selon l'autre 13m de hauteur, (AUH). Ce qui se concrétise par un étage en moins par exemple pour le bâtiment Belvédère. Cette option pourrait diminuer la demande en stationnement.

La commission enregistre le fait que le nombre de stationnement prévu correspond aux futurs besoins des habitants du projet de la Friche legré Mante, voire aux villageois qui en ont fait la demande. Le caractère privé de l'opération ne prévoit pas de parking à vélo et autres commodités pour les promeneurs. L'équipement public prévu pourra peut-être répondre aux différentes sollicitations des visiteurs vélocipédistes ou marcheurs du parc des calanques.

□La commission remarque qu'il n'est pas prévu un parking relais à cet endroit pour ceux qui voudraient accéder au parc national des Calanques.

□En conclusion, la commission repose la question du stationnement dans l'équilibre du projet : pour qui, comment et sur quoi nous basons nous ? En effet le stationnement est déficitaire de 100 places au minimum de façon régulière dans le village. La commission rappelle que chaque entité bâtie des logements collinaires compte 9 à 12 logements, majoritairement des T3 et des T4 divisibles en T2 en fonction de la demande, ce qui augmentera forcément le nombre de foyer possédant une voiture.

Il apparaît que le stationnement déficitaire sera sûrement une question toujours pertinente à la fin de cette opération, si celle-ci se réalise.

PATRIMOINE

Situation du site

La zone patrimoniale paysagère où se situe la friche Legré-Mante jouxte (sans les impacter) se trouve être le site inscrit «Ensemble formé par les Calanques et leurs abords à Cassis et à Marseille», mais aussi celui du site classe «Massif des Calanques» et le Parc National des Calanques.

Cet endroit détient un patrimoine bâti remarquable.

Les éléments

On distingue des constructions remarquables

- La Bastide du Chevalier Roze et sa chapelle et peut-être une crypte.
- La Bastide des sables ou bastide des Rostan d'Ansérune
- La cheminée verticale de 30m de l'usine Roux
- La cheminée rampante et sa chambre du circuit de décantation des fumées (hors emprise foncière)
- Les carreaux hauts.
- Le canal de Marseille

Ces éléments qui constituent l'identité du site ont des prescriptions patrimoniales :

Conformément au courrier de la DRAC du 28 septembre 2022 (**annexe 22**), une prescription par le SRA d'une fouille préventive, en particulier du bâti, sera prescrite sur la seule ancienne bastide du Chevalier Roze (secteur référencé "H" dans le plan de division joint au dossier du PC).

La programmation y prévoit actuellement des logements mais les avis et préconisations qui seront émis à la suite de la fouille préventive seront suivis par le porteur de projet.

Le reste du projet ne fera pas l'objet de prescription archéologique en application de la réglementation relative à l'archéologie préventive (**annexe 23**), sauf découverte fortuite de vestiges archéologiques.

La Chapelle implantée sur le site était une chapelle privée du temps du Chevalier Roze, chapelle utilisée depuis de nombreuses années comme pièce de bureau sans aucun intérêt architectural. L'existence d'une crypte dans cette chapelle n'était pas connue du maître d'œuvre lors du dépôt des PC et elle n'est pas certifiée.

ENERGIE

En tant que sujet à part entière, l'énergie n'est pas traitée dans l'étude d'impact. Il est visible dans le paragraphe raccordements réseaux énergies et communication, p 62, « L'ensemble des réseaux nécessaires au projet se situe le long de l'avenue de la Madrague de Montredon, en aérien ou souterrain. Il s'agit des réseaux suivants : Gaz, Électricité HTA », ou relaté avec le Plan Climat Énergie Territorial, p 129. Les éléments concrets sont à chercher dans les pièces du permis de construire ou dans les pièces complémentaires au permis pour les matériaux d'un point de vue architectural.

La thématique de l'énergie, ici, comprend la source : gaz, électricité, pompe à chaleur, ...les matériaux de construction et l'aménagement du bâtiment et de sa périphérie, son impact mais aussi la législation.

L'énergie développée ici, comprend la source : gaz, électricité, pompe à chaleur, photovoltaïque...les matériaux de construction et l'aménagement du bâtiment et de sa périphérie. L'énergie c'est aussi une législation.

Le Programme

● Bâtiments lots A et B

Il existe une recherche quant à l'exposition la plus profitable pour une dépense moindre d'énergie dans ce projet. La plupart des logements sont traversants. Des cours ou petits jardins intérieurs sont prévus, ainsi que l'utilisation de la lumière naturelle.

- Pour le lot A L'isolation et les matériaux sont en partie décrits en terme architecturaux, p43 et 44, faisant référence au patrimoine industriel, du document pièces complémentaires du permis de construire.

- Pour le lot B, les matériaux, sont décrit en partie ci p 42 du PC 04, notice descriptive architecturale et paysagère, document pièces complémentaires. « Dans ses pratiques comme dans ses formes, cette forme d'habitat ... propose d'allier les qualités du logement individuel aux avantages du logement collectif... Cette partie du programme se distingue des bâtiments réhabilités du site par une expression et une matérialité plus contemporaine ».

Le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire sont au gaz. Des pompes à chaleur sont prévus pour le rafraîchissement.

Le tableau ci-après récapitule les estimations de consommations annuelles :

	Résidence Tourisme	Résidence Senior	Logements	Commerces et bureaux	Parkings et éclairage extérieur	Total
Consommation annuelle électrique (kWh/an)	298 078	340 459	311 854	127 604	113 442	1 191 437
Consommation annuelle gaz (kWh/an)	430 589	584 031	154 598	87 400	0	1 256 618

Pour exemple, ce tableau nous permet de constater le programme énergétique du lot A prévu. Celui-ci est laissé à la conscience et sobriété individuelle.

- Cependant comme il a été déduit dans l'analyse des Permis de construire, le lot A et le lot B sont soumis à la loi RT2012 compte tenu du dépôt de leurs PC le 28 décembre 2021. A 3 jours près, le 1^{er} janvier 2022 il seraient soumis à la loi RT 2020. Aux vues de l'urgence climatique, de la transition écologique et de la transition énergétique, déontologiquement cela pose un problème. La RT 2012 concernait l'isolation thermique des logements alors que la RT 2020 englobe la production d'énergie et l'empreinte environnementale des bâtiments. Elle tient compte de l'impact carbone de la construction elle-même, notamment des matériaux utilisés. Elle prévoit une dépense de 0 kWh/m² car la production d'énergie doit être supérieure à la consommation, ou du moins neutralisé.

Extérieurs

Des transformateurs répartis sur l'ensemble du projet, lot A et B sont visibles. Un fort potentiel sera nécessaire pour les recharges des voitures électriques prévues dans le bâtiment C pôle actif, ainsi que pour la demande éventuelle de pré câblage des copropriétaires des différents bâtiments de la résidence sénior ou collinaire.

De l'évaluation des incidences Natura 2000

La prise en compte de l'éclairage est faite durant les travaux. Ceux-ci se dérouleront le jour, p240 mais si un système d'éclairage était nécessaire, des dispositions seront prises. Les murs par ailleurs sont hauts. p 201. Les zones éclairées se situe à plus de 6 m de la zone éclairée, et à plus de 20 m du banc rocheux. Des mesures seront prises si les travaux ne se font pas de jour.

Durant la période d'exploitation, des bornes lumineuses avec détecteur de présence seront positionnées sur les cheminements piétons et des candélabres éclaireront la voirie p242. Ils seront éteints de minuit à six heures du matin. Les éclairages seront de type led, couleur ambre de puissance 40 W maximum et conforme à la législation PMR. Cependant les lampadaires aux mêmes caractéristiques seront à 70 w maximum.

Observations du public

Il y a peu d'observations sur ce thème (6 observations), mais toutes se réfèrent à une économie d'énergie d'une manière ou d'une autre .

Il faudra aussi prévoir ... des points d'accroche sécurisés et recharges électriques adaptés. Pour des soucis d'économie d'énergie et non pollution lumineuse, prévoir des éclairages qui s'allument au passage des piétons, aussi à l'intérieur des bâtiments avec des détecteurs de présence. Les lampadaires présentés sur les plans de projections me paraissent peu adaptés et susceptibles de créer beaucoup de pollution lumineuse. (obs25)

La ville de Marseille fait partie des 100 villes européennes financées par l'Europe pour une neutralité carbone en 2030. Il serait incompréhensible que cette opération ignore les contraintes écologiques : il faut exiger du promoteur la neutralité carbone des constructions, et leur exemplarité écologique. (obs 149)

Pour conclure mon observation, j'aimerais dire que ce projet doit avoir pour objectif de relever un défi majeur de notre société, en pleine mutation en raison des changements climatiques. Il est indispensable d'y mettre tout en œuvre pour réaliser une création durable, Obs 153

La mairie de Marseille et la mairie du 6/8 se sont associées à une manifestation nationale intitulée « le jour de la nuit » le 15 Octobre dernier dans le parc Pastré, manifestation nationale de lutte contre la pollution lumineuse. ... « En rejoignant cette grande action festive et participative, les différents acteurs s'impliquent dans une grande marche vers la préservation de l'environnement, de la nuit et de la biodiversité tout en luttant contre le gaspillage énergétique ». Obs 180 :

Analyse de la MRAE :

La MRAe remarque que le dossier s'appuie sur des études thématiques qui ne sont pas toutes jointes à l'étude d'impact, concernant notamment l'énergie. (cf. chapitre 2). De plus les exigences réglementaires de performance énergétique et environnementale applicables aux constructions et aux rénovations de bâtiments, ni les dispositions ne sont pas respectées.

La MRAe recommande de présenter les exigences réglementaires de performance énergétique et environnementale applicables aux constructions et aux rénovations de bâtiments, ainsi que les dispositions prévues pour les respecter.

Analyse de la commission d'enquête

Compte tenu du contexte actuel et de l'urgence climatique, concernant les bâtiments neufs , rappelons la différence entre la RT 2012 et la RT 2020.

- **Le décret n° 2021-1004 du 29 juillet 2021 relatif aux exigences de performance énergétique et environnementale des constructions de bâtiments en France métropolitaine** réorganise notamment le chapitre II du titre VII du livre Ier du **code de la construction et de l'habitation**, en y créant 2 sections :

La section 1, qui concerne les constructions de bâtiments à usage d'habitation, de bureaux, ou d'enseignement primaire ou secondaire, et s'applique à compter du 1er janvier 2022 pour les bâtiments à usage d'habitation, ... En particulier, l'annexe à l'article R.172-4 du code de la construction (tel qu'instauré au 1er janvier 2022) fixe les exigences applicables aux bâtiments à usage d'habitation ...

Arrêté du 9 décembre 2021 relatif à la réalisation d'une étude de faisabilité relative aux diverses solutions d'approvisionnement en énergie pour les constructions de bâtiments en France métropolitaine.

Décret n° 2021-1674 du 16 décembre 2021 relatif à la déclaration environnementale de produits de construction et de décoration ainsi que des équipements électriques, électroniques et de génie climatique

Arrêté du 14 décembre 2021 relatif à la déclaration environnementale des produits destinés à un usage dans les ouvrages de bâtiment et à la déclaration environnementale des produits utilisée pour le calcul de la performance environnementale des bâtiments

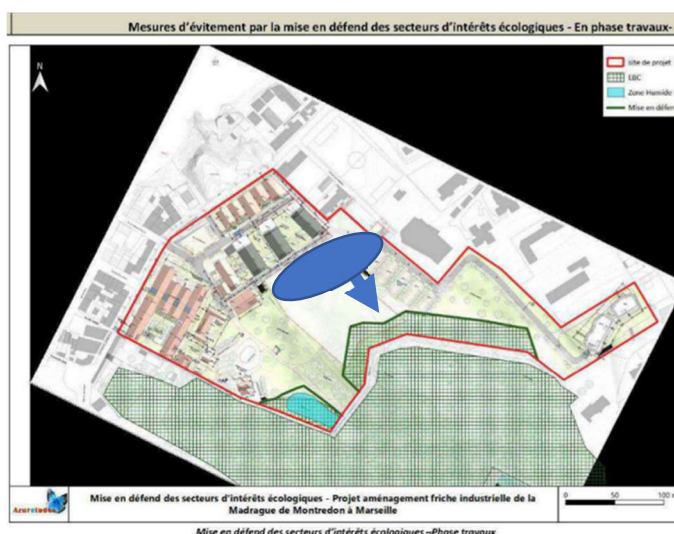
Arrêté du 14 décembre 2021 relatif à la vérification par tierce partie indépendante des déclarations environnementales des produits destinés à un usage dans les ouvrages de bâtiment et des déclarations environnementales des produits utilisées pour le calcul de la performance environnementale des bâtiments.

En déduction, pour les bâtiments prévus pour les lot A et lot B, le projet présenté n'est pas conforme à la loi. Celle-ci est exigible à partir du 1^{er} janvier 2022. Cependant, outre le problème de date des récépissés des PC soumis au public daté du mois de juin 2022, il serait difficilement compréhensible pour un tel projet *iconique*, de ne pas faire cas de cette exigence de la transition énergétique

□ Pour que les permis des bâtiments neufs soient conformes à la RE 2020, La commission devrait connaître les matériaux de construction, le système de chauffage ou encore les énergies renouvelables choisis qui permettent de rendre les bâtiments éligibles. Il en est de même sur le choix de la tierce partie indépendante pour les déclarations environnementales.

□ Pour les extérieurs, les zones éclairées se situe à plus de 6 m de la zone éclairée, et à plus de 20 m du banc rocheux. Cette disposition ne prend pas en compte l'habitation collinaire. Ce qui rend obsolète les 20 m du banc rocheux conservé.

En conclusion, la commission d'enquête estime :



□ Qu'il est dommageable que le thème de l'énergie n'ait pas fait l'objet d'une étude approfondie dans le contexte d'urgence climatique et exacerbé par la crise actuelle en Ukraine. Il est nécessaire de proposer des solutions moins consommatrices en énergie, à minima des panneaux solaires thermiques ou photovoltaïques, voire des murs trombe....

□ Que les permis de construire du lot A et B, concernant les bâtiments neuf, la résidence belvédère et collinaires devront être soumis à la nouvelle législation RT 2020. Cette demande fait échos aux exigences de performance énergétique et environnementale des constructions de bâtiments en France métropolitaine et de l'habitation, chaque fois plus prégnantes.

□ La nouvelle étude d'incidence demandé dans le § PC ou § milieu impacté par le projet, déterminera exactement la protection lumineuse adéquate en fonction de celle proposée par le M.O, notamment pour les habitats collinaires.

ENVIRONNEMENT HUMAIN

EAUX USEES

Programme

Le réseau d'eaux usées est exposé sur la planche p 63 de l'étude d'impact (EI).

C'est une réseau gravitaire implanté parallèlement au réseau d'évacuation des eaux pluviales auquel est raccordé l'ensemble des bâtiments. Les réseaux d'évacuation des eaux pluviales et d'eaux usées sont de type séparatif, il ne peut y avoir de mélange entre les flux d'eaux pluviales et les rejets d'eaux usées.

Les eaux sales seront rejetées dans une nouvelle station de relevage dont l'implantation est prévue dans l'emprise du projet à l'angle Sud-Ouest de la propriété en bordure de l'avenue de la Madrague de Montredon.

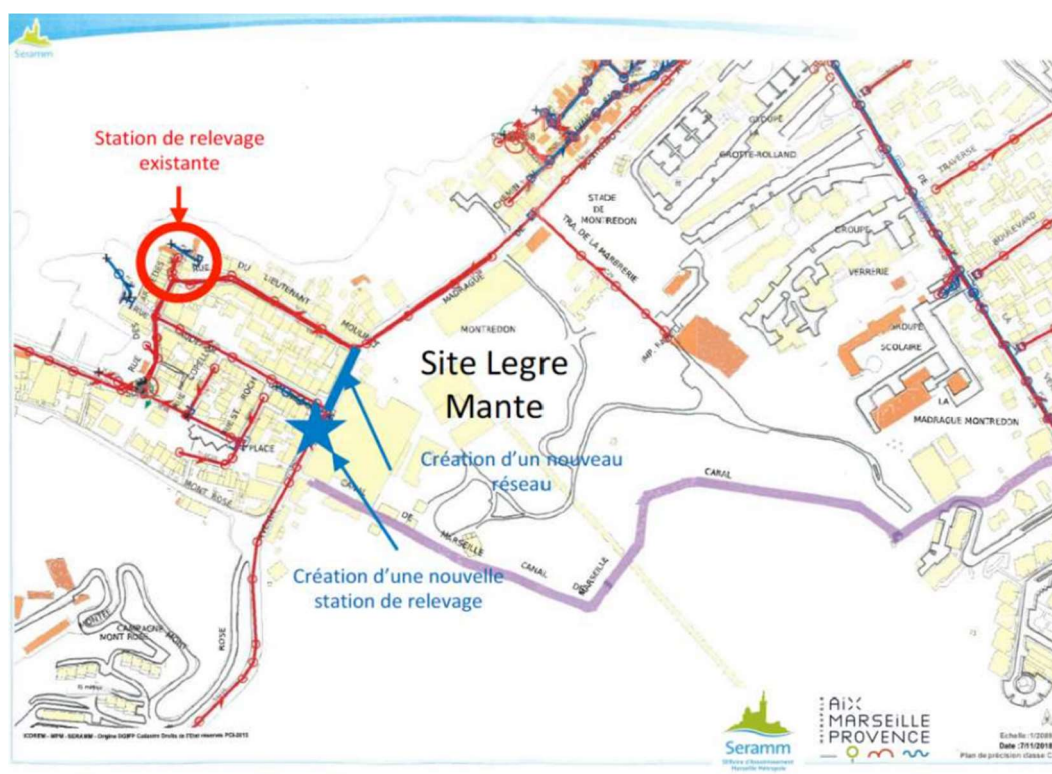


Figure 6 : Schéma assainissement

Observations du public et avis des personnes publiques

22 observations se sont exprimées sur ce sujet, il s'agit des observations n°2, 77, 95, 97, 118, 125, 134, 135, 143, 145, 161, 164, 168, 169, 182, 183, 192, 193, 196, 202, 204 et 214. Elles font toutes état de la saturation du réseau d'eaux usées existant, et des odeurs nauséabondes.

- La SERAMM (Service d'Assainissement Marseille Métropole) émet un avis défavorable en attendant de connaître l'avis DEAP (services techniques de la Métropole Aix - Marseille Provence).

- L'avis de la DEAP du 23/09/22 concerne uniquement le réseau des eaux pluviales. La commission d'enquête estime que l'avis pour le réseau des eaux usées devra être demandé à la DEAP.

Analyse de la commission d'enquête

□ La commission constate que le réseau d'évacuation des eaux usées est saturé pour l'ensemble de ce quartier. La station de relevage existante, implantée à proximité de la place Florence Artaud dégage des odeurs nauséabondes. La commission ne peut donc que confirmer les remarques du public à ce sujet.

A ce stade du dossier, le réseau et la station de relevage ne sont pas dimensionnés, ce qui est habituel à un niveau d'étude pour un avant-projet puisque le dimensionnement des réseaux de l'aménagement et de la station de relevage ne présente guère de difficultés et de fait d'ala ultérieur.

Le maître d'ouvrage mentionne dans l'étude d'impact p 185 :

D'une part :

" ...Les effluents en sortie du programme seront renvoyés vers le réseau d'eaux usées présent sous l'avenue de la Madrague de Montredon. Ce réseau se poursuit vers le nord pour rejoindre la station d'épuration Géolide. Cette dernière présente une capacité nominale de traitement de 1 865 000 équivalents/habitants. Elle a été dimensionnée pour traiter un volume journalier de pointe de 325 500 m3. Le volume moyen journalier est évalué à 240 000 m3. Elle est donc en capacité d'épurer l'apport supplémentaire généré par le projet..."

D'autre part il annonce comme mesure de réduction des effets du projet P 185 de l'EI:

" ...Afin de décharger la station existante de relevage des eaux usées de la Madrague qui récupère les eaux usées du village de la Madrague mais également celles des Goudes et de Callelongue situés en amont, il est prévu de créer une nouvelle station de relevage dans l'emprise du projet qui récupèrera les eaux usées du projet et celles des Goudes et Callelongue. Ainsi, la station de la Madrague récupèrera les seules eaux usées du village de la Madrague. Ce nouvel équipement (non encore dimensionné à ce stade de définition du projet) permettra de solutionner la problématique olfactive qui crée des nuisances importantes aux riverains en particulier en période estivale..."

□ La commission considère qu'effectivement la station d'épuration Géolide possède la capacité de traiter les effluents de la nouvelle population supplémentaire apportée par cet aménagement.

Le maître d'ouvrage a annoncé dans les mesures de réduction la construction d'une nouvelle station de relevage des eaux usées en provenance non seulement du projet mais aussi des Goudes et de Callelongue

Cet engagement a été confirmé par une délibération du conseil de la Métropole Aix - Marseille Provence du 10/10/2022, approuvant une convention de projet urbain partenarial dont extrait ci-dessous :

"...En effet, le poste de relevage existant situé au Port de la Madrague, n'a pas une capacité suffisante pour récupérer les effluents de l'opération Legré Mante. Il est donc nécessaire de créer un nouveau poste de relevage. A l'occasion de la création de ce nouvel ouvrage, la Métropole souhaite améliorer le réseau d'assainissement défaillant de ce quartier. Ce nouveau

poste de relevage récupérera donc une partie des eaux usées en provenance des Goudes (amont du projet) et une partie des eaux usées du projet Legré Mante. Cette opération détournera les eaux usées en provenance des Goudes vers le nouvel ouvrage, afin que ces eaux usées ne s'acheminent plus en direction du poste de relevage du Port de la Madrague de Montredon... Il sera donc nécessaire de réhabiliter la station de relevage existante après la mise en service de la nouvelle station de relevage. La participation des opérateurs sera calculée au prorata des besoins générés par les projets présents au sein du périmètre de PUP..."

La commission estime que la mise en œuvre de la convention de projet urbain partenarial solutionnera le problème de saturation de la station existante et les nuisances olfactives qui en découlent.

RESEAU DES EAUX PLUVIALES

Le Programme

L'étude d'impact décrit le réseau d'évacuation des eaux pluviales (planche EI P63). Le réseau gravitaire est constitué de deux branches principales :

1. Une branche Ouest desservant les bâtiments A1, A2 et C
2. Une branche Est desservant les bâtiments I1, H, E, G, et K prolongée par une antenne desservant le parking paysager et le bâtiment D

Chaque branche trouve son exutoire dans deux bassins notés BR1 (890 m³) et BR2 (130 m³) inclus dans le gros œuvre du bâtiment C. L'eau après stockage est refoulée dans le réseau public sous l'avenue de la Madrague de Montredon

Les bassins de rétention ont une fonction d'écrêteur de crue et de décanteur des matières en suspension (M.E.S) avant rejet au réseau de public.

Observations du public et avis des personnes publiques

La métropole Aix Marseille Provence (pôle Eau et Assainissement) formule un avis assorti de nombreuses recommandations.

Concernant la conception, principalement :

« ... Le projet est impacté par une voie inondable. L'avenue de la Madrague Montredon est une voie inondable identifiée, non définie dans les planches graphiques du PLUi, avec une hauteur d'eau prévue à l'axe de la voie de 0,20 m. Le projet doit prévoir un seuil ou un batardeau en conséquence pour tous les accès ... »

Et

« ... Le projet doit prévoir un ouvrage de traitement qualitatif des eaux de pluie avec un rendement d'élimination supérieur ou égal à 75 % de la masse annuelle des MES (Matières en Suspension). Le dimensionnement correspondra à une pluie de période de retour de 2 ans... »

Analyse de la commission d'enquête

Dimensionnement et conception du réseau

- La méthode de dimensionnement du réseau d'évacuation des eaux pluviales est présentée succinctement dans l'étude d'impact (p 74 de l'EI). La note hydraulique du permis de construire (PC LEMA 1-4-5 p2) est beaucoup plus détaillée et atteste que la méthode est fondée sur les recommandations de l'instruction technique relative aux réseaux d'assainissement de 1977 (circulaire interministérielle n°77-284 du 22/06/1977).

- Le débit à l'exutoire du réseau a été calculé selon la méthode superficielle de Caquot pour une pluie de fréquence décennale. Compte que cette méthode est adaptée à ce type de bassin versant (forme, pente et surface), elle n'appelle pas de remarques particulières. Le dimensionnement des bassins (BR1 et BR2) de rétention ainsi retenu est conforme aux prescriptions de l'article 13 AU pour une zone 2 qui fixe les impératifs de rétentions des rejets d'eaux pluviales. La Métropole dans son avis du 23/09/22 juge que le projet, pour ce point, est conforme aux prescriptions réglementaires du PLUi.

Néanmoins, elle demande un ouvrage de traitement qualitatif des eaux pluviales garantissant un abattement des matières en suspension (MES) de 75 % de la masse annuelle des MES apportée par les effluents d'une pluie biannuelle.

□ La commission d'enquête après avoir pris connaissance de l'étude d'impact et de la note hydraulique n'a pas trouvé de réponse à cette demande qui porte sur le traitement de la totalité des eaux pluviales rejetées (et non, seulement, celles de la fosse d'exutoire du parking souterrain du bâtiment D). En l'état du dossier présenté à l'enquête il n'est donc pas démontré que les bassins de rétention (BR1 et BR2) garantissent un tel abattement du pourcentage de MES.

Concernant la conception du réseau d'eaux pluviales, la commission constate que les exutoires trouvent leurs rejets dans trois bassins de rétentions (un pour le parking souterrain et deux pour les bâtiments) dont l'évacuation semble nécessiter un refoulement par pompe dans le réseau public.

□ La commission aurait souhaité qu'une simulation prenant en compte une crue centennale soit prise en compte pour la partie aval des bassins versants, en effet compte tenu du changement climatique, il est de plus en plus constaté des événements orageux accompagnés de pluie de très forte intensité qui ne sont pas prises en compte dans l'instruction ministérielle (ici, précipitations retenues de récurrence décennale en zone III d'une intensité de 6mm sur une durée de 2h00). Le maître d'ouvrage a apporté dans sa réponse à la question n°86 les précisions suivantes :

"Le projet et ses ouvrages de gestion des eaux pluviales ont été conçus pour permettre la non-aggravation des écoulements pluviaux vers l'aval hydraulique jusqu'à la période de retour 100 ans. Le tableau ci-dessous montre les débits de pointe en sortie de l'opération pour toutes les périodes de retour étudiées."

	Période de retour			
	T = 2 ans	T = 5 ans	T = 10 ans	T = 20 ans
Débits état actuel	415 l/s	646 l/s	826 l/s	1065 l/s
Débits état projet avant mesures compensatoires	637 l/s	894 l/s	1080 l/s	1300 l/s
Débits état projet après mesures compensatoires	73 l/s	329 l/s	516 l/s	736 l/s

T = 30 ans	T = 100 ans
1216 l/s	1621 l/s
1438 l/s	1804 l/s
874 l/s	1240 l/s

La commission prend acte de cette réponse. Toutefois elle s'étonne que la prise en compte de la crue centennale n'ait pas été mentionnée au projet. Cependant, la commission relève que les valeurs de débit mentionnées pour la crue décennale sont annoncées après compensation à 476 l/s dans l'étude d'impact contre 516 l/s dans le tableau en annexe de la réponse du maître d'ouvrage. La commission prend acte de cette précision complémentaire.

Concernant le parking souterrain (Bâtiment D), les eaux pluviales sont captées et renvoyées dans une fosse indépendante. Le maître d'ouvrage précise que :

« ...Le dispositif de gestion des eaux pluviales permettra d'atteindre avant rejet, les normes de qualité suivantes : MES < 30 mg/l, DCO < 25 mg/l et Hydrocarbures < 1 mg/l.. »

□ La commission d'enquête ne peut juger en se référant à l'avis de la métropole si le taux d'abattement est bien de 75 % de la masse totale annuelle de MES apportées par les eaux de ruissellement.

□ La commission constate que le dossier n'évoque pas les solutions pour les parkings semi enterrés des bâtiments A2 et C. Le maître d'ouvrage a apporté dans sa réponse à la question n° 81 . " *L'implantation des bâtiments permet une gestion gravitaire de ces eaux des parkings. Les accès aux parkings sont équipés de caniveaux à grilles empêchant la pénétration des eaux de pluies. Les éventuelles eaux de ruissellement au niveau des parois des parkings semi-enterrés seront récupérées par des cunettes périphériques en pieds de ces parois. Les différents parkings seront équipés de bacs de récupération des hydrocarbures conformément à la réglementation*". La commission prend acte de cette réponse.

Par ailleurs la commission d'enquête constate que suivant la note hydraulique le projet s'étend sur une surface de 58761m² dont 17276 m² de surface de voirie, de surfaces revêtues en enrobé et de cheminement piéton minéralisé. Ce sont donc presque 30 % de la surface totale de l'aménagement qui présentent un fort coefficient de ruissellement.

□ La commission s'interroge sur le choix de présenter une seule solution d'évacuation des eaux pluviales de type classique alors qu'une variante conçue avec un système d'évacuation selon des techniques alternatives aurait pu être envisagée et comparée avec la solution envisagée (A titre d'exemple : revêtement poreux des voiries et des parkings de surface, structures réservoir, etc ...) Un réseau d'évacuation des eaux pluviales conçu selon des techniques alternatives aurait été très probablement d'un coût similaire et certainement d'un cout de fonctionnement inférieur à celle retenue car ne nécessitant pas de pompage pour le refoulement des eaux dans les réservoirs. Elle aurait eu aussi pour avantage de diminuer de manière très importante les débits de ruissellement et aurait conduit à un traitement des matières en suspension des effluents nettement supérieur.

□ Enfin, selon la Métropole (pôle eau) l'avenue de la Madrague de Montredon est submergée (h=20 cm) en cas de fortes précipitations. La commission prend note de cette remarque qui devra être prise en compte par le maître d'ouvrage.

REJETS EAUX PLUVIALES – MILIEU MARIN

Qualité des rejets des eaux pluviales en phase travaux et phase exploitation

Les observations n° 25, 183 et 194 évoquent les rejets dans le milieu marin.

- **L'observation n°25** mentionne comme une de ses préoccupations la qualité de rejet des eaux pluviales :

"... je pense qu'il faudra être très vigilant sur les eaux pluviales et les eaux usées pour éviter tout rejet à la mer, mais aussi toutes mauvaises odeurs ou débordements comme ce qui arrive régulièrement à Pointe-Rouge, ou même aux Goudes, quand parfois certains restaurateurs rejettent leurs huiles dans le réseau..."

- **La métropole Aix Marseille Provence (pôle Eau et Assainissement)** formule un avis assorti de nombreuses recommandations concernant la qualité des eaux de ruissellement du chantier :

"...La gestion des eaux de pluie, canalisation et régulation, doit être assurée même en phase travaux... A titre dérogatoire, une autorisation exceptionnelle de rejet d'exhaure dans un réseau pourra être accordée, uniquement durant la phase chantier par l'exploitant dudit réseau. Le débit sera limité à 5 L/s/ha (18 m3/h/ha). Cette autorisation pourra être accordée, si et seulement si, la qualité des eaux d'exhaures en question, le cas échéant après traitement, est compatible avec le Guide des Prescriptions Générales des Réseaux Humides et Bassins de Rétention du Territoire Marseille-Provence (qui pourra être communiqué par voie électronique). Le pétitionnaire devra réaliser une première analyse de la teneur de l'ensemble des polluants listés dans ce guide, dans les eaux d'exhaures (il est à noter que pour un rejet aboutissant à une station d'épuration, l'exploitant pourra accorder une dérogation pour les paramètres MES (Matières En Suspension), DCO (Demande Chimique en Oxygène) et DBO5 (Demande Biologique en Oxygène à 5 jours) ..."

- **L'Autorité Environnementale (MRAe)** dans sa recommandation n° 3 évoque l'impact des rejets des eaux pluviales sur la qualité du milieu marin en phase travaux :

"... Étant donné l'état de connaissance présente des travaux à réaliser sur le crassier au droit de la parcelle B, la MRAe souligne que les incidences des travaux de sa réhabilitation sur le milieu marin ne sont pas analysées, alors même que la synthèse des enjeux environnementaux du projet indique un enjeu très fort pour le milieu marin, notamment en raison du rejet in fine dans la mer des eaux pluviales dirigées dans le réseau collectif.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par l'analyse du projet de réhabilitation de la friche y compris le crassier) sur le milieu marin."

Réponse du maître d'ouvrage

« ...Le projet de réhabilitation du crassier est prévu hors procédure permis de construire (cf préambule). Les effets de la mise en œuvre de ce dernier sur le milieu seront donc évalués dans le cadre de la procédure de déclaration au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement (rubrique 4.1.2.0. Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu) ... »

Le maître d'ouvrage rappelle ensuite le contenu de l'étude d'impact (p74) et cite un extrait de la note hydraulique du permis de construire (PC LEMA 1-4-5 p2)

Analyse de la commission d'enquête

Dans le tableau de synthèse des enjeux (EI p153) le maître d'ouvrage mentionne :

« ... La mer située à proximité immédiate de la zone de projet constitue l'exutoire in fine des eaux de ruissellement du secteur, après avoir transité via le réseau d'assainissement pluvial public. Le milieu marin constitue à ce titre un enjeu fort regard du projet d'aménagement ... »

et dans les effets sur le milieu physique en phase chantier (EI p156) :

« ... En période de chantier, les risques de pollution sont principalement liés à l'entraînement de matières en suspension par le ruissellement des eaux de pluie et le remaniement des sols. Il demeure cependant difficile d'estimer le flux de MES pouvant être produit au niveau d'un chantier. Ces pollutions sont généralement ponctuelles et temporaires ... Afin de limiter le flux de MES dans le réseau communal, nous préconisons toutefois la mise en œuvre de mesures permettant de limiter ce transfert. Concernant les travaux de déblais nécessaires au projet d'aménagement, il n'est pas à craindre de drainage et de perturbation de l'aquifère qui devrait se trouver entre 11 et 17 m de profondeur sous le sol. »

□ La commission d'enquête constate que la seule mesure d'évitement est de programmer les travaux de terrassement hors des épisodes pluvieux de forte intensité. Les mesures de réduction envisagées sont des mesures de propreté générale de chantier et il n'est pas prévu de mesures compensatoires pendant la phase travaux.

□ La commission d'enquête juge les mesures proposées par le maître d'œuvre comme trop générales, et considère qu'elles ne réduisent pas le transport des MES pendant une période pluvieuse d'intensité normale et en effet, le maître d'ouvrage ne précise pas :

- Comment il va préserver pendant cette phase de travaux l'axe d'écoulement mentionné sur le document cartographique du PLU de Marseille, même si l'écoulement n'est pas permanent
- Comment il va limiter le transport effectif de MES au milieu marin, l'étude d'impact ne mentionne pas les mesures de captation des eaux de ruissellement, de filtration provisoires mises en place pendant les travaux afin de procéder à une décantation même sommaire.

D'ailleurs, dans sa recommandation n°3 la MRAe évoque l'impact des travaux de réhabilitation du crassier sur le milieu marin.

La commission d'enquête constate qu'effectivement comme rappelé par le maître d'ouvrage que la réhabilitation du crassier a fait l'objet d'un état des milieux, d'un plan des gestion (études géotechniques de niveau G1 selon la norme NF 94-500) et d'une étude d'avant-projet portant sur la stabilité et la pérennité des travaux (études géotechniques de niveau G2). Dans ce cadre, un volet environnemental portant sur le mode d'exécution des terrassements des sols pollués a été établi afin de limiter les envols de poussières. Cette étude a fait l'objet d'une tierce expertise (BRGM) qui a validé cette étude.

□ Cependant, la commission souligne que cette étude ne traite pas le problème du lessivage des sols par les eaux de ruissellement des pluies pendant les terrassements, ainsi le dossier (parcelle B) ne précise pas comment seront limités les ruissellements et le transport directement au milieu marin des MES et aussi des fines.

□ La commission d'enquête estime que les effets des eaux de ruissellement pendant les travaux de réhabilitation du crassier auraient dû être évalués et pris en compte à ce stade du dossier et ce, quand bien même ils feront l'objet d'une procédure de déclaration séparée au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement (rubrique 4.1.2.0). En effet, le projet global comprend la réhabilitation et l'aménagement de la friche qui est indissociable du traitement du crassier. Le tout étant par ailleurs exposé dans l'étude d'impact du dossier soumis à l'enquête.

Programme

Le programme prévoit une voirie interne décrite dans les plans des deux permis de construire :

- Une voie dont le revêtement est en enrobé qui dessert les bâtiments A1, A2, B, : C, E, et H ;
- Une voie dont le revêtement est stabilisé (perméable) pour les bâtiments J, I1 à I4, G, et J
- Une voie à l'Est des bâtiments K desservant les parkings semi-enterrés de ces bâtiments (K1 à K3)
- Une voie en impasse, prolongement de la traverse de la marbrerie, desservant le bâtiment D
- Un parking paysager dont la surface carrossable est en stabilisé, sa jonction avec l'impasse de la marbrerie est en béton désactivé

Le plan de circulation prévoit un système à sens unique avec trois entrées et une sortie :

- Deux entrées par la place du chevalier Roze et une par la traverse de la marbrerie (à double sens à partir du parking paysager pour la desserte du bâtiment D)
- Une sortie par une voie prévue au projet au Nord des bâtiments A parallèle à la traverse de la marbrerie.

La vitesse sur ces voies sera limitée à 20 km/h et la priorité sera donnée aux piétons.

Observations du public

Le public n'a pas fait d'observation sur les voiries et stationnements internes de l'aménagement.

Avis des personnes publiques

Métropole Aix - Marseille Provence

La Métropole (Direction de Pôle Voirie Espace Public) a émis un avis favorable le 22/09/202 sous réserve :

Extraits :

" le pétitionnaire devra impérativement respecter les plans de masse du projet ainsi que la notice architecturale, en particulier en matière de délimitation du domaine public du domaine privé au moyen de borne escamotable..."

"...Aucune place de stationnement à destination privée ne sera autorisée sur les futurs espaces versés dans le domaine public..."

"...La DVEP préconise que les accès soient dotés de pans coupés afin d'améliorer les conditions de visibilité... La largeur des voies de desserte devra être dimensionné de façon à ce que les véhicules puissent se croiser..."

Avis de la mairie de secteur

Extraits concernant la voirie :

"... Prévoir dès le début des opérations, l'intégration des voiries de desserte dans le domaine public (Ville ou Métropole), ce à fin d'empêcher la fermeture ultérieure du site.

... Regrouper les accès au site sur l'avenue de la Madrague de Montredon et non sur la traverse de la Marbrerie..."

Analyse de la commission

Classement dans le domaine public

La commission constate que la délibération du conseil de la Métropole du 20/10/2022 a approuvé le contenu du projet urbain partenarial (PUP) fixant la participation du maître d'ouvrage à la construction de la place du chevalier Roze et l'élargissement de l'avenue.

A noter que l'élargissement de l'avenue fait l'objet d'une inscription en emplacement réservé n°M08-008 au PLUi de Marseille.

La place du chevalier Roze et l'élargissement de l'avenue de la Madrague de Montredon seront classés dans le domaine public. Le plan de circulation fourni lors de la remise des réponses au procès-verbal de synthèse permet d'identifier la mise en place de deux potelets amovibles (un au droit du bâtiment B, l'autre au droit du parking paysager) permettront de délimiter le domaine public du domaine privé et aussi de limiter l'accès aux seuls habitants du futur aménagement.

Plan de circulation

La commission constate que les deux bornes amovibles sont implantées pour interdire l'accès à la circulation publique et aussi la possibilité de stationnements "sauvages". Cette disposition répond à la demande de la métropole. Cependant, la gestion de l'accès au parking paysager reste difficile à comprendre compte tenu de la position de la borne envisagée : Suivant l'implantation de ce dispositif, le parking paysager resterait alors accessible à la circulation publique, ce qui n'est pas dans les intentions affichées du maître d'ouvrage. Cette ambiguïté doit être levée par la modification de l'implantation du potelet amovible voire l'implantation d'un dispositif supplémentaire.

La commission constate que le règlement du PPRIF prévoit dans l'annexe 2 une largeur minimale de 6 m pour les voies à double sens, or la voie desservant le bâtiment D fait 5,50m au droit du parking paysager et 5,70m à son extrémité suivant les côtes mentionnées sur les permis de construire. De même les conditions de girations imposées dans la même annexe semblent difficilement respectées à l'extrémité de la traverse de la marbrerie ("accès opération D"). La commission estime que cette partie du plan masse devra être mise en conformité au regard du règlement du PPRIF.

Personnes à mobilité réduite :

La commission constate que 11 places de stationnements sont prévues dans les parkings de surface (dont 6 dans le parking paysager). Les plans de masse ne permettent pas d'identifier les cheminements piétonniers et leurs conformités aux règles d'accessibilité.

En application de l'article 1-3° de l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, les trottoirs doivent présenter une largeur minimale de 1,40 m libre de tout obstacle. La commission constate que les plans de masse des permis de construire, du fait d'un manque de côtes ne permettent pas de vérifier si la totalité des trottoirs présentent cette largeur requise.

La commission émet des doutes notamment à l'angle du bâtiment B et entre les bâtiments B et E notamment en considérant les contraintes d'implantation des candélabres d'éclairage publique.

Le plan masse ne prévoit pas de trottoir au-delà du bâtiment E et de la bastide du chevalier Roze (desserte de la bâtisse des Sables et bâtiment I2 à I4), ce qui peut être envisagé puisque pour ce secteur la circulation sera très faible. La voie est revêtue d'un matériau stabilisé. La commission attire l'attention du maître d'ouvrage quant à la nature du matériau et à sa finition qui devra être conforme du point de vue de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

TRAFIC

Le maître d'ouvrage a présenté l'étude de trafic dans l'étude d'impact. L'estimation des trafics est basée sur deux comptages:

- Un réalisé en 2013 pour la modélisation du modèle métropolitaine (M13+). Il est situé à la Pointe Rouge ;
- Un réalisé à la sortie du village de la Madrague en amont de Montredon ;
- Le maître d'ouvrage cite aussi l'analyse de l'AGAM (2014) qui confirmerait ces données au niveau de la Pointe Rouge.

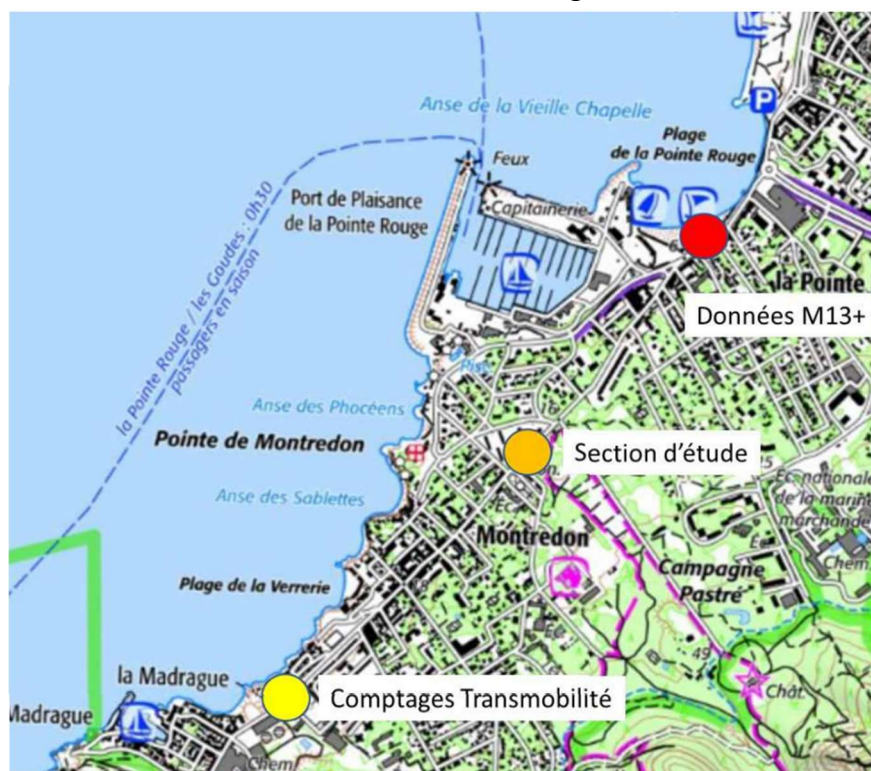


Figure 7 : Situation des comptages routiers

Il ressort de cette estimation que le trafic est évalué à 22.000 véhicules/jour pour les 2 sens de circulation de l'avenue de la Madrague de Montredon au niveau de la Pointe Rouge, 10.000 véhicules/jour pour les 2 sens de l'avenue au droit de l'aménagement et 4800 véhicules/jour pour les deux 2 sens à l'entrée du village de la Madrague.

L'étude détaille les trafics horaires et notamment ceux des heures de pointe du matin et du soir qui sont les plus chargées.

Les ratios adoptés par hypothèse sont : 3,8 déplacements/jour/habitant (source EMD) et 51 % des déplacements sont réalisés en voiture (source INSEE pour le 8ème arrondissement). L'étude chiffre le surcroît de trafic à 1155 déplacements /jour dont 491 déplacements dus au logement.

Le maître d'ouvrage estime "qu'une avenue comme celle de la madrague de Montredon peut absorber en fonctionnement normal plus de 1000 veh/h dans chaque sens". Il constate que le trafic aux heures de pointes en été est supérieur à la capacité de la voie existante.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

118 observations concernant le thème des conditions de desserte actuelles et futures du quartier ont été formulées. Elles sont réparties comme suit :

Pour les conditions de circulation et le trafic :

113 observations : n° 1, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 16, 17, 19, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 31, 32, 34, 35, 37, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 76, 77, 83, 85, 87, 88, 95, 96, 97, 98, 99, 105, 106, 107, 113, 114, 115, 117, 118, 119, 121, 122, 123, 125, 126, 127, 128, 131, 133, 135, 136, 139, 140, 143, 144, 145, 147, 149, 150, 157, 158, 161, 163, 164, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 173, 175, 176, 181, 183, 185, 188, 192, 193, 196, 198, 200, 202 et 204.

dont, 19 observations évoquent aussi le thème des transports en commun.

20 observations concernent la thématique du vélo, dont 5 observations supplémentaires demandent spécifiquement l'aménagement de pistes cyclables, il s'agit des observations n° 50, 51, 74, 182, 201 et 206

A noter que parmi les 118 observations 35 sont neutres ou favorables au projet.

Une analyse de l'ensemble de ces observations fait ressortir :

- L'unanimité des observations souligne les conditions de la circulation routière et le manque de stationnements publics sur l'avenue de la Madrague de Montredon. Elle est la préoccupation principale du public. La situation actuelle est jugée comme insupportable par les habitants du quartier et particulièrement l'été et les week-ends.
- Une très grande majorité des observations (70 %) fait part de leur opposition au projet, à cause de l'apport de trafic supplémentaire généré par le projet sur l'avenue qui va selon elle dégrader fortement les conditions existantes de circulation.
- De même, la majorité de ces observations estime que le trafic induit par l'aménagement a été sous-évalué au regard du nombre de logements, des services et la résidence senior prévus au programme. Parmi elles, quelques observations soulignent l'insuffisance des caractéristiques géométriques de l'avenue de la Madrague de Montredon nécessaires à la fluidité du trafic.
- 39 observations ont cité les autres modes de transport (les bus et le vélo). Elles demandent pour une moitié un renforcement de la fréquence des lignes de bus existantes et pour l'autre moitié l'aménagement de piste cyclables.
- Enfin, quelques observations évoquent l'émission de gaz du au trafic routier, et demandent l'extension d'une zone limitée à 30 km/h. Une, demande la création d'une zone à trafic limité (ZTL) pour la desserte du quartier.

Le thème de la desserte du village du quartier de Montredon a fait l'objet de 118 observations qui représentent 54 % du nombre total (215) des observations exprimées lors de l'enquête

Les problèmes de circulation et de stationnement ont fait l'objet de 113 observations du public soit 52 % du nombre total des observations. Ce thème représente la 1ère préoccupation du public.

Trafic

La synthèse des enjeux concernant l'accessibilité, les déplacements et trafics est qualifiée de très fort.

AVIS DE L'ARS

Extrait concernant l'étude de trafic :

"... Le projet génère une charge supplémentaire de trafic routier estimé à 9 % en moyenne et de 4 à 6 % aux moments les plus chargés. Ces chiffres se basent sur une hypothèse de 51 % des déplacements en voiture pour le 8ème arrondissement (INSEE 2016, Flux liés aux logements, page 180). Cette hypothèse ne semble pas adaptée au quartier de La Madrague, excentré, éloigné des centres d'activités et qui n'est pas irrigué par les nombreux transports en commun dont bénéficie l'arrondissement pris dans son ensemble. Aussi, la hausse de trafic avancée de 491 véhicules par jour pour les logements est probablement sous-estimée, et mérite d'être corrigée par un facteur tenant compte d'une part modale plus importante de la voiture, notamment pour les déplacements domicile-travail. Le projet conduirait à un apport de trafic de l'ordre de 920 véhicules par jour hors saison, 880 véhicules par jour en saison touristique. Cette différence entre basse et haute saison semble faible au regard des 140 véhicules par jour estimés pour la résidence de tourisme. De plus, il apparaît étonnant que les flux hors saison soient supérieurs à ceux en saison touristique. Les éléments quantifiés présentés doivent être précisés et expliqués ... »

Avis de la MRAe (recommandation n°4)

Extrait concernant l'étude de trafic

« ...La MRAe recommande de revoir l'évaluation du trafic routier «avec projet», à la date de mise en service (revoir la part modale accordée à la voiture et l'apport de trafic hors saison et en saison touristique). La MRAe recommande également d'évaluer le trafic à la date de mise en service du projet (scénario « sans projet ») et 20 ans après la mise en service (scénarios « avec et sans projet. »

Le maître d'ouvrage précise dans sa réponse à la MRAe :

« ... Le scénario «sans projet» et 20 ans après la mise en service (scénarios «avec et sans projet») est en cours d'étude. Les résultats de ces projections compléteront le dossier d'étude d'impact dès leur finalisation »

Analyse de la commission d'enquête

□ La commission d'enquête constate que l'étude de trafic est fondée sur des comptages qui datent de 2013 et se réfère à une étude de l'AGAM de 2014. Le dossier ne mentionne pas comment ont été réactualisées ces données à l'année 2022. La commission estime qu'il était aisé de faire une nouvelle campagne de comptages au même endroit, pour les mêmes cycles (été et hiver) aux mêmes heures pour caler les estimations sur des données plus récentes et ainsi les fiabiliser. La commission ne peut donc se prononcer sur la validité des hypothèses retenues pour cette étude.

□ La commission d'enquête relève que l'estimation du trafic routier induit par l'aménagement est probablement sous-évalué. En effet, le taux d'affectation retenu dans le cadre de cette étude est que 51 % des déplacements totaux se font en voiture particulière :

- Ce taux est issu d'une enquête INSEE sur l'ensemble du 8^{ème} arrondissement et non sur le seul quartier de la Madrague. Seule une enquête menée auprès des habitants de ce quartier aurait pu estimer de manière fiable le taux d'utilisation de la voiture comme mode de déplacement.
- Le quartier de la Madrague de Montredon est excentré et les lignes de transports en commun (bus, navette maritime) n'offre pas une alternative réellement concurrente de la voiture puisque les temps d'attente pour la correspondance entre deux lignes peuvent être souvent longs. La navette maritime n'est en service que 6 mois par an.
- Pour mémoire, le plan local de mobilité publié par la Métropole estime que ce taux d'utilisation pour le secteur Sud de Marseille est de 57 % (voiture et moto), ce qui est confirmé par les hypothèses du Plan de Déplacement Urbain qui a évalué à 54% en 2017 la seule part des déplacements en voiture.

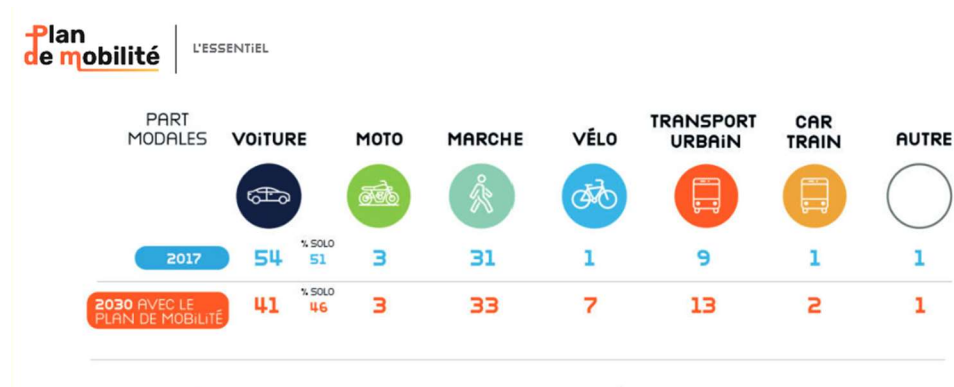


Figure 8 : Extrait Plan de Mobilité

□ La commission d'enquête constate que, malgré la réponse du maître d'ouvrage à la MRAe s'engageant de fournir une simulation de trafic avec et sans projet à la date de mise en service et à un horizon de 20 ans, cette modélisation n'a pas été fournie dans le cadre de l'enquête publique.

La commission a interrogé le maître d'ouvrage à ce sujet au stade du PV de synthèse. La commission a souhaité cette mise à niveau de l'étude de trafic ne serait-ce, que pour avoir des horizons de trafic cohérents avec le Plan de Déplacement Urbain et le Plan de mobilité de la Métropole ; Et ainsi, pouvoir évaluer les effets du projet sur des mêmes bases.

La commission d'enquête tient à souligner que cette étude de trafic aux horizons mentionnés doit aussi permettre d'évaluer le niveau d'exposition au bruit de la population à venir et d'évaluer les émissions supplémentaires des gaz à effet de serre (GES).

□ En réponse aux questions n° 42 à 44 du PV de synthèse, le maître d'ouvrage a transmis une nouvelle étude de trafic décrivant les situations aux horizons de la mise en service et à 20 ans avec et sans projet. Il ressort de ce nouveau rapport comme éléments nouveaux :

- Les comptages ont été réalisés pendant une période de 6 jours en décembre 2017 et juillet 2018 ;
- Le taux des déplacements en voiture a été augmenté de 51 % (P115 de l'étude d'impact) à 56 % dans la nouvelle étude (P13) ;
- La situation de référence (état actuel) est inchangée.

A la mise en service :

- Le nombre de déplacements en voiture dus aux logements a été augmenté, à la mise en service, de 491 veh/jour à 556 veh/jour ;
- Le nombre de véhicules supplémentaires a été augmenté entre l'étude d'impact et cette nouvelle étude de 920 Veh/jour (hors saison) et 880 veh/jour (en saison) à respectivement 1320 veh/jour (hors saison) et 1360 veh/jour (en saison)

20 ans après la mise en service :

- Le taux de croissance du trafic est de 1% hors saison et sans taux de croissance en saison (ce qui correspond au constat de la saturation actuelle de l'avenue de la Madrague de Montredon en été).
- Les trafics journaliers sont évalués à 12000 veh/j sans projet (hors saison évolution de la situation actuelle) et 12700 veh/j hors saison avec le projet. L'impact du projet peut être évalué à 6% du trafic moyen journalier sans mesures de compensation.

□ La commission prend acte de ces nouvelles évaluations. Elle constate qu'elle conduit à une réévaluation de **35%** du nombre de déplacements en voiture journaliers en saison et de **11%** des mêmes déplacements journaliers dus aux logements par rapport à ce qui était évalué dans l'étude d'impact. Ces réévaluations des prévisions proviennent du seul fait d'une augmentation de la part du mode voiture par rapport aux hypothèses de l'étude d'impact. Le taux de 56 %, pris en compte à ce stade, est en cohérence avec les hypothèses du plan de déplacement urbain (PDU).

Impact du projet 20 ans après la mise en place des mesures de réductions

Les mesures de compensation adoptées sont identiques à celles décrites dans l'étude d'impact. Les évaluations conduisent aux réductions du trafics suivantes :

A la mise en service du projet :

- 10700 veh/jour à 9897 veh/j hors saison et de 14200 veh/j à 13095 veh/j en saison

20 ans après la mise en service :

- 12700 veh/jour à 11747 veh/j hors saison et de 14200 Veh/j à 13095 veh/j en saison

□ La commission constate que les mesures de compensation n'auront aucun effet pour le trafic estival. Les valeurs annoncées conduiraient à une diminution du trafic hors saison de 7,5% à un horizon de 20 ans avec le projet.

□ La commission estime que les réductions annoncées sont très optimistes car les mesures compensatoires (pistes cyclables, lignes de bus ..) ne seront pas mises en place à la date de mise en service, mais au plus tôt en 2030 suivant les intentions affichées par la Métropole dans le plan de déplacement urbain (PDU) et aussi dans sa déclinaison dans le plan local de mobilité approuvé.

□ Ainsi, la commission conclue que l'effet des mesures de compensation auraient dû être évaluées seulement d'une période allant de 10 ans à 20 ans après la mise en service ce qui conduit inévitablement à des réductions de trafic beaucoup plus faibles.

□ Enfin la commission estime aussi que la capacité actuelle de l'avenue de la Madrague est probablement inférieure à 1000 veh/h et par sens comme mentionné compte tenu de sa largeur de chaussée et du stationnement anarchique constatés

□□ Pour conclure sur ce thème du trafic, la commission estime que le projet dégradera très certainement les conditions de circulation de l'avenue de la Madrague de Montredon, et ce plus qu'annoncé, compte tenu d'une part, d'une très probable surévaluation de l'effet des mesures compensatoires et d'autre part de l'impact de ce nouveau trafic sur une voie qui s'avère saturée aux heures de pointe y compris hors saison d'été.

DEPLACEMENT TRANSPORTS EN COMMUN ET VELOS

Avis de l'ARS

Extrait concernant les autres modes de transport

Au sujet de la piste cyclable, l'ARS précise :

"...Le dossier ne développe pas le portage et la gouvernance de cet aménagement, et sa faisabilité semble difficile (étroitesse des rues empruntées, début de la piste alternative depuis la traverse Prat sans continuité avec des itinéraires pratiqués ou projetés). La prolongation par la Métropole de la piste cyclable littorale jusqu'aux Goudes (a minima jusqu'à Samena) reste l'objectif prioritaire à atteindre..."

Pour conclure l'ARS mentionne :

" ... Au final, il apparaît nécessaire d'étudier les possibilités de restreindre l'accès aux voitures et à leur stationnement (sauf résidents) pour voir un report modal significatif et rapide vers les modes actifs et les transports en commun..."

Avis de la MRae (recommandation n°4)

Extrait concernant les autres modes de transport

"... La MRae recommande d'explicitier, autant que possible à ce stade, la faisabilité technique, administrative et financière ainsi que les modalités et délais d'exécution de chacune des mesures en faveur de la réduction du trafic routier, et de revoir si nécessaire les hypothèses de trafic..."

Réponse du maître d'ouvrage

"...Ainsi la faisabilité technique, administrative et financière ainsi que les modalités et délais d'exécution de chacune des mesures en faveur de la réduction du trafic routier ne peuvent être précisés à ce niveau d'avancement du projet mais le Maître d'Ouvrage prend l'engagement de continuer non seulement sa réflexion sur cette problématique mais également celui de participer techniquement et financièrement aux projets avancés dans le cadre de son concept de mobilité..."

La commission constate que l'aménagement est desservi par :

BUS - NAVETTE MARITIME

- La ligne de bus n°20 qui est la seule ligne qui relie le quartier au centre-ville (le rond-point de la Castellane au village de Montredon). Elle offre entre 2 et 9 trajets par heure pour les 2 sens. Ce niveau de service est réduit à 6 trajets/heure en moyenne les week-ends.
- Pour mémoire, la ligne n°19 très locale relie la Madrague à Callelongue avec des mini bus.
- Une navette maritime assure une liaison entre le vieux port aux ports de la Pointe Rouge et des Goudes. Elle est en service entre fin avril et début octobre.

PISTE CYCLABLE

Il n'existe pas actuellement d'itinéraires cyclables entre la Pointe Rouge et le village des Goudes. La dernière station Vélo se trouve à la Pointe Rouge.

En phase d'exploitation de l'aménagement :

Le maître d'ouvrage annonce des mesures de réduction suivantes :

- Elargissement de l'avenue au droit du projet (trottoirs adaptés, arrêts de bus)
- Offre de parking public et privé supplémentaire, au-delà des besoins du nouveau quartier
- Financement d'une station Twizzy et borne de recharge électrique
- Piste cyclable alternative
- Une navette maritime dédiée à la résidence de tourisme par l'aménagement d'un ponton

Le maître d'ouvrage, en sus, annonce les compensations suivantes :

- Mise en place d'une zone 30
- Restriction d'accès avec des parkings relais
- Une ligne bus touristique "le bus des calanques"

□ Pour conclure, le maître d'ouvrage estime que :

"La mise en œuvre de ces mesures de réduction et de compensation permet de réduire sensiblement le trafic généré par le projet en période estivale lorsque la circulation est la plus congestionnée et atteindre la neutralité du projet en termes de circulation routière"

Analyse de la commission d'enquête sur les mesures de réduction et de compensation

L'offre de transport en commun desservant le quartier de la Madrague de Montredon ne permet pas d'éviter la saturation de la voie actuelle.

□ La seule mesure qui relève de la compétence du maître d'ouvrage est l'élargissement de la voie au droit de l'aménagement afin de réaliser des arrêts de bus en dehors de la chaussée existante et la création de trottoirs permettant la circulation des personnes à mobilité réduite. La commission considère que cet aménagement est ponctuel et ne résoudra pas à lui seul le problème de l'accessibilité au quartier de la Madrague.

□ La commission relève par ailleurs que la ville de Marseille au titre de son pouvoir de police de la circulation et la Métropole Aix - Marseille Provence en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité durable ne se sont pas engagées dans un proche avenir sur un financement et la mise en place de telles mesures de réduction. Le plan local de mobilité prévoit l'aménagement d'une liaison complémentaire de transport en commun et une piste cyclable mais à l'horizon 2030.

□ A noter que le maître d'ouvrage n'a pas envisagé comme mesure de réduction de l'impact du projet sur le trafic la diminution du nombre de logements.

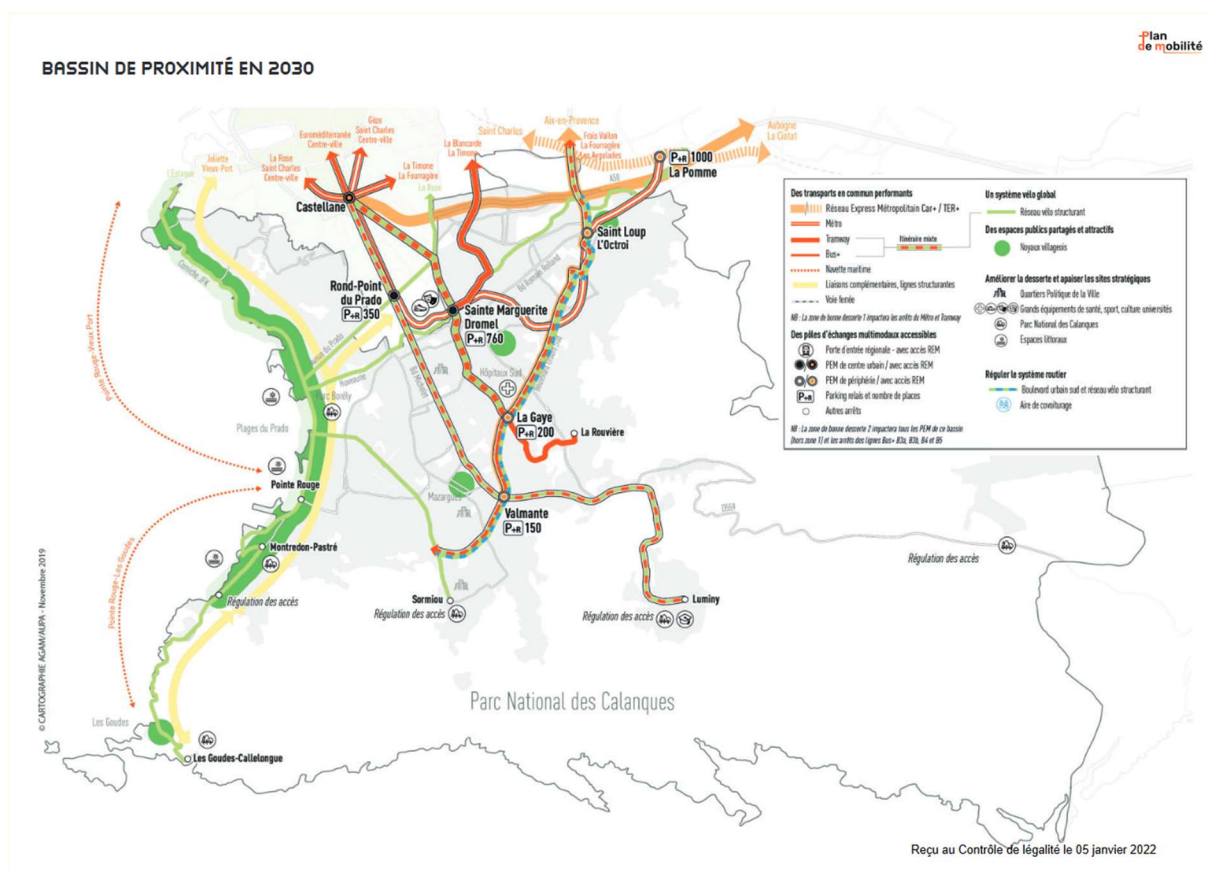


Figure 9 : Extrait du Plan de Mobilité

La commission constate par ailleurs, que les plans locaux d'urbanisme successifs (PLU de la ville de Marseille puis PLUI de la Métropole Aix- Marseille) ont classé les parcelles de l'assiette du projet en zones constructibles, et ce malgré les conditions actuelles de circulation et de stationnement très dégradées.

La commission partage l'avis de l'ARS et celui de l'observation n° 25, elle estime qu'une des mesures de réduction qui pourrait être mise en œuvre par la ville de Marseille de manière efficace, à un coût raisonnable et à brève échéance est une zone à trafic limité dans laquelle seule la circulation des transports publics, des services d'urgences, des riverains et des titulaires d'autorisations expresses est autorisée, tandis que celle des autres automobiles serait réservée aux jours de semaine et pour certaines heures (généralement du lundi au vendredi, aux heures de bureau).

La commission estime aussi qu'une mesure de réduction efficace aurait été aussi la diminution du nombre de logements prévus au programme de l'opération puisqu'ils sont le principal générateur de trafic.

CIRCULATION EN PHASE CHANTIER

En phase chantier, les perturbations de la circulation proviendront du trafic poids lourds nécessaire à l'évacuation des terrassements traités en décharge et à l'approvisionnement du chantier. La circulation de ce trafic supplémentaire est prévue que les jours ouvrables.

Les mesures de réduction annoncées sont la mise en place d'une limitation de vitesse et d'une signalisation des accès de chantier la circulation. Les accès de chantier pourront être régulés par feux. Le maître d'ouvrage s'engage aussi sur un jalonnement des accès privés et des commerces côté Est de l'avenue de la Madrague de Montredon. Aucune mesure de compensation n'est prévue.

Une communication du maître d'ouvrage lors des travaux sera mise en place pour informer les riverains des conditions temporaires de circulation.

Analyse de la commission d'enquête

□ Les mesures de réduction annoncées relèvent des obligations réglementaires qui imposent la mise en place d'une signalisation temporaire de chantier. La commission ne peut donc considérer ces mesures comme participant à la réduction des effets du chantier sur les conditions de circulation générale, bien au contraire elle estime comme inévitable une dégradation de la fluidité du trafic au droit du chantier et aussi des conditions de stationnement en bordure de l'avenue (principalement coté Est de l'avenue). La commission s'interroge aussi quant à l'impact direct du chantier sur ces parkings utilisés par les riverains et les cheminements piétonniers des usagers de l'avenue de la Madrague de Montredon, notamment pour les commerces.

COORDINATION DE SECURITE - SURVEILLANCE PENDANT ET APRES LES TRAVAUX

Certaines observations du public demandent quelles seront les mesures de suivi et par qui seront-elles faites ?

La mairie de secteur dans son avis fait la même demande :

" ... limiter au maximum les émissions de poussières tout au long du chantier sous le contrôle strict de l'État...

" ... Mettre en place une instance de concertation entre Gincko, les entreprise, la mairie de secteur et les habitants pour le suivi du bon déroulement du chantier ..."

□ La commission relève que le maître d'ouvrage précise dans le PCT § 8.2 à 8.4 p 71 :

Suivi pendant les travaux

- Un suivi de la qualité de l'air sera réalisé pendant les travaux et après ceux-ci, selon un dimensionnement qui sera défini en phase de conception Projet avec l'accompagnement d'ATMOSUD et sur la base de l'année de surveillance de « point zéro avant chantier » clôturée en septembre 2020 (communication à l'Administration du suivi avec points d'arrêt, mesures correctives d'urgence et plans d'action, le cas échéant)
- Un suivi de la qualité des eaux souterraines sera réalisé pendant les travaux de terrassement et après ceux-ci, sur une période de trois mois, au moyen de 3 ouvrages positionnés en amont et en aval du site afin de contrôler l'impact éventuel aux eaux souterraines des travaux, bien que peu probable
- Communication concernant les surveillances en phase travaux : comité ad hoc de suivi durant le chantier composé de 3 collègues à parité pour débattre de la gestion de chantier (avancement des travaux et points marquants avec les représentants des CIQ, la MOE/MOA et association (FNE, etc.).

Communication auprès des riverains :

"Il est prévu de poursuivre la communication auprès des riverains, afin de présenter le dimensionnement des travaux au stade du PCT et les mesures de gestion des nuisances qui seront mises en place (Cf. paragraphe 4.4) vis-à-vis de l'envol de poussières et les nuisances sonores.

Il est par ailleurs prévu de monter un comité ad hoc de suivi durant le chantier composé de 3 collègues à parité pour débattre de la gestion de chantier (avancement des travaux et points marquants avec les représentants des CIQ, la MOE/MOA et association (FNE, etc.). "

Par ailleurs la commission relève que le maire par arrêté du 26/07/2022 a prescrit la constitution d'un comité de vigilance.

□ La commission considère que le suivi de la qualité de l'air par AtmoSud qui est l'observatoire de la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur est une association indépendante du maître d'ouvrage et répond ainsi pour le sujet de la qualité de l'air aux préoccupations du public.

□ Cependant, la commission note que l'organisme devant surveiller la qualité de l'eau n'est pas désigné. De même, le comité de vigilance créé par l'arrêté du maire ne semble pas constitué au moment de cette enquête publique.

□La commission estime que ces deux dernières instances devront être rapidement mises en place.

SECURITE DES TRAVAILLEURS

Plusieurs observations demandent la nomination d'un coordinateur de la sécurité et de la protection de la santé.

□ La commission relève que la coordination de la sécurité et de la protection de la santé n'est pas évoquée au dossier mais qu'elle est une obligation légale du maître d'ouvrage au titre des dispositions du code du travail dès le stade l'avant-projet jusqu'à la validation du dossier d'intervention ultérieure sur les ouvrages :

La mission de coordination de la sécurité et de la protection de la santé est définie par les articles R4532-1 à R4532-98 du code du travail pour les opérations de bâtiments et de génie civil.

Cette mission est obligatoire dès lors que plusieurs entrepreneurs ou travailleurs indépendants sont appelés à intervenir dans des opérations de bâtiment ou de génie civil, y compris les sous-traitants, ce qui sera le cas au vu de l'importance des travaux et de la coactivité prévisible des entreprises.

L'article R4532-4 stipule que "le maître d'ouvrage désigne un coordonnateur en matière de sécurité et de protection de la santé dès le début de la phase d'élaboration de l'avant-projet".

□ La commission précise que selon, les dispositions du code du travail, il ne rentre pas dans les attributions du coordonnateur de sécurité et de protection de la santé de contrôler la qualité de l'air sur les propriétés riveraines ainsi que la qualité des eaux.

□ A la question n°107 du PV de synthèse, le maître d'ouvrage a répondu que la société Alpes Contrôles est désigné comme coordonnateur de sécurité et de protection de la santé. La commission prend acte de cette réponse.

CADRE DE VIE - PAYSAGE

BRUIT

Le Programme

Le programme prévoit des bâtiments contigus à l'avenue de la Madrague de Montredon :

- Les bâtiments désignés A1 et A2 comprenant 135 appartements d'une résidence senior et une crèche. 30 appartements du bâtiment A1 sont prévus en front de rue.
- Les bâtiments désignés C1 comprenant 998 m² de commerces et 556 m² de services
- Les bâtiments désignés C2 comprenant 47 logements affectés à une résidence de tourisme dont suivant le plan masse (p28 de l'étude d'impact), 1/3 seraient implantés en front de rue.

Insertion plan de masse p.28 EI

Les coupes transversales du projet décrivent un profil en long de l'aménagement dont l'altitude varie de 0 m (pied du crassier) à 45 m (limite Est de propriété). A noter qu'aucune côte altimétrique dans l'étude d'impact permet de juger de la différence entre le niveau de chaque bâtiment par rapport à l'avenue de la Madrague de Montredon.

Insertion coupe 1 EI p.27

Étude de bruit de l'étude d'impact

L'étude d'impact fait référence au classement sonore des infrastructures (volet routier) arrêté le 9 mai 2016 par la préfecture des Bouches du Rhône qui mentionne l'avenue de la Madrague de Montredon versée dans la catégorie 4.

Suivant l'arrêté ministériel du 30/05/1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs classés dans la catégorie 4 il ressort que :

Une largeur maximale de 30 m sera affectée par le bruit de part et d'autre de l'avenue de la Madrague de Montredon. Elle est définie en fonction des niveaux sonores de référence suivant :

- Entre 6h et 22h de 65 dB < L ≤ 70 dB
- Entre 22h et 6h de 60 dB < L ≤ 65 dB

Suivant cette classification, dans l'étude d'impact p 7, le maître d'ouvrage estime que *"...Le projet n'est cependant pas soumis à la réglementation relative au bruit des infrastructures terrestres..."* et que *"...L'ambiance sonore constitue un enjeu faible au regard du projet d'aménagement..."*

Observations du public et avis

Les observations du public concernant les nuisances sonores au trafic sont au nombre de 12. Il s'agit des observations n° 43, 49, 60, 61, 69, 95, 118, 133, 147, 157, 186.

Avis de MRAe

L'Autorité environnementale souligne que *"...Aucune mesure de bruit n'a été réalisée. Aucune modélisation acoustique n'a été effectuée afin de produire une carte complète du bruit actuel sur l'aire d'étude (qui n'est pas délimitée ni justifiée) ... Elle recommande de "cartographier le bruit actuel sur le site du projet et en bordure de l'avenue de la Madrague de Montredon, à partir de mesures de bruit."*

Dans son mémoire en réponse à L'Autorité Environnementale le maître d'ouvrage précise que:

" ... la mise en place de menuiserie de type AC3 et AC4, recommandé pour les environnements bruyants à très bruyants, (label Acotherm : norme nationale, délivrée par deux organismes publics (le CSTB et le CTBA), garantissant l'isolation de la menuiserie) sur les façades du pôle actif et du bâtiment A1 de la résidence sénior donnant sur l'avenue de la Madrague de Montredon permettront une atténuation du bruit à l'intérieur des bâtiments de 35 dbA en moyenne..."

« ... Les modélisations demandées sont en cours de réalisation et les résultats de ces dernières viendront compléter le dossier d'étude d'impact dès leur finalisation. Leurs résultats seront soumis au Comité de Vigilance pour prise en compte dans le cadre de la mise en œuvre du projet. Ce Comité sera mis en place dès le mois d'octobre 2022 et sera constitué de 5 collègues (associations, riverains (CIQ et indépendant), élus (Ville, métropole, région, ...), la maîtrise d'Ouvrage et ses conseils, ainsi qu'un collège d'experts (AtmoSud, indépendants, ...).

Réponse du maître d'ouvrage à la question n°80 du PV de synthèse concernant l'attestation acoustique prescrite par l'arrêté du 27/11/2022 :

« L'attestation acoustique sera remise avec le dépôt des DAACT (déclaration attestant de l'achèvement et de la conformité des travaux) conformément à la réglementation. L'article 2 de l'arrêté du 27/11/2012 prescrivant des mesures acoustiques réalisées à l'achèvement des travaux ».

La commission prend acte de cette réponse

Analyse de la commission d'enquête

Concernant le contenu de l'étude d'impact, la commission d'enquête rappelle que le code de l'environnement (Article R122-5) définit le principe de proportionnalité comme suit :

"Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine."

Par ailleurs, la commission d'enquête souligne que la circulaire (ministère de l'écologie et du développement durable) du 25/05/2004 qui définit le contenu du classement sonore des infrastructures précise que les solutions d'isolement pour les immeubles qui sont situés dans une zone affectée par le bruit doivent répondre aux impératifs suivants :

« ...Les plans doivent privilégier la réduction du bruit à la source dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement et à des coûts de travaux raisonnables... »

« ...Dans certains cas, le renforcement de l'isolement acoustique des façades des locaux à protéger viendra également compléter les actions de réduction du bruit à la source, ou, en dernier recours, constituera l'unique solution. Il s'agit notamment des cas suivants :

Les actions de réduction du bruit à la source sont incompatibles avec la sécurité des riverains ou des usagers des infrastructures ou présentent des difficultés d'insertion dans l'environnement ;

Le coût de réalisation des actions de réduction du bruit à la source est disproportionné (en particulier lorsqu'il est supérieur au coût d'acquisition des locaux à protéger) ;

Les actions de réduction du bruit à la source s'avèrent insuffisantes pour atteindre les objectifs acoustiques relatifs aux contributions sonores dans l'environnement précisés en annexe 1.... »

Suivant cette circulaire les mesures de protection doivent être évaluées dans l'ordre décroissant d'efficacité suivant :

- Des protections à la source par des écrans acoustiques.
- Une solution mixte (par exemple : écrans pour les étages inférieurs et protections de façades pour les étages les plus élevés)
- Une protection totale des façades en cas d'impossibilité.

Sur cette base réglementaire, la commission constate :

- Que l'étude présentée est un simple rappel du classement sonore des infrastructures défini par l'arrêté du 19/05/2016 de la préfecture des Bouches-du-Rhône.
- Qu'aucune mesure sonore n'a été réalisée afin de définir l'ambiance sonore existante au droit de l'avenue de la Madrague de Montredon.
- Qu'aucune simulation acoustique qui aurait pu être exposée sur un document cartographique ne permet de juger l'exposition des bâtiments en front de rue et aussi en deuxième ligne d'urbanisation en prenant en compte le profil en long de l'aménagement de la zone qui semble très favorable à la propagation du bruit.

Et enfin:

- Que l'étude ne permet pas de juger de l'efficacité de la mesure de protection annoncée sur le seul bâtiment A1 consistant en l'équipement de menuiserie de niveau phonique AC3 et AC 4.

□ En conséquence, la commission d'enquête estime qu'après une définition de l'environnement sonore existant, que l'étude de bruit présentée dans l'étude d'impact, aurait dû être menée dans l'objectif de définir et d'évaluer la meilleure solution technico-économique de protection à adopter pour les bâtiments A1, C1 et C2 situés en front de rue, d'évaluer le seuil d'exposition des niveaux supérieurs de ces mêmes bâtiments et d'en définir aussi la protection la mieux adaptée, et enfin suivant la même démarche et si nécessaire, aussi pour les bâtiments en seconde ligne d'urbanisation (bâtiments A2, B, I1 et H).

En conclusion, la commission d'enquête estime :

□ Que le contenu de l'étude de bruit présentée ne respecte pas le principe de proportionnalité défini par l'article R 122-5 du code de l'environnement. Le contenu de cette étude aurait pu définir en préalable par mesure in situ l'ambiance sonore existante et ensuite après une simulation du bruit fixer l'importance des enjeux sur l'ensemble de l'aménagement.

□ Que, contrairement à la circulaire ministérielle du 25/05/2004, l'étude ne permet pas de s'assurer que la protection de façades retenue relève bien d'un choix motivé par la seule efficacité sur le plan technico-économique et qu'elle doit être limitée, comme mentionnée, qu'au seul bâtiment A1.

BRUIT DE CHANTIER

Le maître d'ouvrage a analysé dans l'étude d'impact les effets du chantier sur l'ambiance sonore :

extrait p 164 de l'étude d'impact :

"...Les chantiers sont, par nature, une activité bruyante. De plus, il n'existe pas de « chantier type » : en fonction de la nature des travaux, des contraintes et de l'environnement du site, chaque chantier est unique. Il est alors quasiment impossible de fixer, au niveau national, une valeur limite de seuil de bruit adaptée à toutes les situations. C'est la raison pour laquelle aucune limite réglementaire n'est imposée en termes de niveau de bruit à ne pas dépasser ... "

et

"...Les habitations susceptibles d'être le plus impactées par l'augmentation du niveau sonore engendrée par le chantier de réhabilitation de la friche Legré-Mante sont toutes celles situées à proximité de la future zone de travaux."

Le maître d'ouvrage annonce ensuite les niveaux sonores des engins de chantier les plus courants qui pour certains ont un niveau sonore situés entre 75 DbA et 100 DbA.

Le maître d'ouvrage n'envisage pas de mesure d'évitement, pour les mesures de réduction sont annoncés principalement :

- La limitation au maximum des niveaux sonores des engins et outils utilisés, notamment l'exigence de certificat de contrôle technique ;
- Le doublement des engins afin de limiter la durée d'utilisation ;
- L'organisation du chantier (plan d'utilisation des engins, circulation, livraisons).

Aux questions n° 78 et 79 du PV de synthèse concernant la pose de capteurs de vibrations sur les bâtiments riverains. Le maître d'ouvrage répond :

« Le dossier DCE définira les mesures précises contre ces risques en phase chantier. Par ailleurs, il est prévu un référé préventif avant le démarrage des travaux. Ce référé a pour but de saisir le tribunal afin que celui-ci nomme un expert qui réalisera un état des lieux des propriétés riveraines. La mission de l'expert sera étendue en phase chantier en cas d'apparition d'une anomalie liée au chantier ».

« Dans le cadre du référé préventif, l'expert jugera s'il est utile de poser des capteurs en fonction des techniques de constructions qui seront définies dans les marchés de travaux ».

La commission prend acte de ces réponses

Analyse de la commission

La commission d'enquête confirme qu'effectivement s'il n'existe pas aujourd'hui de réglementation fixant des valeurs admissibles pour le bruit global émis par les chantiers, la commission souligne que les chantiers sont soumis à une réglementation importante, aussi bien en amont, à travers le dispositif de prévention, qu'en aval à travers les systèmes de répression et l'indemnisation des préjudices subis du fait des nuisances qu'ils occasionnent.

La commission rappelle que l'article L. 2213-4 du Code général des Collectivités Territoriales précise que le maire peut : « par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières

relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique ».

Sur ce fondement juridique, le maire peut limiter les nuisances sonores générées par les chantiers sur le territoire de la commune en définissant notamment :

- Les horaires possibles ;
- Les périodes autorisées.

Néanmoins, l'autorisation accordée par le maire, ne dégage pas l'auteur du bruit de toute responsabilité. Ainsi, le maître de l'ouvrage ne peut s'exonérer de toute responsabilité en invoquant le fait que la construction a été réalisée conformément à un permis de construire (C.A. d'Aix-en-Provence, 28 oct. 2011, Synd. Des copropriétaires de l'ensemble immobilier Le Shakespeare c. SCI Cannes-Milton-Carnot, Juris-Data n° 025213).

De plus, constituent selon la jurisprudence, des inconvénients anormaux de voisinage, une durée excessive des travaux, l'anormalité du trouble de voisinage s'appréciant en fonction de l'intensité et de la durée de ce trouble.

Concernant les engins et matériels. La base de la réglementation actuelle est la directive européenne 2000/14/CE relative aux émissions sonores dans l'environnement des matériels utilisés en extérieur.

Cette directive européenne précise qu'aucun matériel ne pourra être mis sur le marché s'il ne respecte pas les prescriptions données par l'arrêté ministériel du 18 mars 2002 qui fixe dans ses annexes la liste des matériels et engins concernés.

La commission d'enquête ne peut qu'être favorable aux mesures de réduction envisagées. Elle note l'engagement du maître d'ouvrage quant à l'adhésion des entreprises intervenantes et leurs sous-traitants à la charte verte.

Concernant l'organisation du chantier et sa durée, la commission regrette que les principes d'un plan de retrait n'aient pas été anticipés lors de l'élaboration du projet avec la CARSAT. En effet, il est plus que probable que ce plan de retrait aura un impact sur l'organisation et les rendements sur les ateliers de démolition et de dépollution des sols donc sur la durée d'emploi des matériels les plus bruyants. Le maître d'ouvrage au vu des articles du code général des collectivités territoriales et les jurisprudences cités ci-dessus pour sa sécurité juridique aurait dû faire cette consultation.

La commission relève que le maître d'ouvrage prévoit par exemple pour certains ateliers le doublement des matériels utilisés. Cet engagement devra être nécessairement repris dans les clauses contractuelles des marchés de travaux.

□ La commission suggère au maître d'ouvrage de conserver le plus longtemps possible le mur de clôture existant qui peut contribuer à une protection sonore des riverains les plus proches.

AIR ET SANTE

Ce thème traite les émissions des gaz et particules à effet de serre du trafic routier. Ce thème ne comprend pas les émissions de poussières pendant les phases de chantier et d'exploitation qui ont été analysées spécifiquement dans un autre paragraphe par la commission.

Observations du public

Quelques observations font état de l'émission des gaz à effet de serre due à l'augmentation du trafic. L'observation n° 70 souligne qu'aucune modélisation des émissions de gaz n'a été faite.

Avis de l'ARS

Extrait concernant les effets du projet en phase chantier :

" ...Il est relativement difficile de quantifier les émissions d'un chantier. Cependant, une évaluation du trafic de poids lourds généré par le chantier aurait pu être présentée dans l'étude d'impact..."

Extrait concernant les effets du projet en phase exploitation :

"...Les effets du projet sur la qualité de l'air en phase d'exploitation ne sont pas décrits, notamment l'impact sur la qualité de l'air de l'augmentation du trafic routier générée par le projet.

Le dossier doit présenter les émissions polluantes générées par le projet..."

Avis de la MRAe (recommandation n°5)

" ...La MRAe recommande de compléter l'état initial de la qualité de l'air, afin de préciser la concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote dans l'aire d'étude et de la comparer à la valeur recommandée par l'OMS..."

"...La MRAe recommande d'évaluer, à l'aide d'une modélisation de la pollution atmosphérique, l'impact du trafic induit par le projet, sur les futurs occupants du site et les populations riveraines, à partir de données de trafic (avec et sans projet, aux horizons de la mise en service et vingt ans après). ..."

Réponse du maître d'ouvrage

□ Concernant l'état initial le maître d'ouvrage a complété l'état initial avec les valeurs demandées.

□ Concernant la modélisation de la pollution atmosphérique et l'impact induit par le projet

" ... Les modélisations demandées sont en cours de réalisation et les résultats de ces dernières viendront compléter le dossier d'étude d'impact dès leur finalisation. Leurs résultats seront soumis au Comité de Vigilance pour prise en compte dans le cadre de la mise en œuvre du projet. Ce Comité sera mis en place dès le mois d'octobre 2022 et sera constitué de 5 collèges (associations, riverains (CIQ et indépendant), élus (Ville, métropole, région, ...), la maîtrise d'Ouvrage et ses conseils, ainsi qu'un collège d'experts (AtmoSud, indépendants, ...). "

Dans le tableau de synthèse des enjeux environnementaux, l'enjeu concernant la qualité de l'air est qualifié de modéré.

Etat initial

La commission constate que l'état initial a été établi au § 3.4.2 de l'étude d'impact.. A la demande de la MRAe, cet état initial a été complété par des données portant sur le Dioxyde d'azote. La commission prend acte de ce complément.

Chantier

La commission constate que les mesures de réduction sont énoncées au § 4.3.8 de l'étude d'impact. Elles portent principalement sur l'application des obligations réglementaires concernant les limites d'émission des gaz et des particules polluants, les carburants qui seront utilisés par les engins, la nature des matériaux et produits utilisés et le respect de la charte "chantier" vert". La commission estime que les mesures adoptées pour celles qui ne relèvent pas du champ réglementaire relèvent des "bonnes pratiques". Elles devront être stipulées dans les clauses contractuelles des marches de travaux ultérieurs.

Le maître d'ouvrage précise au même § que :

" ... Il est relativement difficile de quantifier les émissions d'un chantier. La quantification des émissions appelant un nombre important de données, il n'est pas possible, au niveau actuel de l'étude, de quantifier les émissions atmosphériques du chantier avec exactitude..."

et

"... Les engins de chantier génèrent des gaz d'échappement, mais en quantité négligeable par rapport à ceux émis par le trafic des poids lourds lié au chantier. Là encore, faute de données disponibles à propos de la quantité de poids lourds générée par le chantier, il est difficilement possible de calculer les émissions générées par ce trafic ..."

□ La commission constate que le maître d'ouvrage admet que la très grande majorité des émissions des gaz à effet de serre provient du trafic poids lourds induit par le chantier.

Les phases de travaux les plus polluantes sont donc à priori l'approvisionnement du chantier, les terrassements, et l'évacuation des déblais pollués.

□ La commission constate d'une part que le plan de gestion et le plan de conception des travaux en annexe de l'étude d'impact ont estimé les rendements journaliers de terrassements, et aussi les quantités de déblais réemployés sur place et les déblais évacués en filières de traitement. Ces données permettent d'évaluer les besoins en engins et camions de cette phase. D'autre part, le maître d'ouvrage ayant une expérience des chantiers de VRD et de bâtiments pouvaient évaluer le trafic d'approvisionnement par phase de travaux de construction. Enfin, les bases de données, telle celle de l'ADEME, librement accessibles fournissent les tableaux des valeurs d'émissions moyennes des principaux polluants par type de camions et engins.

□ La commission d'enquête estime que le maître d'ouvrage pouvait avoir accès aux données nécessaires soit directement dans le dossier soit indirectement par recours auprès de bases de données libres d'accès où aussi en faisant appel à sa propre expérience professionnelle. Les données, ainsi accessibles, peuvent être considérées comme nécessaires et suffisantes pour estimer avec un degré de précision largement admissible à ce stade de l'enquête le trafic induit par le chantier et ainsi évaluer les émissions des gaz à effet de serre.

AIR ET CHANTIER - PHASE EXPLOITATION

Le § 4.8.2 rappelle les effets directs et indirects. La quantification des impacts n'est pas réalisée.

La commission constate que la MRAe demande une modélisation de la pollution atmosphérique, l'impact du trafic induit par le projet, sur les futurs occupants du site et les populations riveraines, à partir de données de trafic (avec et sans projet, aux horizons de la mise en service et vingt ans après)

Cette demande découle de l'application de la note technique du 22 février 2019 (ministère de l'écologie) relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

□ La commission considère que l'évaluation des émissions polluantes basée sur les études de trafic aurait dû être jointe au dossier d'enquête publique. Le maître d'ouvrage s'est engagé à une présentation de cette dernière devant le comité de vigilance soit après l'enquête publique.

□ La commission prend acte de cet engagement elle précise que pour être conforme à la note technique précitée, cette modélisation quantifiant les émissions de polluants qui y sont mentionnées devra être réalisée.

Description du site et analyse de l'état initial Naturel de la zone

Le site s'inscrit entre l'anse de l'Emeraude, le parc national des calanques au sud, et entouré de quartiers urbanisés pour le reste des expositions. Il est occupé par des bâtiments d'usine et une voirie en bitume, et par deux bassins réservoirs, mais aussi par la flore de friche rudérale, de pinède de pins d'Alep (un Espace boisé classé), des ruines, une cheminée rampante sur plus de 500 m de long, des tas de gravats, des bancs rocheux.

L'étude porte sur un projet d'aménagement qui correspond uniquement sur le lot A, permis de construire_PCn°0130552101382 de décembre 2021. Le projet sur ce lot a évolué.

- Milieu physique

-Topographie : ne présente aucun enjeu au regard de l'aménagement envisagé. Cependant associée aux vents dominants, elle présente un enjeu modéré au regard du transfert potentiel de poussières en particulier lors de la phase chantier.

- Il existe un talweg le long du futur chemin d'accès piétonnier au parc, qui va de la colline à la rue du lieutenant Jean Moulin.

- pas d'enjeu particulier pour la géologie car la zone d'étude s'inscrit au cœur de formations calcaires, ni pour l'hydrologie puisque les eaux superficielles concernent uniquement le canal de Marseille.

- Milieu biologique

- Natura 2000 : La zone d'étude jouxte par sa limite sud la Zone Spéciale de Conservation (directive Habitats) FR9301602<<Calanques et îles marseillaises - Cap Canaille et massif du Grand Caunet>> et est situé à 330 m à l'est de la Zone de Protection Spéciale (directive Oiseaux) FR9312007 <<Îles marseillaises>>. Néanmoins, d'autres sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 20 km.

Flore et habitats naturels : Sur la côte rocheuse se développent les associations des falaises calcaires méditerranéennes Aero halines (pelouses, lichens...). Les rochers ombragés abritent parmi les plus belles stations d'*Asplenium sagittatum* de France continentale.

Les habitats naturels ainsi que les espèces végétales recensées sur la zone présentent tous un faible enjeu local de conservation sauf la formation à pins mésogéens, qui présente un bon état général de conservation. Les secteurs de friches sont colonisés par des espèces exotiques envahissantes.

Faune : Les prospections sur l'avifaune ont permis de recenser 35 espèces sur le site. La diversité est notable pour un site de friche industrielle. La plus grande partie des espèces est rencontrée en périphérie de la zone. L'avifaune nicheuse intéressante est surtout liée aux milieux rupestres : Faucon pèlerin (1 couple), Grand-duc d'Europe, Martinet pale, Monticole bleu. Ce site renferme vingt espèces d'intérêt patrimonial dont neuf sont déterminantes. Il s'agit d'espèces communes, caractéristiques de plusieurs types de milieux : le cortège des oiseaux des jardins, le cortège des milieux forestiers, le cortège des espèces inféodées aux milieux de garrigues.

Les insectes, les amphibiens, les mammifères observés présentent tous un enjeu local de conservation faible. L'écureuil roux doit y loger, mais il n'a pas été aperçu. Pour les reptiles,

La montagne de Marseilleveyre abrite un gîte de transit à chiroptères. On observe aussi parfois quelques individus isolés de Grand Rhinolophe. On rencontre le Vespère de Savi et le Molosse de Cestoni, espèces remarquables rupicoles d'affinité méridionale, qui trouvent leurs gîtes en milieux rocheux (falaises). Le peuplement de chiroptères présente les plus forts enjeux avec 1 espèce à très fort enjeu (Minioptère de Schreibers), 1 espèce à enjeu fort (Molosse de Cestoni), 5 espèces à enjeu modéré. La cheminée rampante, avec un tunnel de plus de 600m de long, reste l'ouvrage le plus intéressant pour ce groupe (gîte).

- Parc National des Calanques

Orientation 1 : concourir à la protection des patrimoines naturels du cœur,

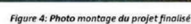
Orientation 3 : préserver les paysages, la quiétude et la magie des lieux

- Parc National des Calanques

Orientation 1 : concourir à la protection des patrimoines naturels du cœur,

Orientation 3 : préserver les paysages, la quiétude et la magie des lieux

Orientation 4 : préserver et valoriser un art de vivre méditerranéen provençal et durable



La zone se trouve dans cette trame, elle est concernée par un réservoir de biodiversité à remettre en bon état de la «Basse Provence calcaire» englobant le Massif de Marseilleveyre. Les différents périmètres environnementaux recensés aux abords, témoignent d'une grande richesse écologique et constitue de ce fait un enjeu fort regard du projet d'aménagement.

- Mer Méditerranée (hors site)

Il existe des fonds coralligènes, des grottes karstiques exceptionnelles. Les couches superficielles sont lieu de reproduction de diverses espèces de poissons pélagiques, et les profondes sont riches en faune benthique.

Incidence du projet sur Natura 2000

- Phase travaux

- Durant les travaux, un calendrier annuel est préconisé suivant le type de travaux pour les chiroptères, mais aussi les oiseaux nicheurs pour éviter de les tuer, de les déranger ou de détruire leurs habitats. La pire période étant la fin du printemps et l'été.

- L'abattage des platanes doit se faire en mode doux, en trois étapes, bousculer l'arbre pour prévenir les habitants, tronçonner et ensuite laisser l'arbre à sa base et le déposer avant de reprendre la journée d'après.

- En phase travaux un balisage en rubalise sera imposé entre le projet et la zone de la mise en défend.

- L'entretien des véhicules, l'approvisionnement en carburant, se feront à l'extérieur de la zone.

- Phase d'exploitation

- La SCCV LGM MADRAGUE durant la phase d'exploitation : préservera, autant que faire ce peut; le maximum d'arbres existants. Cependant le projet détruira 2 ou 3 platanes présentant des Cavités.

Des lampadaires devront être de type LED couleur ambre de puissance équivalente à 70 watts. Ils seront éteints entre minuit et 6 h du matin. Et les bornes lumineuses seront positionnées sur le cheminement piéton avec une puissance maximale de 40 watts.

- Planter des espèces locales,
- Proscrire l'utilisation de produit phytosanitaire biocide,
- Lutter contre les plantes invasives et ne pas planter de plantes exotiques envahissantes,
- Une circulation limitée à 30km
- Un aménagement spécial est prévu pour la cheminée. Elle sera réparée là où elle s'effondre et ensuite rendue inaccessible pour les humains par des grilles mais pas pour les chauves-souris. Au début de celle-ci elle sera décrotée et ensevelie sous une couche de béton afin d'éviter tout transfert aérien de pollution.

La conclusion de l'étude est que les incidences du projet immobilier de la SCCV LGM MADRAGUE, assorti de ses engagements cités dans l'étude n'ont pas d'effet significatif dommageable sur le Réseau des sites Natura 2000, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation.

Le projet n'est pas concerné par des incidences cumulatives avec d'autres projets du même maître d'ouvrage.

Analyse des personnes publiques

● MRAe

Le dossier n'étudie pas les impacts du projet (en particulier le crassier) sur le milieu marin.

La MRAe note par exemple la présence du Psammodrome d'Edwards (reptile) sur l'aire d'étude, mentionnée sur la plateforme [régionale du Système d'Information de l'Inventaire du Patrimoine naturel](#) (SINP). Cette donnée n'a pas été prise en compte dans l'état initial de l'étude d'impact.

Pour les espèces de flore et de faune (hormis les chiroptères), la pression d'inventaires apparaît trop faible compte-tenu des forts enjeux présents dans les périmètres d'intérêt écologique situés en limite du site²⁵.

La MRAe recommande de justifier, pour les espèces de flore et les autres espèces de faune, ... et, à défaut, de réaliser des inventaires complémentaires. L'étude d'impact présente la carte des habitats naturels, mais ne quantifie pas les espèces ni la surface de leurs habitats.

La MRAE mentionne 2 arbres, sur le dessin Natura2000, 3 sont dessinés, ainsi que sur le plan de principe d'aménagement paysager PCo2.02 La MRAe recommande de mettre en place une mesure afin de compenser les pertes de biodiversité liées à l'abattage de deux arbres-gîtes.

● ARS : pas d'implantation de plantes allergisantes

Observations du public

Les observations 215, 198, 188, 168, 150,134,135,133,125,97,84,76,71,70,67,52,50,47,15,10 concernent ce thème. Mais voici un résumé des préoccupations à ce sujet.

Nous souhaitons certes une réhabilitation du site mais à condition que celle-ci soit "raisonnée" en ce sens qu'elle préserve l'architecture historique du lieu, qu'elle respecte absolument la nature environnante (parc des Calanques) et n'accueille qu'un nombre très limité de logement. L'observation 10.

Peu de choses sont notées concernant l'habitat de la faune : chauvesouris, oiseaux migrateurs, sangliers, renards, chevreuils, reptiles, amphibiens et autres animaux, qui ont leurs habitats dans ou autour de ce site. L'habitat des chauves-souris et des amphibiens (entre autres) ne peuvent être détruits ou délaissés comme cela est noté dans les lois françaises. De même que les oiseaux migrateurs ne doivent être perturbés par différentes sources de nuisance telles que la poussière, le bruit, l'éclairage. Quand est-il pour la flore ? Observation 70

Le Parc national représentant une ouverture au monde, l'attitude des collectivités face à ce projet devrait leur donner l'occasion d'adresser un message clair : - celui d'un engagement en faveur de la protection des espaces de nature remarquables ; - celui en faveur de la promotion d'un tourisme conscient de la qualité, et de la fragilité, des lieux traversés qu'ils soient en ville ou en pleine nature. Observation 67 :

Inutile de rappeler que nous sommes à la limite du Parc national des Calanques qui recense une biodiversité extraordinaire. Observation 215

Ce site est le seul site français où ces 3 populations (aigle de Bonelli, et 2 espèces de puffins) cohabitent. Étant au contact de la 2e Ville de France, cette sur-fréquentation humaine rajoutée est une vraie menace. Dans le projet Legré Mante, n'est-il pas prévu une nouvelle entrée dans le massif alors que le Parc National des Calanques met en place des quotas de visites ! C'est une grave menace sur l'avifaune. Laisser libre accès au parc de Legré Mante afin que celui-ci devienne une véritable transition apaisée avec le Parc national. A ce moment-là, et

- Même si le crassier n'est pas pris en compte dans le projet soumis à l'enquête, il est important de connaître les incidences sur le milieu marin, notamment des ruissèlements. Il est reconnu que la zone d'influence p 211 existe dans le milieu naturel, urbain et maritime. Rien n'est fait à ce sujet.

- Il est écrit p235 qu'il n'y a pas d'incidences cumulatives avec d'autres projets. Cette affirmation était vraie avant le dépôt du projet du permis de construire du lot B, n° 0130552101405 SAS SFPT MANTE, déposé en juin 2022.

□ Il est difficile d'imaginer comment la biodiversité peut être protégée correctement, si les études sur celle-ci ne sont pas complètes. Nous n'avons pas connaissance d'une étude complémentaire pour le lot B et le bâtiment G, habitats collinaires. L'étude d'incidence existante ne concerne que le lot A.

□ La commission reconnaît que la population importante et diversifiée des chiroptères a été globalement étudiée dans l'étude d'incidence. Les précautions préconisées durant les travaux et après durant la période d'exploitation pour cette faune semblent correctes. La commission remarque qu'il y a bien une prise en compte de mesures compensatoires concernant les arbres à cavité qui seront peut-être abattus avec 4 nichoirs spécifiques.

□ Une zone à 20 km serait à recommander pour la voirie qui dessert les logements K. C'est un espace de circulation ouvert à tous les modes de déplacement. La vitesse de tous les véhicules (automobile, moto, cyclomoteur, vélo...) est limitée à 20 km/h. Le stationnement et l'arrêt des véhicules motorisés ne sont possibles que sur les espaces aménagés à cet effet. « C'est une zone apaisée, intermédiaire entre une zone piétonne et une zone 30, réalisée dans le souci d'améliorer le bien-être et la sécurité des habitants », Les humains comme les autres.

□ La commission estime qu'il est difficile d'avoir une idée juste de l'ensemble des incidences du projet concernant Natura 2000 au sujet de la faune et de la flore puisque l'étude présentée, sous-estime la présence de l'avifaune nicheuses et omet la présence des futures habitations collinaires (66 logements) phase 1 et 2. Il en résulte la nécessité d'une nouvelle étude qui prendra en compte le projet lot A , B, C dans sa globalité.

La commission rappelle comme il est précisé dans la synthèse des enjeux environnementaux p153 et 154 de l'étude d'impact que La zone d'étude se situe en limite de la Zone Spéciale de Conservation « Calanques et îles marseillaises – Cap Canaille et massif du Grand Caunet » et à 330 mètres de la Zone de Protection Spéciale « Iles Marseillaises ». Elle jouxte, par sa limite sud, la Z.N.I.E.F.F de type 2 n°930012460 « Montagne de Marseilleveyre » et se situe à 100 m de la Z.N.I.E.F.F de type 1 n° 13124165 « Les Calanques du Bec de Sormiou au Mont Rose ». Elle jouxte le cœur terrestre du Parc National des Calanques et est situé à 70 m de l'aire d'adhésion marine et à 330 m du cœur marin. Elle se trouve dans une partie de la Trame Verte et Bleue du Schéma Régional de Cohérence Ecologique, elle est concernée par un réservoir de biodiversité à remettre en bon état de la « Basse Provence calcaire » englobant le Massif de Marseilleveyre.

□ Les différents périmètres environnementaux recensés, ainsi qu'une certaine faune témoignent d'une grande richesse écologique et constitue de ce fait un enjeu fort à très fort au regard du projet d'aménagement.

PARC NATIONAL DES CALANQUES

Au fil des observations, le Parc des Calanques revient régulièrement comme référence. Une soixantaine d'observations. Ce qui est compréhensible puisque la limite de celui-ci se situe sur le terrain même de l'usine Legré-Mante, ainsi qu'à la sortie de l'agglomération de Montredon en direction des Goudes.

Problématique du parc

Ce thème est relaté 2 fois : la première dans l'étude d'impact, la deuxième dans l'étude d'incidence de Natura 2000.

- **Les limites du Parc** concerne la première difficulté de compréhension : *laisser au Parc ce qui lui appartient* (Obs5), ou *Ce site est dans le Parc National des Calanques* (obs 17).

La limite du cœur du parc est sur la propriété où le projet se situe, mais il n'est pas concerné. Pour rappel Le cœur du Parc est la partie la plus protégée. Il bénéficie d'une protection renforcée via une réglementation spécifique. Cette limite correspond au canal de Marseille qui passe au sud du lot A. Le projet est au nord et s'arrête à la bastide des sables. (Flèche noir) Il en est de même pour l'immeuble Bagatelle, au nord-est, (Flèche marron) où la limite remonte plus haut que la propriété comme le montre le graphisme ci-dessous.

L'aire d'adhésion à terre qui constitue le territoire en solidarité écologique avec le cœur, sur lequel les communes s'engagent volontairement pour favoriser son développement durable, avec l'appui du Parc national, ne comprend pas le terrain où se situe le projet, mais il peut le devenir. (p16 de l'étude d'impact, dans le cadre du projet global, la volonté est de « rendre » une partie des terrains aux collectivités publiques, dont un EBC ... une fois la pollution traitée (tout ou partie du crassier, parcelle 109 au sud du canal de Marseille, place du chevalier Rose)...

Référence <http://cartotheque.calanques-parcnational.fr/index.php/view/map>



Figure 12 : Le projet dans le Parc National des Calanques

Il n'est pas prévu d'accord de gestion entre les nouveaux occupants et le parc des deux côtés des limites du cœur de Parc à la réalisation du projet.

- **L'accès au Parc** concerne la seconde : *Interdire l'accès au Parc national des Calanques ainsi que la traversée de Saména, des Goudes et de Callelongue à tout véhicule à moteur (voitures/motos/scooters/cars touristiques/camping-cars). Utiliser le parking déjà existant pour les bus (lignes 19 et 20) entre la friche et l'entrée du Parc, et l'aménager raisonnablement*

pour le stationnement des véhicules. Accéder au Parc exclusivement via des transports respectueux de l'environnement : navettes régulières et vélos. (Observation 5)

- L'accès pose le problème de la façon dont y accède en général et surtout motorisé. Cette question est aussi traitée dans la desserte de la zone. Mais il est important de montrer que l'accès à certaines zones du Parc des Calanques est permis en fonction des saisons (surtout touristique), du temps ou par réservation.

Exemple : Route des Crêtes : fermeture d'office en cas de journée rouge sur le massif du cap Canaille entre le 1^{er} juin et le 30 septembre et sur décision des services de secours en cas d'événements météo très exceptionnels.

Routes de Sormiou, Morgiou et Callevue : fermeture saisonnière sur décision de la Ville de Marseille afin de permettre l'accès des services de secours. En 2022, les routes sont fermées à la circulation des véhicules motorisés :

La calanque de Sugiton et des Pierres Tombées est victime d'une érosion très marquée liée à la surfréquentation. Pour protéger la calanque, le Parc national limite le nombre de visiteurs durant ces périodes, l'accès n'est autorisé que sur réservation gratuite, ouverte à tous.

- L'accès à pied en direction de Marseilleveyre, est en lien direct avec le projet. La voie principale du projet qui passera par la place du chevalier Rose, en continuation de la rue lieutenant Moulin du vieux village, sera le chemin de randonnée vers Marseilleveyre. Cette voie devrait longer un établissement prévu pour le Parc des Calanques et continuera vers la colline.

Il n'y a pas de réflexion commune avec le Parc des Calanques concernant les décisions à prendre sur ces deux aspects de gestion après l'aménagement de Legré-Mante.

● **la faune et la flore et la nature en général** est la troisième préoccupation : ... *qu'elle respecte absolument la nature environnante (parc des Calanques) Au vu de l'érosion de la biodiversité dans le monde, comment justifier de porter atteinte aux portes du Parc national des calanques à des espèces.- Nous souhaitons certes une réhabilitation du site mais à condition que celle-ci soit « raisonnée » en ce sens qu'elle préserve l'architecture historique du lieu, qu'elle respecte absolument la nature environnante (parc des Calanques) et n'accueille qu'un nombre très limité de logements*

Depuis la création du Parc national des calanques, les acteurs professionnels, les habitants et les touristes ont été obligés par les institutions, avec le soutien d'associations, d'adopter des mesures favorables à la protection de la biodiversité. Pour les riverains cela s'est traduit par une inflexion de leurs usages de l'espace naturel historiquement constitués.

Dans la synthèse des enjeux environnementaux il est écrit que « Les différents périmètres environnementaux recensés témoignent d'une grande richesse écologique et constitue de ce fait un enjeu fort regard du projet d'aménagement. » Dans ce projet, une aire d'adhésion au Parc national des Calanques semble précoce par rapport à la future gestion privée des ASL.

Les conclusions de l'étude apportent des directives importantes à suivre pour les travaux et en phase d'exploitation notamment pour la lumière, page 80 du rapport incidence Natura 2000 ²

2

Analyse de la Commission d'enquête

□ La commission constate qu'il n'y a pas eu d'avis formalisé de la part du parc national des calanques, bien que leur avis ait été demandé, comme nous l'avait précisé la DGA de Marseille. Une aire d'adhésion au parc des Calanques, aurait permis des orientations claires pour la protection de la faune et la flore. La commission estime que le projet dans sa totalité amènera une importante fréquentation supplémentaire à celle existante aux portes du parc.

□ Il existera une servitude piétonne pour accéder au cœur du parc et un équipement public demandé par la mairie devrait exister. Cette voie piétonne sera à intégrer dans l'ASL qui gèrera la partie commune côté bastides des sables et le parc paysager.

La commission rappelle, ce qui a été écrit plusieurs fois dans ce rapport, notamment au paragraphe milieu impacté par le projet, que □ le bâtiment G ne s'insère pas dans l'unité paysagère que représente l'ensemble Bastide des sables et le futur parc paysager avec le bassin d'agrément. Il est un vrai handicap pour la faune puisqu'un arbre à cavité sera coupé et qu'il sera mitoyen au départ de la cheminée rampante, lieu susceptible d'héberger les chiroptères. Il nécessitera une modification importante du relief. Il augmentera la circulation existante dans cette partie privée, des personnes et des moyens de locomotions, entre les bastides et autres bâtiments qui jouxtent l'entrée au parc. La circulation a toujours un aspect négatif pour la faune et la flore.

□ Le projet est naturellement valorisé par la proximité visible et intrinsèque du parc. Le contraire est faux à moins que ce projet prenne les dispositions architecturales, d'implantation des bâtiments, de préservation des espaces végétaux et de cheminement commun pour réussir son intégration visuelle et inhérente à ce parc national des Calanques.

RISQUES MAJEURS

Identifications des risques et enjeux

Les risques majeurs identifiés par le maître d'ouvrage sur l'ensemble du projet sont :

- Le risque incendie, le périmètre du projet est classé en zone B1 et B2 du PPRIF approuvé par arrêté préfectoral du 22/05/2018.
- Le risque de retrait et gonflement des sols argileux, le périmètre du projet est classé en zone B2 : " zone faiblement à moyennement exposé avec enjeux " approuvé par arrêté préfectoral du 27/06/2012.

Ces classements valent servitudes d'utilité publiques et sont mentionnés en annexe et sur les documents cartographiques du PLU de Marseille.

Le projet n'est pas concerné par des risques technologiques. Concernant les deux risques précités. Les attestations de prise en compte des mesures constructives contre ces deux risques sont fournies dans les deux dossiers de demande de permis de construire.

Programme du risque incendie

L'étude d'impact mentionne p 16 :

"...Dans le cadre du projet global, la volonté est de « rendre » une partie des terrains aux collectivités publiques ... une fois la pollution traitée (tout ou partie du crassier, parcelle 109 au sud du canal de Marseille, élargissement de voirie au niveau de l'avenue de La Madrague Montredon, place à l'entrée du projet)."

L'interprétation de l'état des milieux (IEM) mentionne p 268 :

"...Ainsi les incendies sont susceptibles d'entraîner des modifications des propriétés physico-chimiques des sols, ..., aboutissant à une remobilisation des métaux dans l'environnement (vis à vis de la lixiviation des sols et vers les végétaux également ...

□ Les incendies favorisent de plus le ruissellement et l'érosion des sols, qui peuvent engendrer un entrainement des particules de sols impactés vers l'exutoire marin... Un poste de vigilance incendie avancé pourrait être une solution pour éviter un tel problème, de même que la conservation des bassins comme réserve incendie ..."

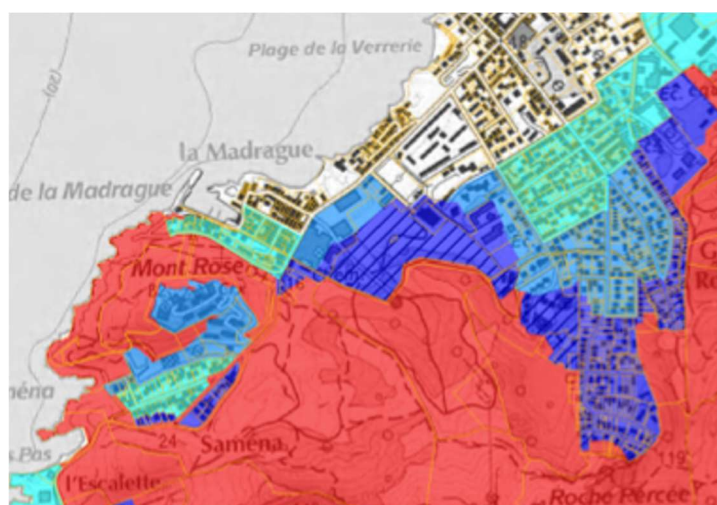


Figure 13 : Extrait PPRIF Zone B1 et B2

Avis du public et des personnes publiques pour le risque d'incendie

Les observations n°49 et 69 évoquent (entre autres) les risques d'incendie et de gonflement/retrait des sols argileux pour motiver un avis défavorable au projet.

Le bataillon des marins-pompiers de Marseille (BMPM)

a formulé quatre avis (transmis par la ville de Marseille) au début de l'enquête publique :

- Deux avis du 22/02/2022, un portant sur 52 logements et l'autre portant sur 104 logements - 134 hébergements pour seniors - des commerces - une résidence de tourisme de 47 hébergements - des locaux à destination du public des parkings (383 places).
- Un avis du 24/05/22 portant sur 104 logements - 134 hébergements pour seniors - des commerces - une résidence de tourisme de 47 hébergements - des locaux à destination du public des parkings (383 places).
- Un avis du 20/09/2022 portant sur un ensemble immobilier de 5 bâtiments en R+3 totalisant 52 logements - 2 parcs de stationnement en R-1 de 80 places.

Dans les trois réponses des 22/02/2022 et 24/05/22 le BMPM refuse d'émettre un avis compte tenu du manque d'information des plans fournis :

- Dispositions relatives à l'accessibilité des secours et celles relatives à la sécurité incendie
- Absence des coupes et des niveaux

Dans la réponse du 20/09/2022 (concernant 52 logements), le BMPM demande une réalisation du projet conforme à l'arrêté du 31/01/1986 relatif à la protection contre l'incendie des bâtiments d'habitation et à des mesures rappelées en annexe de cet avis.

Avis de la MRAe

La MRAe recommande de démontrer que le projet n'aggrave pas la vulnérabilité et les risques d'incendie du massif forestier (induit et subi) en phases de chantier et d'exploitation, et de présenter les mesures de prévention prévues pour éviter ou réduire ces effets.

Réponse du maître d'ouvrage :

En phase chantier

En périphérie basse de la zone boisée, décision de supprimer certains arbres trop proches des bâtiments et définition des secteurs à débroussailler annuellement autour des bâtiments, pour limiter le risque incendie sur les zones réaménagées.

- Dans la mesure où le boisement de pins présents à l'est, au-dessus des constructions, est conservé, la strate arbustive et herbacée sera débroussaillée de manière à limiter les risques accidentels d'incendies et la propagation du feu lors du chantier, dans un rayon de 50m autour des bâtiments.
- Une modification du plan masse avec la prolongation d'une voie sur la partie supérieure du site, suite à une demande des pompiers, pour faciliter l'accès d'un bout à l'autre du site en cas de nécessité d'intervention.
- Installation de bornes d'incendies sur l'ensemble de la zone aménagée (Cf. plan masse).

En phase Exploitation

Le maître d'ouvrage a rappelé les obligations légales de débroussaillage.

Analyse de la commission d'enquête des avis formulés

□ La commission d'enquête après avoir pris connaissance des quatre avis formulés par le bureau des marins pompiers et compte tenu du programme décrit p 5 de l'étude d'impact considère que l'avis du BMPM, formulé avec réserve le 20/09/22, ne porte que sur 52 logements et 2 parcs de stationnement et non sur la totalité du programme tel qu'annoncé dans l'étude d'impact. La commission par ailleurs est incapable de situer sur quels logements porte l'avis du 20/09/2022. La commission juge indispensable de reconsulter le bureau des marins pompiers pour qu'il formule un avis global sur l'ensemble des deux permis de construire (lot A et lot C) afin d'une part de lever tout doute et d'autre part parce qu'il lui semble anachronique de scinder en deux une analyse de la sécurité qui porte sur des bâtiments d'habitations qui relèvent, de fait, de la même unité fonctionnelle (inter-distance entre les bâtiments, voies de dessertes communes et réseaux publics communs...)

Analyse de la commission d'enquête sur le programme de prise en compte du risque incendie

Le périmètre de l'opération est situé dans les zones B1 et B2 du PPRIF.

□ La commission d'enquête prend acte de l'engagement des deux pétitionnaires des demandes de permis de construire de respecter l'ensemble de la réglementation de la lutte contre l'incendie mentionnée dans l'arrêté préfectoral du 22/05/2018 approuvant le PPRIF.

□ Le maître d'ouvrage envisage de céder le reliquat au sud du canal (parcelle 109) aux collectivités (Département ou Parc National des Calanques). La commission d'enquête constate que ces deux collectivités ne se sont pas prononcées sur cette intention.

En conséquence la commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage est tenu de respecter les obligations légales de débroussaillage fixées par les articles L 131-10 à L 131-16 du code forestier sur l'ensemble de la parcelle 109 et que cette obligation aurait dû être inscrite dans l'étude d'impact comme faisant partie des mesures de réduction du risque incendie en phase d'exploitation du projet.

L'interprétation de l'état des milieux (IEM) souligne qu'un incendie (du fait des hautes températures du sol) peut accroître le risque de pollution du milieu marin dû à une remobilisation des particules de métaux entraînées directement par les eaux de ruissellement mais aussi plus lentement dans le cadre d'une lixiviation des sols. Selon l'IEM, ce risque persistera sur la parcelle 109 pour les parties boisées non construites et qui ne seront pas dépolluées.

Ce risque particulier d'accroissement de la pollution du milieu marin n'est pas évoqué dans l'étude d'impact et la disposition de créer un poste de vigilance avancé n'est pas envisagée au projet comme mesure d'évitement.

□ Compte tenu de son importance la commission a posé trois questions dans le pv de synthèse (n°94 et 95).

Un incendie selon l'inventaire de l'état des milieux peut remobiliser les particules métalliques qui migreront vers le milieu marin soit avec les eaux de ruissellement après érosion des sols soit par lixiviation des sols particulièrement sur les parties boisées de la parcelle 109 qui ne seront pas dépolluées. Le risque incendie risque d'accroître la pollution du milieu marin. Le poste de vigilance est présenté dans ce document comme solution d'évitement de ce risque spécifique.

□ Pourquoi ce risque n'est pas évoqué dans l'étude d'impact ?

□ Pourquoi ce poste de vigilance n'est pas mentionné comme solution dans l'étude d'impact?

□ Les marins pompiers ont-ils eu connaissance de cette analyse et de cette proposition pour formuler un avis ?

Réponse du maître d'ouvrage :

« Cette affirmation n'est pas démontrée ni argumentée. Sur cette base, on peut apporter les éléments suivants :

- Il faut replacer la parcelle 109 à l'échelle de tout le bassin versant sur lequel le contexte industriel et de pollution est généralisé, dont la contribution la plus importante est au droit et à proximité de l'Escalette*
- Il s'agirait dans ce contexte d'une problématique de territoire (protection civile ?)*
- A l'échelle du projet : en quoi ce risque incendie et de transfert serait augmenté par le projet ? Le projet comprend un système de gestion des eaux sur le site limitant les transferts à la mer. De plus, étant localisé en intermédiaire hydrologique entre le parc et la mer, il va permettre la prise en charge d'une partie des eaux de ruissellement et limiter les transferts*
- le risque incendie est évoqué dans l'étude d'impact, mais il n'est pas considéré que le milieu marin soit plus vulnérable aux eaux de ruissellement, avec le projet que sans ce dernier.*

□ La commission juge cette réponse inappropriée. Pour mémoire, l'interprétation de l'état des milieux mentionnée (IEM) a fait l'objet de 4 versions successives suivant le cartouche de la page de garde entre le 21/12/2018 et le 29/04/20. La version définitive mentionne, développe et argumente ce risque comme il a été rappelé ci-dessus. La commission considère que tant que l'IEM n'aura pas été modifiée à ce sujet par l'expert auteur de cette étude, les dires du maître d'ouvrage, qui n'est pas lui-même expert en la matière ne peuvent être acceptées sans autres argumentations supplémentaires.

Au contraire, la commission considère que le risque incendie sera nécessairement augmenté du fait de la seule présence d'habitations en lisière d'espaces boisés dont le sol restera pollué. La commission ne peut accepter, ce que suggère la réponse du maître d'ouvrage, l'argument que deux bassins de rétention (R1 et R2) pourraient être considérés comme bassins de décantation des particules polluées relâchées en cas d'incendie. A noter et pour rappel, les deux bassins sont en sous-sol du bâtiment C et leur exutoire débouche dans le réseau public qui rejette les eaux de ruissellement à la mer.

□ Enfin, la réponse du maître d'ouvrage ne prend pas en compte qu'une partie de cette pollution selon l'IEM migrera par suite d'une lixiviation des sols. Ces eaux d'infiltration ne seront pas captées par les bassins de rétention et iront directement au milieu marin.

□ La commission d'enquête considère que ce risque particulier d'accroissement de la pollution du fait d'un incendie et la construction d'un poste de vigilance avancé envisagé comme

solution d'évitement auraient dû être mentionnés dans l'étude d'impact, d'une part dans la synthèse des enjeux ce qui conduit probablement à une réévaluation de ces derniers pour le milieu marin et d'autre part comme solution d'évitement en phase d'exploitation du projet. □ Par ailleurs, ce risque et la possibilité de créer le poste de vigilance doivent être portés à la connaissance du bureau des marins-pompiers pour qu'il exprime un avis formel sur ce sujet.

La commission estime qu'après avoir pris connaissance des conclusions de l'interprétation des milieux au sujet de ce risque, le maître d'ouvrage se devait soit d'engager des investigations complémentaires pour le confirmer ou l'infirmer. Ou à défaut de telles investigations, il se devait d'étudier avec les services incendies la localisation et le cofinancement possible de la construction d'un poste de vigilance avancé.

Risque de retrait et gonflement des sols argileux

Le risque de retrait et gonflement des sols argileux, le périmètre du projet est classé en zone B2 :

" zone faiblement à moyennement exposé avec enjeux " approuvé par arrêté préfectoral du 27/06/2012

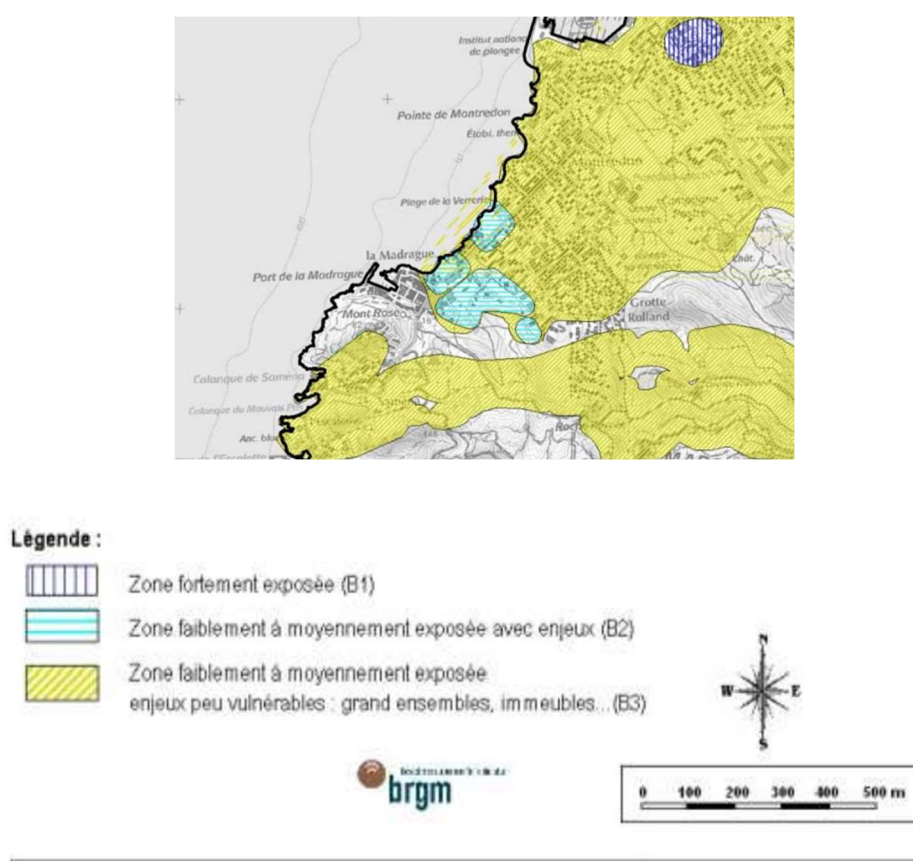


Figure 14 : Les risques argileux

Analyse de la commission d'enquête pour le risque de gonflement et de retrait des sols argileux

□ La commission d'enquête prend acte de l'engagements des deux pétitionnaires des demandes de permis de construire de respecter les règles constructives édictées par l'arrêté

préfectoral du 27/06/2012. Le maître d'ouvrage suivant cet engagement devra réaliser l'ensemble des études géotechniques fixées par la norme NF P94-500 et la profondeur minimum mentionnée pour les fondations des bâtiments situés en zone B2.

Risque sismique

Le risque sismique n'est pas pris en compte dans l'étude d'impact. Le décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010 a fixé le zonage sismique de la ville de Marseille en catégorie 2 "faible".

□La commission d'enquête rappelle les obligations du maître d'ouvrage concernant les études géotechniques à prendre en compte de niveau identique à celles définies pour le risque de gonflement et de retrait des sols argileux afin de définir les dispositions constructives des bâtiments d'habitation et de service.

PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS

Au siège de l'enquête à Mairie de Marseille, Direction Générale Adjointe,
40 rue Fauchier, Marseille 2^{ème} le 29 octobre 2022,

Conformément à l'arrêté N° 2022_02621_VDM du maire de Marseille prescrivant l'ouverture de l'enquête publique,

le président de la commission d'enquête a remis en main propre à

- Messieurs Enzo Boretti de Constructa
- Pascal Roudier de Ginkgo,

la synthèse des observations de la commission d'enquête.

Celle-ci a été commentée avec la participation de

- Mesdames Delphine Marielle, cheffe du Service des Autorisations d'Urbanisme et
- Michèle Scharff, responsable des enquêtes publiques.

Le président de la commission d'enquête a rappelé au responsable du projet qu'il disposait de quinze jours pour produire ses observations en réponse.

ENQUÊTE PUBLIQUE COMMUNE DE MARSEILLE 8^{ème}
AMENAGEMENT DE LA FRICHE INDUSTRIELLE LEGRE MANTE
PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS

BILAN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Nombre d'observations déposées par critère d'appréciation

Non traité	6
Neutre	38
Positif	33
Négatif	101
Hors Sujet	2
Doublon	35

Nombre d'observations par Thème significatif

Trafic/circulation	113	Stationnement	20	Légalité	9
Dépollution	83	Bruit	19	Incendie	5
Trop de logements	54	Propositions	18	Forme dossier	4
Parc Calanques	44	Crassier	17	Urbanisme-équipement	4
Air & santé	41	Pistes cyclables	14		54
Faune/flore	21	Assainissement	13	Non associé à un thème	

Une ventilation plus fine à la disposition du maître d'ouvrage est donnée dans le rapport

Parmi les 172 exprimés hors doublon :

113 ont soulevé les problèmes de circulation (66%)

54 le trop grand nombre de logements (31%)

Parmi les 33 avis favorables :

12 ont soulevé les problèmes de circulation (36%)

6 le trop grand nombre de logements

SYNTHESE DES OBSERVATIONS

Pour alléger la lecture du rapport, nous avons choisi de supprimer ici la synthèse des questions, celles-ci étant reprises in extenso par le maître d'œuvre dans sa réponse qui figure ci-dessous.

Par contre nous conservons ici, ci-dessous, la liste des documents toujours absents à la clôture d'enquête. Tous ne nous ont pas été fournis.

MESURES, DOCUMENTATIONS ABSENTES DANS LE DOSSIER A COMPLETER

Avis CARSAT	A compléter
Avis Pompiers / expertise incendie	A compléter
Avis Département / DDTM	A compléter
Avis RTM	A compléter
Avis Feux de forêt	Pas de mesures écrites. A compléter
Avis Parc des Calanques	A compléter
Avis Département pour la rétrocession du foncier	A compléter
Avis Marins pompiers	Ne porte que sur 52 logements - A compléter
Plan d'imperméabilisation sol	A compléter
Justification zéro artificialisation	A compléter
Plan de circulation avec largeurs chaussées et trottoirs	Illisible / absent - A compléter
Sismique	Pas de mesures écrites - A compléter
Argiles	Pas de mesures écrites - A compléter
Cartographie demandée par la MRAe sur les ilots A et C, horizon mise en service et horizon à 20 ans avec et sans projet	A compléter
Expertise pompier mentionnée par le MO dans sa réponse à la MRAe	A compléter
Parkings : plan des bornes amovibles (parkings strictement privés)	A compléter
Plan des propriétés et droits de passage du site et de son environnement immédiat	A compléter
Documents à fournir correspondant aux obligations suivantes : Lorsqu'une installation soumise à autorisation ou à enregistrement a été exploitée sur un terrain, le vendeur de ce terrain est tenu d'en informer par écrit l'acheteur ; il l'informe également, pour autant qu'il les connaisse, des dangers ou inconvénients importants qui résultent de l'exploitation. Si le vendeur est l'exploitant de l'installation, il indique également par écrit à l'acheteur si son activité a entraîné la manipulation ou le stockage de substances chimiques ou radioactives. L'acte de	A compléter

vente atteste de l'accomplissement de cette formalité.	
Note sur les moyens mis en œuvre pour la publicité de l'enquête (sites, dépliants, ...)	A compléter
Contrôle de la présence des affichages permanents	A compléter
Arrêté et instructions SRA sur les fouilles préventives et programmées	Absent
Rapports d'analyses de la parcelle B qui ne sont présents ni dans l'IEM ni dans le PG	Absent
Récépissés de permis de construire	Absents
Attestation acoustique prescrite par arrêté du 27/11/2012	Absente
Plan de régulation des vitesses	Absent

MEMOIRE EN REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le jeudi 10 novembre, à 14 heures 30, au siège de l'enquête publique à la Mairie de Marseille, Direction Générale Adjointe, 40 rue Fauchier, le Maître d'ouvrage du projet déposait ses réponses à la synthèse des observations de la commission d'enquête dont lettre de dépôt en **annexe 13**.

Celle-ci sont rapportées ci-dessous pour l'analyse finale du projet devant déboucher sur un avis et des conclusions.

Le maître d'œuvre déposait également un certain nombre de pièces absentes lors de l'instruction du dossier. Celles-ci sont complémentaires de ce dossier et seront portées en annexes :

- ✓ - Avis DPGR
 - ✓ - Étude d'impact circulaire novembre 2022 : **annexe 30**
 - ✓ - Plans de circulations : **annexe 26**
 - ✓ - Note sur les moyens mis en œuvre pour la publicité de l'enquête
 - ✓ - Note sur les pétitionnaires
 - ✓ - Les procès-verbaux de constat d'affichage sur site
 - ✓ (30/8/2022 et 4/10/2022)
 - ✓ - Courrier de la DRAC
 - ✓ - Récépissé de dépôts PC
 - ✓ (Pièces initiales, complémentaires et supplémentaires)
 - ✓ - Délibération approbation du périmètre PUP
 - ✓ - Comptes rendus et verbatim des réunions publique annoncés dans la réponse n°27
- Les documents ont été exploités dans le rapport où ils sont désignés en annexes.

ENQUÊTE PUBLIQUE COMMUNE DE MARSEILLE 8^{ème}
AMENAGEMENT DE LA FRICHE INDUSTRIELLE LEGRE MANTE
REPONSE DU MAÎTRE D'ŒUVRE AU
PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS

Aménagement	
-PUP	1 à 10
Bilan financier de l'opération	11 à 16
Patrimoine	17
Service et équipement	18 à 25
Réunions avec le public	26 à 27
Parc national des calanques	28 à 31
Permis de construire	32 à 35
Énergie	36 à 41
Circulation	42 à 44
Voieries	45 à 51
Stationnement	52 à 66
Paysage faune et flore	67 à 72
Crassier	73 à 75
Bruit	76 à 80
Eaux pluviales	81 à 86
Eaux usées	87 à 90
Dépollution	91 à 92
Air et santé	93
Risque incendie	94 à 104
Risque sismique / argile	105 à 106
Travaux	107 à 112

SYNTHESE DES OBSERVATIONS

N°	QUESTIONS/OBSERVATIONS	REPONSES LEGRE-MANTE
	AMENAGEMENT	
	-PUP	
1	Réduire le nombre de logements est une demande fréquente qui émane tant des opposants que des favorables au projet. Bien qu'il y a un surcoût du projet par l'opération de dépollution, la loi Alur a pu permettre de négocier le terrain au prix du marché au moins amputé du coût de la dépollution.	Le projet a déjà fait l'objet de plusieurs adaptations. Aujourd'hui, il n'est pas envisagé de réduire le nombre de logements. En effet, le projet tel qu'il est présenté résulte de plusieurs années de discussions et d'échanges avec la ville, la Métropole, et autres parties prenantes. Ce projet retenu dans les PC en instruction et objet de la présente enquête a fait l'objet d'un accord pour une subvention au titre du fond friche à hauteur de 2 millions d'euros du fait de l'intégration de logements sociaux à la demande de la ville, subvention

	□ Envisagez-vous de réduire le nombre de logements ce qui pourrait permettre la résolution de nombreux problèmes ? (circulation, stationnement, GES, bruit...)	conditionnée à la réalisation des travaux de dépollution sur le crassier. Le bilan économique prévisionnel présenté dans ce cadre fait ressortir un important déficit qui ne permet pas d'envisager de réduire le nombre de logements. Le propriétaire n'est pas tiers demandeur au titre de la loi ALUR du 24 mars 2014 et de son décret d'application du 18 août 2015 et l'affirmation selon laquelle la loi ALUR a eu un « effet sur la négociation du prix du foncier » n'est pas fondée.
2	□ Quelles sont les garanties de la mairie et de la métropole pour les différents réseaux ?	Les différents réseaux (AEP/EU/électricité,...) alimentent d'ores et déjà le terrain. Par ailleurs, les différents services concédés sont consultés par la ville dans le cadre de l'instruction des PC. Un Projet Urbain Partenarial (PUP) a été voté en Conseil métropolitain du 20 octobre 2022. Celui-ci prévoit notamment la création d'une nouvelle station de relevage des eaux usées qui servira aux eaux collectées en amont du projet (au voisinage direct) ainsi que pour les eaux du projet (dimensionnée en conséquence).
3	□ Quel sera à terme le statut des espaces publics du site, places, voiries, cheminements, en relation notamment avec les équipements publics (locaux du Parc des Calanques...) ?	Le Projet Urbain Partenarial voté en Conseil métropolitain du 20 octobre 2022 prévoit que la place du chevalier Roze (à l'entrée du site) ainsi que l'élargissement de l'avenue de la Madrague de Montredon soient publiques. Dans le cadre de ce Projet Urbain Partenarial, les terrains seront cédés à la Métropole. La ville doit nous revenir concernant le bâtiment équipement public prévu à l'entrée du site pour définir son usage définitif.
4	□ N'y a-t-il pas un risque que la privatisation inévitable des parties bâties et de leurs abords mette à mal une réelle perméabilité du site ?	Il sera prévu dans les actes de dépôt de pièces une servitude de passage public piétonne pour l'accès vers le massif de Marseillevéyre sur le chemin existant depuis l'entrée du site. Cette servitude grèvera le terrain. La circulation véhicules sera régulée par la mise en place de bornes rétractables tel que convenu avec les services voiries de la Métropole (cf avis de la voirie)
5	□ Est-il prévu une animation de fraîcheur aquatique ou autre sur la place du chevalier Roze fortement minéralisée ?	La place du Chevalier Roze sera aménagée dans le cadre du Projet Urbain Partenarial. L'aménagement définitif sera réalisé par La Métropole dans le cadre du Projet Urbain Partenarial.
6	Des études ont déjà été réalisées en particulier pour améliorer l'accès au parc	Le projet a fait l'objet de plusieurs études circulatoires prenant en compte le contexte connu.

	des Calanques et traiter le flux automobile. ☐ Quelles sont les solutions envisagées pour que le projet d'aménagement de la friche s'insère dans ce contexte global ?	
7	☐ A-t-on utilisé l'outil <i>Bénéfriches</i> de l'ADEME pour évaluer ce projet ?	Ginkgo dispose d'un outil interne adapté de Bénéfriches que nous utilisons pour tous nos projets (Bénéfriches ciblant plus les collectivités et aménageurs publics pour les aider à orienter leurs choix d'aménagement, entre le renouvellement urbain et l'extension urbaine, ainsi que les usages à développer). L'outil met en évidence les bénéfices nets socio-économiques et environnementaux (BNSEE) directs et indirects du projet de requalification de Legre Mante.
8/9	☐ Le projet de la place du chevalier Roze a-t-il été validé par les collectivités ? ☐ Que prévoit le PUP quant au classement ultérieur dans le domaine public de la voirie et de la place du chevalier ?	La place du Chevalier Roze sera aménagée par La Métropole dans le cadre du Projet Urbain Partenarial. Le futur aménagement voirie associé ainsi que la place du Chevalier Roze seront cédés à la Métropole dans le cadre du Projet Urbain Partenarial.
10	Concernant la construction du belvédère, ☐ quelles démarches ont été faites auprès des autorités maritimes ?	Le projet dans son ensemble est suivi depuis le départ par la DDTM 13. La parcelle référencée O54 dite « Parcelle B », propriété de la SFPT Mante et inclus dans le périmètre ICPE, sera dépolluée selon les méthodes décrites dans le PCT et tierces expertisées par le BRGM. Nous attendons l'arrêté préfectoral concernant la dépollution pour finaliser le projet d'aménagement prévu sur cette parcelle (attendu pour fin 2022). Le projet de dépollution prévoit la mise en place d'un enrochement sur le domaine public maritime (DPM). La mise en place de cet ouvrage fera l'objet soit d'une AOT, soit d'une concession. L'aménagement de la parcelle sera soumis à déclaration au titre de la Loi sur l'Eau (dit Dossier Loi sur l'Eau – DLE) : le projet, réalisé au contact du milieu aquatique ou marin, est soumis aux dispositions de la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (LEMA) sous le régime de la Déclaration. Ce DLE est aujourd'hui en cours de réalisation.

	BILAN FINANCIER DE L'OPERATION	
11	☐ Quel est le bilan financier de l'opération avec un terrain évalué à charge de dépollution ?	Selon notre compréhension, il est demandé le bilan financier du projet intégrant la valeur du terrain ainsi que les couts de dépollution. Le bilan financier de l'opération intègre ces éléments, il est connu de la Ville de Marseille, mais non public ; il est déficitaire et a fait l'objet d'un financement (fond friche).
12/13	☐ Quid du document notarial sur la transmission de connaissance des lieux et types de pollution (Loi Alur) ? ☐ Il est ressorti pendant l'enquête que sur le site et/ou sa proximité immédiate, l'ancien propriétaire aurait conservé des parcelles et bénéficierait de droits de passage. Qu'en est-il ?	Les obligations d'informations relatives à la pollution seront retranscrites dans chacun des actes concernant le projet (dépôt de pièces, VEFA, RCP, règlements d'AFUL ou d'ASL, ...). C'est le notaire qui s'assure dans la rédaction des actes que le vendeur remplit son obligation d'information (au titre du droit commun des contrats et des obligations spécifiques prévues dans le Code de l'environnement), intégrant les contraintes de site comme les servitudes. Le propriétaire est la société SFPT Mante. Ce sont les parts de cette société propriétaire du foncier qui ont été achetées par le fond Ginkgo II. Le propriétaire de la parcelle 110 bénéficie d'une servitude de passage sur les parcelles appartenant à la SFPT Mante (pour éviter que cette parcelle soit enclavée).
14/15	☐ Quelles sont les sources de financement du projet ? ☐ Quelle est la part du projet imputable à la communauté (école, pompe de relevage, place...) ?	Le projet a bénéficié d'une subvention de 2M€ au titre du fond friche. Le reste du financement est privé. Par ailleurs, la convention de Projet Urbain Partenarial contient un tableau indiquant les financements des futurs espaces et équipements publics sur le périmètre du Projet Urbain Partenarial.
16	L'arrêté préfectoral du 4/07/27 prescrit à la société Mante l'interprétation de l'état des milieux et le plan de gestion. ☐ Cette société a-t-elle encore à ce jour la responsabilité des travaux de dépollution des sols et doit-elle les financer ?	La référence à l'AP de 2017 et aux études prescrites mérite quelques précisions et nécessite de distinguer deux sujets : L'IEM est une étude réalisée par la SFPTM sur les impacts hors site des activités industrielles passées. Cette étude a mis en évidence deux zones impactées par les activités de fonderie Hilarion Roux (sur l'assiette du projet) et Escalette à quelques centaines de mètres à l'Ouest du site. Comme présenté en réunion publique le 03/05/2022 par la DREAL : « La responsabilité environnementale des sociétés à l'origine de ces pollutions ne peut plus être recherchée puisqu'elles ont disparu au XIXème siècle pour la société Hilarion-Roux et au début du XXème siècle pour l'usine de l'Escalette. Aucune

		société ayant hérité du passif environnemental de ces dernières n'a pu être retrouvée. Sur proposition de la DREAL, le préfet a sollicité la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) au Ministère chargé de l'Environnement pour définir les actions à envisager et qui seraient prises en charge financièrement sur fonds publics (en application de la circulaire du 26 mai 2011). La DGPR a donné son accord pour une intervention de l'ADEME pour des diagnostics complémentaires sur les terrains situés dans les zones les plus impactées. Les implications en termes de risque sanitaire et la présentation de recommandations sanitaires sont définies par l'ARS. » Le projet de réhabilitation des parcelles anciennement ICPE dont la responsabilité incombe à la SFPTM, est détaillé dans le PCT (qui met à jour le PG) sur la base du projet retenu aux PC en instruction et du projet de belvédère qui fera l'objet d'une autorisation d'urbanisme dédiée dès validation de la reprise de la parcelle O54 par la Ville.
	PATRIMOINE	
17	☐ Compte tenu de la préoccupation de la réhabilitation et du respect de l'architecture et du passé de cet endroit dans le projet, quel équipement est prévu dans la chapelle de la bastide du chevalier Rose et de sa crypte ?	La Chapelle était une chapelle privée du temps du Chevalier Roze, et est depuis de nombreuses années utilisée comme une pièce de bureau sans aucun intérêt architectural (voir photo ci-après).  L'existence d'une crypte dans la chapelle du Chevalier Roze n'avait pas été portée à notre connaissance lors du dépôt des PC et elle n'est pas certifiée.

		Ce bâtiment doit faire l'objet d'une fouille par la DRAC conformément à leur courrier du 28 septembre 2022, reçu le 3 octobre 2022. Les avis et préconisations issus qui seront émis à la suite des fouilles seront suivis par le porteur de projet. La programmation y prévoit actuellement des logements.								
	SERVICE ET EQUIPEMENT									
18/22	☐ La question d'une classe supplémentaire a-t-elle été posée à l'école qui jouxte le projet ou à l'académie afin de savoir si cette augmentation d'élèves à scolariser et d'enfants en bas âge à accueillir est mineure et si les structures existantes pourront bien les absorber ? ☐ Qu'en est-il du projet crèche proposé dans la résidence sénior, ou se situe elle exactement sur le plan ? ☐ Qu'en est-il des équipements liés au voisinage du parc national des calanques, parc à vélo et recharge électrique, sanitaires ? ☐ Existe-t-il un plan avec la chambre de commerce et de l'industrie ainsi que les commerces existant à proximité pour l'implantation des commerces de quotidienneté ?	La question n'a pas été posée à l'école ni à l'académie cependant, il appartient aux collectivités compétentes de juger de la nécessité d'ouvrir une classe supplémentaire. Néanmoins, l'étude d'impact contient une partie projetant le nombre d'enfants supplémentaire à accueillir dans les structures du secteur. b. Besoins en structure d'accueil de la petite enfance En matière d'accueil de la petite enfance, le ratio généralement appliqué est le suivant : <table><tr><td></td><td>Ratio</td><td>Nombre de logements</td><td>Nombre d'enfants à accueillir</td></tr><tr><td>Accueil petite enfance</td><td>0,06 enfant/logement</td><td>152</td><td>10</td></tr></table> Sur les 10 enfants à accueillir, certains dépendront déjà de l'école de secteur (habitant déjà le quartier). Concernant le projet de crèche : conformément à la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements des populations sensibles, « la construction de ses établissements doit en principe être évitée sur des sites pollués, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels. [...] Toutefois, compte tenu de contraintes urbanistiques ou sociales, il peut advenir qu'un site alternatif non pollué ne puisse être choisi. Une telle impossibilité mérite néanmoins d'être étayée par un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation.» Dans une telle situation, la circulaire propose au maître d'ouvrage un ensemble de mesures dont la mise en œuvre est fortement recommandée pour répondre aux enjeux de tels projets. Concernant le projet de requalification Legre Mante, la Ville n'a formulé, à ce jour, aucune demande d'intégration d'établissement sensible (crèche ou groupe scolaire). Pour le choix des commerces, il est prévu d'échanger et de concerter avec la mairie afin de définir la programmation idéale. Nous avons également prévu de réaliser un sondage en ligne pour définir les besoins des riverains.		Ratio	Nombre de logements	Nombre d'enfants à accueillir	Accueil petite enfance	0,06 enfant/logement	152	10
	Ratio	Nombre de logements	Nombre d'enfants à accueillir							
Accueil petite enfance	0,06 enfant/logement	152	10							

	☐ De même pour le centre médical ?	L'issue de ces concertations déterminera le cahier des charges pour la recherche de preneurs. Au stade permis, il n'est pas prévu d'activités précises dans les coques commerciales, celles-ci étant définies au moment de la commercialisation avec les preneurs.
23	☐ Peut-il être envisagé un tiers lieu dans le pôle actif ? (tiers lieu : plus qu'un espace coworking, c'est un espace physique prévu pour accueillir et permettre de partager librement ressources, compétences et savoirs)	Le pôle actif accueillera des commerces de proximité et des services. La nature de ces commerces et services n'est pas encore arrêtée et aura pour but de répondre aux besoins du quartier en venant compléter l'offre existante. Il est donc envisageable d'installer un tiers lieu dans le pôle actif. Cependant, il semblerait plus pertinent d'installer un tel espace dans l'équipement public prévu dans le cadre du permis de construire. Le PC prévoit un équipement d'une surface de plus de 500 m2 situé dans le prolongement de l'entrée principale du site, entre la place du Chevalier Roze et le pôle actif. Cet espace s'implante dans un volume réhabilité et se compose d'un niveau en double hauteur. Le volume s'ouvre sur des espaces extérieurs attenants : une terrasse surélevée par rapport à la place du Chevalier Roze à l'Ouest et un théâtre de verdure à l'Est aménagé dans une trame évidée et surmontée d'une structure métallique. Il était initialement prévu d'installer dans cet espace un équipement public sur le thème du Parc National des Calanques du fait de sa position privilégiée dans le site qui constitue le point de départ de nombreux cheminements qui grimpent dans le massif des Calanques. Nous pourrions faire évoluer cette proposition en concertation avec les élus et les riverains vers un concept de tiers lieu offrant un espace de vie et d'échange aux habitants du quartier. Le porteur de projet entièrement favorable à ces espaces qui permettent de partager librement ressources, compétences et savoirs et ainsi de créer du lien entre les habitants du quartier
24	Compte tenu de l'emplacement du projet aux portes du Parc national des Calanques, ☐ Peut-on prévoir des sanitaires et des poubelles ?	Des équipements publics n'ont pas vocation à être gérés par un organisme privé (copropriété, ASL, AFUL,...). A ce titre, il ne pourra pas être prévu des sanitaires et des poubelles publiques dans les futurs espaces privés. Néanmoins, dans le futur bâtiment dédié aux équipements publics, il pourra être prévu ces équipements par la collectivité qui aménagera cet espace.
25	De nombreux témoignages font part de la paralysie du	Une partie du projet est située en zone de prescription au Plan de Prévention des Risques d'Incendies de Forêts sur la commune de Marseille.

	trafic en cas d'accident : ☐ Comment sont envisagés les secours en cas d'urgence pour les personnes ou pour les incendies ?	Le projet a fait l'objet d'un avis favorable de la Direction de la Prévention et de la Gestion des Risques de la Ville de Marseille – Service Assistance et Protection de la Population (DPGR – Service SAPP)
	REUNIONS AVEC LE PUBLIC	
26	Y a-t-il eu des engagements du MO dans ces réunions ?	Le projet a pris en compte les différents échanges lors des rencontres et réunions (cf. Note de synthèse sur l'ensemble des réunions tenues depuis le début du projet). Nous pouvons noter également les engagements suivants : Commercialiser des places de stationnements en priorité pour les riverains (environ 30 à 40 places – voir détail parking question n°52) Mettre en place une servitude de passage public pour l'accès au massif.
27	Quels sont les comptes rendus in extenso des réunions ?	L'ensemble des réunions tenues sont listées sur le site internet (Accès direct vers les documents de référence - 195, La calanque, un « village à la mer » (195lacalanque.fr) et les documents présentés sont disponibles en téléchargement. Nous joignons également à la présente réponse les comptes rendus et verbatims des réunions suivantes : 2017 Réunion novembre Réunion décembre 2018 Réunion Février école de Montredon Réunion Mars Réunion juin 2019 Réunion janvier Réunion juin Réunion juillet Réunion octobre Réunion décembre 2021 Réunion novembre
	PARC NATIONAL DES CALANQUES	
28/30	☐ Si le projet se réalise, quel accord de gestion se fera	La gestion des parties communes de l'opération sera confiée à une ou plusieurs ASLs. Ces ASLs auront pour objet de gérer notamment les voiries et espaces communs.

	entre les nouveaux occupants et le parc, des deux côtés de la limite du cœur de Parc ? L'accès pose le problème de la façon dont on y accède en général et surtout motorisé. (Stationnement ad hoc) Cette question est aussi traitée dans la desserte de la zone. Mais il est important de montrer que l'accès à certaines zones du Parc des Calanques est permis en fonction des saisons (surtout touristique), du temps ou par réservation : ☐ Quelles vont être les décisions prises après l'aménagement de Légré-Mante sur l'accès au Parc National des Calanques ? ☐ Existe une réflexion commune avec le Parc des Calanques ?	Nous nous sommes engagés à permettre un accès piéton via le projet vers le massif de Marseilleveyre. Cet accès sera pérennisé avec la création d'une servitude de passage public piétonne grevant le terrain. Concernant l'accès au Parc national des Calanques, il appartient à ce dernier d'en définir les modalités. Des échanges ont eu lieu avec le Parc national des Calanques et continueront tout au long du déroulement de l'opération.
31	☐ Dans ce projet, est-il possible d'envisager une aire d'adhésion au Parc national des Calanques ?	Non cela n'a pas été envisagé ni demandé par le Parc national des Calanques à ce stade. Un travail peut être mené avec le Parc national des Calanques en ce sens sans remettre en cause le projet.
	PERMIS DE CONSTRUIRE	
32/34	Permis lot A : Permis de construire LOT A, décembre 2021 déposé par la société LGM MADRAGUE, d'une surface totale	Dans le permis du lot A il y a effectivement un bâtiment dit habitat collinaire. Il s'agit du bâtiment G, celui-ci apparaît sur les différentes pièces permis : plan masse (PC02), il en est fait mention dans la notice architecturale (PC04) et notamment à la page 14 sur l'insertion depuis la

constructible est de 57531m². Selon la division parcellaire, et à la lecture de la déclaration simple (Cerfa) du permis de construire, le projet, sur ce lot A, vise à la création d'un ensemble mixte qui comprendra : - Les logements libres et sociaux, dont une partie en réhabilitation des bâtiments industriels existant, (10146m² Surface de Plancher), - Une résidence sénior de 133 studios ou T2 de 7914m² de SDP - Une résidence de tourisme de 47 studios ou T2, 1630m² de SDP - Des locaux dédiés aux services à destination du public, 515m²SDP Il n'y a pas d'habitat collinaire phase 1 décrit dans le dépôt de permis du mois de décembre, concernant le lot de la société LGM MADRAGUE. L'état actuel du dossier ne permet pas d'en donner un avis correct puisque les réalisations ne sont pas chiffrées séparément ☐ Pouvez-vous nous donner la répartition exacte de chaque programme	mer et à la page 20, également sur les pièces de coupes façades, etc. Pour plus de clarté, voici une synthèse des surfaces et nombre de lots par bâtiment sur l'ensemble des deux permis : A : résidence sénior totalisant 7.902m² SDP et 133 hébergements du T1 au T3 dont 104 hébergements dans le bâtiment A2 neuf B : 511m² SDP d'équipement public C : Pôle actif comprenant la résidence de tourisme de 47 hébergements pour 1619m² SDP et 1554m² de SDP de commerces et services (998m² de commerces et 556m² de services) D : 40 Logements Belvédères G : L'habitat collinaire, petit collectif de 16 logements E : 13 logements issus de la réhabilitation du bâtiment sud de l'équipement public H : La Bastide du chevalier Roze réhabilité pour 14 logements I : 9 logements J : Bastide des sables comprenant 4 logements K : 5 bâtiments totalisant 49 logements L : 3 logements
--	---

	lié à cette surface de projet ? ☐ Peut-on clarifier l'existence et la place du bâtiment G dans l'équilibre du projet ? ☐ Sinon, étant donné cet état de fait quelle sera la destination de cette parcelle de terrain ?	
35	Les deux demandes de permis de construire actuelles couvrent une surface de 21.715 m² de surface de plancher. Pour mémoire, les projets antérieurs : 2011 Océanis/Margnat 285 logements, 20.796m² de SDP 2014 Océanis/Margnat 260 logements, 19.601m² de SDP 2019 Gingko/Constructa 310 logements, 21.860m² de SDP ☐ En quoi l'impact du projet proposé est différent de celui de 2019 pour 145m² de différence ?	Le projet Océanis était composé de 3 autorisations d'urbanismes : Un permis d'aménager de 10 910 m² SHON (arrêté du 12 juin 2013) Un permis de construire de 18 677 m² SHON (arrêté du 25/6/2014) Un permis de construire de 924 m² SHON sur la parcelle 54 (crassier) Soit un TOTAL de 30 511 m² SHON alors que notre projet représente moins de 22 000 m². Notre projet est donc environ 8 500 m² moins imposant que celui d'Océanis (le projet D'océanis était 38,5% plus grand que le nôtre) Par ailleurs l'approche projet a été très différente : Le projet Océanis prévoyait la démolition de tous les bâtiments sans préservation du patrimoine (dont la Bastide du Chevalier Roze) hormis la bastide haute dominant le site. Notre projet prévoit la réhabilitation de près de 90% des bâtiments existants sur site dont la bastide du Chevalier Roze qui doit faire l'objet d'une fouille archéologique. Le projet Océanis ne prenait pas en compte la topographie du site et prévoyait de grosses zones d'imperméabilisation. Notre projet s'insère sur la topographie naturelle du site (limitation des excavations) et a un bilan quasi neutre en termes de zone imperméabilisée (écart de 350m² environ soit 0,48% du site assiette des PC) Le projet Océanis avait une destination 100% habitation sans part sociale. Notre projet intègre une mixité d'usage par la multiplicité de destinations (logements, résidence seniors, résidence de tourisme, commerces de proximité, équipement public, logements sociaux 25%). Le projet Océanis n'a pas été soumis à évaluation environnementale.

		Notre projet a été soumis à évaluation environnementale (étude d'impact) après examen au cas par cas. Le projet Océanis prévoyait la privatisation du crassier avec construction de logements privés et sans mesure de sécurité vis-à-vis de l'érosion maritime. L'aménagement projeté prévoit un belvédère public et des plateformes en restanques vers la mer sans construction de bâtis privés. Le visuel de principe de cet aménagement est présent dans l'étude d'impact.
	ENERGIE	
36	Le permis de construire du lot A SSCV LGM MADRAGUE est sous la loi RT2012, déposé en décembre 2021 ; les bâtiments qui relèvent de cette loi, ne doivent pas dépasser 50kw/m2/an, or le bâtiment neuf de la résidence sénior dépasse de plus de deux fois la valeur autorisée. (121 kWh/m² par an). □ Quelles sont les mesures que vous allez prendre pour que le bâtiment neuf (logement) du lot A pour soit conforme à la réglementation ?	Le bâtiment est bien conçu conformément à la réglementation. Au sens de la RT 2012 le bâtiment est classé comme établissement sanitaire avec hébergement et non logement collectif. Le bâtiment A2 Résidence Sénior est une extension neuve ; s'y applique la RT 2012 niveau -20% : soit un CEPref 149 kWEP/m²/an. Pour le résidence sénior, CEP = 121 kWEP/m²/an < CEPref 149 kWEP/m²/an soit un gain de 23%, GES : 12 kgeqCO2/m²/an Le bâtiment comprend notamment une enveloppe thermique performante : - Isolation thermique par l'extérieure généralisée (R= 3.8 m²K/W) - Isolation des toiture terrasses (R= 8m²K/W) - Isolation des planchers bas (R= 4m²K/W) - Menuiserie Aluminium 4/20/4 à remplissage argon et faible – émissivité (Uw=1.4 W/m²K) Le bâtiment est équipé de systèmes performants : - Chaudières à condensation pour la production de chauffage - Production ECS collective comprenant stick gaz à condensation dissociée de la production de chauffage. - Surfaces rafraichies diminuées (salon des appartements uniquement et locaux commun). Groupe froid Air /eau à haute efficacité. - Ventilation de confort double flux à récupérateur de chaleur haute efficacité pour les locaux commun (réfectoire, salles communes et hall). VMC de type hygro B pour les sanitaires. L'ensemble des moteurs des ventilateurs sont de type basse consommation. - Eclairage LED généralisé, détecteur de présence des locaux à faible occupation. - GTB permettant le suivi des comptages réglementaires, gestions des ralents, ajustement des niveaux de

		température, remontée des différents défauts des installations.
37/40	Le permis de construire du lot B SAS SFPT MANTE est soumis à la loi RT2020 selon le décret n° 2021-1004 du 29 juillet 2021 relatif aux exigences de performance énergétique et environnementale des constructions de bâtiments en France métropolitaine. Il concerne les constructions de bâtiments à usage d'habitation, de bureaux ou d'enseignement primaire ou secondaire et s'applique à compter du 1^{er} janvier 2022 pour les bâtiments à usage d'habitation. Les documents d'étude énergétique du lot B prennent en compte la RT2012, ce qui entraîne une non-conformité réglementaire à la date du dépôt du 2^{ème} permis (juin 2022). Ainsi, pour se conformer à la RT 2020 : ☐ Quels sont les matériaux de construction, le système de chauffage ou encore les énergies renouvelables	Le permis de construire du lot B a été déposé le 28 décembre 2021 et est donc à ce titre soumis à la RT2012. Le numéro du permis : PC 013055 21 01405P0, est donc un numéro de 2021. Concernant l'éclairage : En phase chantier, les travaux se dérouleront exclusivement de jour afin de ne pas perturber la tranquillité des riverains la nuit. Si toutefois un système d'éclairage était nécessaire, il sera disposé de façon à minimiser la pollution lumineuse pour les bâtiments avoisinants. Les dispositions de l'article R.583.1 et suivants du code de l'environnement sur la prévention des nuisances lumineuses de chantier seront respectées. En phase d'exploitation l'enjeu principal d'impact lié à l'aménagement de ce projet pourra concerner les espèces de chiroptères lucifuges. Ainsi, les cônes lumineux prévus dans l'aménagement seront orientés vers le bas afin de ne pas engendrer de lumière parasites vers le ciel et vers les côtés pour un éclairage optimal au sol pour la sécurité des personnes. Par ailleurs, un système à Led programmé à partir de 23h sera avantageusement mis en place sur le site. Bon Le plus efficace. Dirige la lumière vers le bas et sur les côtés, là où c'est nécessaire, réduit l'éblouissement ; éclairage plus uniforme réduit l'envahissement de la lumière sur les propriétés voisines, aide à préserver le ciel nocturne. Mauvais • gaspille l'énergie vers le ciel, • provoque l'éblouissement, • intrusion sur le voisinage. Très mauvais • n'éclaire pas grand-chose à part le ventre des oiseaux ! • plus de 50 % de la lumière éclaire inutilement le ciel. Représentation des différentes manières d'éclairer (Source : ANPCN, 2003) L'éclairage des cheminements extérieurs sera réalisé conformément à la réglementation définissant le nombre de Lux minimal à respecter.

	choisis qui vont permettre de rendre les bâtiments du lot B éligible à la construction ? ☐ Quel est le choix de la tierce partie indépendante pour les déclarations environnementales ? ☐ Quel est le système d'éclairage retenu sur l'ensemble du projet compte tenu de la consommation énergétique, la faune et la sécurité des personnes ? ☐ En quoi les logements prévus sont-ils vertueux ?	Une étude d'éclairage sera réalisée sur l'enceinte de l'opération avant le démarrage des travaux. Cette étude prouvera de la conformité des éclairages prévus avec les normes en vigueur sur l'éclairage public, notamment : un éclairage moyen de 20 lux sur l'ensemble des cheminement PMR et zones de stationnement extérieurs, uniformité de 0.4 et éclairage minimal de 10 lux.
41	☐ Quid du pré-câblage électrique à la résidence sénior ?	Les différents parkings du projet (résidence séniors, pole actif, logements) sont équipés de bornes de recharge électriques incluant l'architecture des réseaux et les puissances électriques adaptées. La conception est réalisée suivant le décret N°2020-1696 du 23 décembre 2020 relatif aux caractéristiques minimales des dispositifs d'alimentation et de sécurité des installations de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.
	CIRCULATION	
42	☐ Comment ont été réactualisées les comptages réalisés en 2013 à la Pointe Rouge et la Madrague ?	Voir dernière étude de trafic jointe
43/44	☐ Le maître d'ouvrage s'est engagé dans sa réponse à la MRAe à produire une étude à un horizon de 20 ans avec et sans projet. Cette étude n'est pas présente au dossier, est-elle toujours prévue ? ☐ sera-elle prévue sur la base de	Oui l'étude a bien été commandée au BET Transmobilité. Celle-ci est jointe à la présente réponse. La conclusion est ci-dessous retranscrite : <i>« Le réseau viaire actuel et ses carrefours conserveront le niveau de qualité de service actuel après la mise en service du projet, à sa mise en service et 20 ans après sa mise en service. Les conditions de circulation sans projet seront préservées grâce aux mesures de réduction et de compensation des effets du projet, y compris en période estivale et pendant les heures de pointe hors été. »</i>

	nouveaux comptages Madrague/Pointe Rouge ?	
	VOIERIES	
45	☐ Pourquoi la voie desservant le bâtiment G et la villa sont de couleurs différentes (est-ce une erreur ou le revêtement et l'usage sont-ils différents ?)	Conformément aux plans PC02, il s'agit d'un revêtement différent, la circulation proche du bâtiment G étant un revêtement perméable, en revanche la voie d'accès privée du parking est en enrobé
46	☐ S'il s'agit d'un sens unique à l'entrée comme dans la traverse de la marbrerie, comment se fait la sortie ?	Voir plans de circulations
47	☐ Comment est faite la liaison entre l'impasse de la marbrière et le parking paysager ?	Le revêtement est un béton désactivé, il s'agira d'une zone partagée voiture/vélo/piéton, seuil de l'opération.
48	☐ Comment sont gérés les parkings privés (réservés aux résidents et aux services) et ceux publics	L'accès aux voiries privées sera régulé par la mise en place de borne escamotables. Seuls les ayants droits pourront accéder à ces zones en véhicules. Les parkings sont privés. Néanmoins, le parking du pôle actif sera accessible au public sous la gestion privée des commerçants. Les places réalisées dans le cadre du Projet Urbain Partenarial, sur l'emprise du Projet Urbain Partenarial seront gérées par la collectivité compétente.
49	☐ Quels sont les cheminements piétons qui n'apparaissent pas sur les plans ?	Le cheminement piétons sera délimité par un marquage au sol. Par ailleurs, la totalité des voies privées donneront priorité aux piétons (mention dans le futur règlement intérieur + panneaux aux entrées des voies privées).
50	☐ Quel plan de régulation des vitesses ?	La vitesse sur les voies privées sera limitée à 20km/h.
51	☐ Voiries et trottoirs : comment sont assurés les déplacements des personnes à mobilité réduite ?	Les PC 39-40 définissent les modalités d'accès PMR. Un cheminement PMR est systématiquement prévu pour chaque bâtiment neuf et/ou ERP depuis une place PMR.
	STATIONNEMENT	

52/64

La totalité des stationnements visibles qui apparaissent sur les plans est de 449 places, sachant que beaucoup à l'intérieur sont double. Selon l'étude d'impact il y en aurait 457 places. La différence de 8 places ne donne pas la possibilité aux habitants de la Madrague de bénéficier de places de parking supplémentaires, d'autant plus si la différence est dû à l'incorporation de place déjà existante le long de l'avenue de la Madrague Montredon.

☐ **Qu'en est-il exactement ?**
La répartition faites selon les programmes relève d'une logique difficilement compréhensible, comme pour la résidence sénior, (29 places dédiés sur la voirie, 9 à la résidence belvédère, 54 au parking paysager)

☐ **est-il possible de rationaliser les stationnements et de les justifier ?**

☐ **Qu'en est -il des places de stationnement pour le personnel à prévoir pour le fonctionnement de la**

Rappel du besoin réglementaire en fonction de la destination :

DEMANDE REGLEMENTAIRE	
destination	m² SDP/place
logements	50
hébergement	50
hébergement hôtelier	40
bureaux	40
équipement public	40
commerces-services	40

Ainsi, le projet répond bien à la demande réglementaire pour la création de places.

Par ailleurs, la ville de Marseille nous a demandé de ne pas produire davantage de stationnements que le besoin réglementaire.

Il existe une deuxième lecture concernant les parkings et notamment les parkings de la résidence senior. En effet, le besoin réglementaire pour cette résidence est de 157 places. Néanmoins, l'usage et le besoin réel dans ce type de résidence est d'une place pour trois logements soit 45 places. Nous avons intégré dans la résidence un parking de 65 places dédiées à celle-ci incluant les places résidents, personnel et visiteurs.

Nous avons donc un « surplus » de $157-65 = 92$ places. Ces 92 places seront en partie proposées aux riverains comme nous nous y sommes engagés.

Pour ce qui est des commerces, services et de la résidence de tourisme, les besoins pour le personnel sont intégrés dans le besoin réglementaire.

Il est créé 5 places de stationnement à proximité immédiate du bâtiment L (Marbrerie) visible sur le plan de masse.

Il est bien entendu possible d'ajouter 2/3 stationnements d'urgence au pied de la résidence Belvédère le long de la voirie.

Concernant le stationnement vélos, le projet répond au besoin réglementaire en matière de création de locaux vélos. Ces locaux seront privés, gérés par les différentes copropriétés/ASL ou AFUL et ne pourront être accessibles au public.

La gestion du stationnement de vélos public est du ressort des collectivités compétentes. On peut imaginer sur les futurs espaces publics (place du Chevalier Roze et élargissement de l'avenue de la Madrague) réalisés dans le cadre du Projet Urbain Partenarial, l'aménagement de racks à vélos. De même, dans le bâtiment équipement public dont les usages doivent être définis par la ville de

résidence sénior, de la crèche et du pôle actif et du tourisme ? L'attrait de la maison du parc va entraîner des demandes en stationnement important, 14 places semblent faibles, aux moments d'affluences et le parking paysager qui aurait pu combler ce manque de stationnement est juste suffisant pour les résidences touristes prévues. ☐ Est-il possible de répondre à la demande supplémentaire de stationnement du village, voire un parking relais ? ☐ Les habitants de la Madrague pourront-ils utiliser des places de parking dans l'enceinte de façon pérenne ? ☐ Pourquoi les logements de la Marbrerie ne sont pas autonomes en stationnement ? ☐ A qui est destiné le plus grand local à vélos au sein de la résidence sénior ? ☐ Est-il possible d'y accéder autrement ? Compte tenu de son emplacement et de la difficulté d'y accéder par la résidence fermée d'une grille,	Marseille, il peut être imaginé des locaux dédiés aux vélos. La voirie située autour du bassin d'agrément sera privée et gérée par l'ASL. Le local vélo au sein de la résidence sénior correspond au besoin réglementaire qu'elle induit par sa surface, le local lui est donc destiné et l'accès se fait par le bâtiment A. Compte tenu de la topographie du terrain il n'est pas possible de créer un accès direct par l'extérieur de la résidence. Le parking commerces/tourisme/logements n'est pas souterrain mais intégré dans le bâtiment existant. La porte de parking est située en retrait de la voie de circulation permettant ainsi de « stocker » un véhicule en dehors de la voie de circulation pour l'ouverture du portail, sans perturber la circulation.
---	--

mais aussi de l'autre coté en contrebas : ☐ Est-il possible de le situer ailleurs ? ☐ Est-il possible d'envisager 2 à 3 stationnements d'urgence au pied de la résidence Belvédère, pour infirmiers(es), artisans... ? ☐ Comment rendre plus accessible le stationnement vélo, par rapport au commerce, le départ du chemin de Marseilleveyre et le bâtiment public, maison du parc ? ☐ Comment est pris en compte le règlement de la voirie autour du bassin d'agrément. Enfin, lors de l'enquête, il est demandé une modification d'accès au parking sous-terrain commerce, tourisme, village afin de limiter les embouteillages. En effet, la porte est en face d'un commerce qui bloque déjà la circulation, par les arrêts inopportuns des automobilistes ; celle-ci le sera encore plus, si les voitures doivent s'arrêter pour entrer dans le garage sous-terrain : ☐ Comment sera pris en charge cette demande ?	
---	--

65	☐ Quels accès et stationnement pour les équipements publics et crèche ?	La crèche n'est à ce stade plus prévue (cf réponse plus haut 18/22). Le bâtiment équipement public comporte des emplacements de stationnements réglementaires.
66	☐ Comment est prise en compte l'accessibilité à ces équipements des personnes à mobilité réduite ?	L'accès PMR au bâtiment équipement public sera étudié lors de l'instruction de la DP relative aux aménagements intérieurs (à charge pour l'exploitant de déposer cette DP). Ces aménagements seront bien entendu conformes à la réglementation. Le permis de construire déposé prévoyant un local brut non aménagé. Concernant l'accessibilité : cf réponse au point n°51.
	PAYSAGE FAUNE ET FLORE	
67/68	Il est prévu une mise en œuvre d'un programme d'aménagements paysagers et d'un projet de fonctionnalisation et de traitement de la lisière sud avec un parcours pédagogique dans le cadre du projet de phytostabilisation : ☐ En quoi cet aménagement ne peut accepter des arbres vivant à cavités ? Dans le résumé non technique il est dit que vous allez conserver la cheminée rampante en l'état et sécuriser les entrées. Dans l'étude proprement dite, il est écrit que vous allez la nettoyer en partie : ☐ Qu'en est-il exactement ? et pourquoi ?	Les aménagements paysagers prévus sélectionnent des végétaux adaptés à leur environnement. Il sera bien entendu possible de rajouter des arbres « à cavités » dans le plan paysager qui pourront venir en compléments des gites déjà prévus dans le cadre du projet. Dans la synthèse non technique du PCT, qui traite du périmètre ICPE, il est précisé que la solution de mise en sécurité de la cheminée rampante par purge manuelle des encroutements et condamnation des accès a été retenue, pour ses garanties de performance technique et sa pérennité.
69/70	Préserver la biodiversité est un des enjeux de ce projet ; limiter la pollution	Les études réalisées dans le cadre de l'étude d'impact prennent bien en compte les enjeux de biodiversité sur l'intégralité du site. Par ailleurs ces points ont été précisés dans la réponse qui a été faite à la MRAe suite à son avis.

	sonore et visuelle est primordial pour les différences espèces locales. ☐ Comment la biodiversité peut-elle être protégée si les études sur celle-ci n'est pas complète ? ☐ Existe-t-il une étude complémentaire pour le lot B ?	
71	Selon l'article R-122-5 du code de l'Environnement (« le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu nature ») ☐ comment expliquer qu'aucune étude ne soit faite sur le milieu marin ? ☐ Qu'elles seraient les alternatives au projet, les mesures compensatoires ?	Le projet immobilier couvert par les 2 permis de construire n'est pas soumis à déclaration ou autorisation au titre de la loi sur l'eau. Il est considéré comme n'ayant pas d'impact sur le milieu marin. En ce qui concerne la connaissance de la qualité actuelle du milieu marin, elle est connue au travers des études de l'INVS de 2014 ainsi que de l'IEM de 2020 (eau, sédiment et faune). Les résultats des investigations sont repris dans le PCT pour établissement du Schéma Conceptuel d'Exposition (voies de transfert et voies d'exposition) et évaluation des mesures de gestion correspondantes à mettre en œuvre sur le crassier. En ce qui concerne les effets du projet et les mesures associées pour le crassier, il est clairement précisé dans l'EI : <i>« Les effets attendus sur le milieu concernent principalement les travaux du crassier (parcelle B). Cet aménagement n'est pas prévu dans cette phase du projet faisant l'objet du présent permis de construire. Un dossier de déclaration au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement sera réalisé dans les phases ultérieurement de définition du projet et les incidences sur le milieu marin seront définies lors de la réalisation de ce dossier ».</i>
72	Le bâtiment G n'apparaît pas dans l'étude d'incidence Natura 2000 : ☐ Existe-t-il une étude complémentaire ?	L'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 a pris en compte l'ensemble des enjeux naturalistes du secteur à l'étude. Le bâtiment G se situe sur un secteur ne présentant pas d'enjeux spécifiques. Sa mise en œuvre n'entraînera pas d'effets supplémentaires sur les sites Natura 2000.
	CRASSIER	

73/74	☐ Pourquoi le crassier fait il l'objet d'une procédure séparée alors qu'il était possible de demander une autorisation environnementale unique ? ☐ Pourquoi les impacts des travaux du crassier sur le milieu marin ne sont pas traités dans le dossier d'étude d'impact alors que l'article R122-5 du Code de l'Environnement précise que : « <i>le contenu doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet</i> » ?	Le crassier (parcelle O54) est une assiette foncière distincte. A ce titre il ne peut pas faire l'objet de la même autorisation d'urbanisme que le reste du projet. Le projet des 2 PC ne fait pas l'objet d'une procédure d'autorisation environnementale. L'aménagement définitif de la parcelle O54 sera définie après réception de l'arrêté préfectoral issu des études sur la dépollution et la tierce expertise du BRGM. La parcelle O54 fera l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau et non d'une autorisation. L'objet principal de l'étude d'impact est l'aménagement réalisé sur le périmètre des 2 permis de construire.
75	☐ Quelles sont les dispositions réglementaires qui pourraient contraindre le maître d'ouvrage à réaliser la dépollution du crassier après la délivrance des permis de construire ?	C'est l'arrêté préfectoral qui encadrera la dépollution du crassier. Le maître d'ouvrage est donc engagé à dépolluer l'emprise foncière concernée par le projet immobilier tout comme le crassier. Par ailleurs, la subvention obtenue dans le cadre du Fonds Friche est conditionnée à la réalisation des travaux de dépollution sur le crassier.
	BRUIT	
76	☐ Qu'est-il envisagé en protection pour les bâtiments en front de rue ou en vue directe sur la voie (bâtiment C - résidence touristique et en deuxième ligne (A2) dont l'étage	Le projet a été conçu dans le respect des contraintes et normes acoustiques. Les essais in situ prévus après achèvement par arrêté nous confèrent une obligation de résultat.

	supérieur n'est pas protégé par le bâtiment A1?	
77	□ Est-il envisagée une étude de prévision du bruit de chantier selon les principes recommandés (Guide Maîtrise du bruit des chantiers de construction SETRA/ministère de l'équipement, guide édité par le CNB ...) ?	Le bruit en phase chantier a été pris en compte dans la réalisation de l'étude d'impact. Par ailleurs, lors de la phase d'études « DCE » (Dossier de Consultation des Entreprises), des spécifications précises seront intégrées par l'équipe de maîtrise d'œuvre.
78	□ Quelles mesures seront prises contre les risques vibratoires ?	Le dossier DCE définira les mesures précises contre ces risques en phase chantier. Par ailleurs, il est prévu un référé préventif avant le démarrage des travaux. Ce référé a pour but de saisir le tribunal afin que celui-ci nomme un expert qui réalisera un état des lieux des propriétés riveraines. La mission de l'expert sera étendue en phase chantier en cas d'apparition d'une anomalie liée au chantier.
79	□ Sera-t-il posé des capteurs sur les bâtiments riverains, notamment sur l'établissement scolaire voisin ?	Dans le cadre du référé préventif, l'expert jugera s'il est utile de poser des capteurs en fonction des techniques de constructions qui seront définies dans les marchés de travaux.
80	□ Quid de l'attestation acoustique prescrite par l'arrêté du 27/11/2012 ?	L'attestation acoustique sera remise avec le dépôt des DAACT (déclaration attestant de l'achèvement et de la conformité des travaux) conformément à la réglementation. L'article 2 de l'arrêté du 27/11/2012 prescrivant des mesures acoustiques réalisées à l'achèvement des travaux.
	EAUX PLUVIALES	
81	□ Comment sont récupérées les eaux des parkings semi-enterrés ?	L'implantation des bâtiments permet une gestion gravitaire de ces eaux des parkings. Les accès aux parkings sont équipés de caniveaux à grilles empêchant la pénétration des eaux de pluies. Les éventuelles eaux de ruissellement au niveau des parois des parkings semi-enterrés seront récupérées par des cunettes périphériques en pieds de ces parois. Les différents parkings seront équipés de bacs de récupération des hydrocarbures conformément à la réglementation.

82	☐ Comment accèdent et stationnent les véhicules d'entretien pour vidanger les bassins enterrés (sous le bâtiment C) ?	L'accès pour l'entretien du bassin de rétention des eaux pluviales est prévu dans le volume du parking, intervention par trappe au sol. Des véhicules légers d'entretien pourront accéder dans le parking pour les inspections visuelles et vidéos pour évaluer les besoins de nettoyage de l'ouvrage. De la même manière, l'accès au parking sera suffisamment dimensionné pour permettre l'accès par des véhicules semi-légers permettant un nettoyage des bassins par hydrocurage et aspiration pour retrouver les volumes de stockage initiaux.																												
83	☐ Quel plan des surfaces imperméabilisées sur l'ensemble du projet ?	Voir PC02.0.6 à PC02.0.9 pour le PC lot A Voit PC02.0.3 à PC02.0.6 pour le PC lot B																												
84	Quel ratio surfaces perméables/imperméables ?	Les éléments de surfaces sont mentionnés sur les pièces citées à la question 83.																												
85	☐ Quid d'un exutoire indépendant pour résorber les submersions de la Madrague lors des fortes précipitations ?	Le débit de fuite du bassin de rétention a été dimensionné suivant les préconisations de la DEAP. Par ailleurs la DEAP a émis un avis favorable																												
86	☐ Pourquoi une crue de récurrence centennale n'a-t-elle pas été prise en compte sur la partie aval des bassins versants compte tenu des épisodes orageux à très fortes précipitations de plus en plus fréquents ?	Le projet et ses ouvrages de gestion des eaux pluviales ont été conçus pour permettre la non-aggravation des écoulements pluviaux vers l'aval hydraulique jusqu'à la période de retour 100 ans. Le tableau ci-dessous montre les débits de pointe en sortie de l'opération pour toutes les périodes de retour étudiées. <table><tr><th></th><th>T = 2 ans</th><th>T = 5 ans</th><th>T = 10 ans</th></tr><tr><td>Débits état actuel</td><td>415 l/s</td><td>646 l/s</td><td>820 l/s</td></tr><tr><td>Débits état projet avant mesures compensatoires</td><td>637 l/s</td><td>894 l/s</td><td>1070 l/s</td></tr><tr><td>Débits état projet après mesures compensatoires</td><td>73 l/s</td><td>329 l/s</td><td>510 l/s</td></tr></table> <table><tr><th></th><th>T = 30 ans</th><th>T = 100 ans</th></tr><tr><td></td><td>1216 l/s</td><td>1621 l/s</td></tr><tr><td></td><td>1438 l/s</td><td>1804 l/s</td></tr><tr><td></td><td>874 l/s</td><td>1240 l/s</td></tr></table> Ce tableau permet ainsi de justifier que pour toutes les périodes de retour jusqu'à la centennale, les rejets d'eaux		T = 2 ans	T = 5 ans	T = 10 ans	Débits état actuel	415 l/s	646 l/s	820 l/s	Débits état projet avant mesures compensatoires	637 l/s	894 l/s	1070 l/s	Débits état projet après mesures compensatoires	73 l/s	329 l/s	510 l/s		T = 30 ans	T = 100 ans		1216 l/s	1621 l/s		1438 l/s	1804 l/s		874 l/s	1240 l/s
	T = 2 ans	T = 5 ans	T = 10 ans																											
Débits état actuel	415 l/s	646 l/s	820 l/s																											
Débits état projet avant mesures compensatoires	637 l/s	894 l/s	1070 l/s																											
Débits état projet après mesures compensatoires	73 l/s	329 l/s	510 l/s																											
	T = 30 ans	T = 100 ans																												
	1216 l/s	1621 l/s																												
	1438 l/s	1804 l/s																												
	874 l/s	1240 l/s																												

		pluviales ne sont pas aggravés et sont même améliorés. Ainsi, pour la récurrence centennale, les réseaux exutoires de l'opération seront moins saturés et présenteront un risque de débordement moindre par rapport à l'état actuel.
	EAUX USEES	
87/90	Pas de projet urbain partenariat (PUP) au dossier alors : ☐ Quel est la place, le contenu du projet de la station de relevage ? ☐ Pour cette nouvelle station de relevage, est-il prévue une nouvelle conduite de refoulement indépendante de celle de la station de relevage existante ? ☐ Concerne-t-elle le projet (nouveaux habitants) ou le projet et le quartier de la Madrague ? ☐ Quels engagements financiers ? Au prorata ?	Le Projet Urbain Partenarial voté au Conseil métropolitain du 20/10/2022 prévoit que la station de relevage soit située sur une parcelle à l'ouest du canal de Marseille appartenant à la SFPT Mante. Il s'agit d'une nouvelle station dimensionnée pour traiter les eaux du projet ainsi que les eaux situées en amont. La station existante au niveau du port de la madrague sera rénovée dans le cadre du Projet Urbain Partenarial.
	DEPOLLUTION	
91	☐ Pourquoi l'extraction sous tentes des matériaux évacués en décharges a-t-elle été évoquée dans les réunions de participation du public et ne fait pas partie de la comparaison des solutions d'extraction dans le plan de gestion et le plan de conception des travaux et n'est pas évoquée dans l'étude d'impact ?	L'analyse comparative des mesures de gestion des poussières selon un bilan cout avantage n'est pas requise dans le Plan de Conception des travaux ni le Plan de Gestion. C'est la modélisation 3D qui a permis de valider l'efficacité des mesures de mitigation selon les simulations de chantier sur les parcelles. L'efficacité des mesures sera confirmée en phase travaux. Les tentes ne sont pas retenues en solution de base, mais pourront être mises en place comme moyens proportionné si elles s'imposent. Le comité de vigilance permettra de contrôler l'efficacité des mesures et des moyens déployés.

92	Au regard de la contrainte du désamiantage et des travaux de dépollution, □ Pourquoi la CARSAT n'a-t-elle pas été associée aux études amont à minima pour dégager les principes du futur plan de retrait qui aura un impact important sur la durée du chantier ?	La CARSAT sera saisie dans le cadre du dépôt du plan de retrait amiante qui sera déposée par l'entreprise sélectionnée par le maître d'ouvrage. Le processus réglementaire est décrit dans la note relative au désamiantage jointe au dossier d'enquête.
	AIR ET SANTE	
93	Vu la création récente d'une zone à faible émission par la ville de Marseille et compte tenu du trafic généré par l'aménagement, □ Pourquoi un calcul de rejet de gaz à effet de serre (GES) n'a-t-il pas été fait, même si aucune réglementation ne l'impose ?	Nous nous sommes appuyés sur l'outil développé sur le modèle de Bénéfriches (voir réponse question n°7)
	RISQUE INCENDIE	
94/95	Un incendie selon l'inventaire de l'état des milieux peut remobiliser les particules métalliques qui migreront vers le milieu marin soit avec les eaux de ruissellement après érosion des sols soit par lixiviation des sols particulièrement sur les parties boisées de la parcelle 109 qui ne seront pas dépolluées. Le risque incendie risque	Cette affirmation n'est pas démontrée ni argumentée. Sur cette base, on peut apporter les éléments suivants : - Il faut replacer la parcelle 109 à l'échelle de tout le bassin versant sur lequel le contexte industriel et de pollution est généralisé, dont la contribution la plus importante est au droit et à proximité de l'escalette - Il s'agirait dans ce contexte d'une problématique de territoire (protection civile ?) - A l'échelle du projet : en quoi ce risque incendie et de transfert serait augmenté par le projet ? Le projet comprend un système de gestion des eaux sur le site limitant les transferts à la mer. De plus, étant localisé en intermédiaire hydrologique entre le parc et la mer, il va permettre la prise en charge d'une partie des eaux de ruissellement et limiter les transferts - le risque incendie est évoqué dans l'étude d'impact, mais il n'est pas considéré que le milieu marin soit plus

	d'accroître la pollution du milieu marin. Le poste de vigilance est présenté dans ce document comme solution d'évitement de ce risque spécifique. ☐ Pourquoi ce risque n'est pas évoqué dans l'étude d'impact ? ☐ Pourquoi ce poste de vigilance n'est pas mentionné comme solution dans l'étude d'impact ? ☐ Les marins pompiers ont-ils eu connaissance de cette analyse et de cette proposition pour formuler un avis ?	vulnérable aux eaux de ruissellement, avec le projet que sans ce dernier
96	L'expertise pompier mentionnée par le MO dans sa réponse à la MRAe n'est pas jointe au dossier. ☐ Est-ce une expertise spécifique ou le MO évoque-t-il le dossier spécifique aux bâtiments recevant du public ?	L'expertise mentionnée dans la réponse à la MRAe correspond aux études et préconisations établies par la maîtrise d'œuvre et le bureau de contrôle suite à la rencontre des pompiers et aux visites de sites (position des hydrants, prolongement du chemin existant au-dessus des bâtiment K pour que les pompiers puissent boucler vers le parking paysager, position des voies pompiers,...)
97	L'avis des pompiers favorable avec réserve ne porte que sur 52 logements Pourquoi ?	Il s'agit de l'avis du permis du lot B comportant 52 logements. Tous les avis sur les risques sont traités et centralisés par la DPGR qui rassemble tous les avis des services risques Ville et Métropole.
98/99	En absence d'avis des collectivités sur la rétrocession des parties boisées de la parcelle, ☐ qui prend en charge des	Cette parcelle (109) est hors emprise projet. Son propriétaire, quel qu'il soit dans le cadre de ses obligations mettra en œuvre toutes mesures de débroussaillage imposées par le PRIFF

	obligations de débroussaillage ? ☐ Pourquoi ne sont-elles pas évoquées dans l'étude d'impact comme mesures d'évitement ?	
100/101	☐ Pourquoi le risque de libérer des particules polluées par lixiviation et par ruissellement des eaux en cas d'incendie n'est pas évoqué dans l'étude d'impact ? ☐ Pourquoi le poste de vigilance avancé n'est pas retenu comme mesure d'évitement de ce risque ?	Les mesures de gestion par confinement des sols sur l'emprise projet permettent de limiter tout effet de transfert en lien avec le risque incendie
102/103	☐ Quid des obligations de débroussaillage ? ☐ Pourquoi ne sont-elles pas évoquées dans l'étude d'impact comme mesures d'évitement ?	L'ASL/AFUL et/ou les copropriétés, dans le cadre de leurs obligations de futurs propriétaires devront gérer les espaces verts et toutes mesures de débroussaillage imposées par le PRIFF.
104	☐ Les plans de coupe de niveau pour émettre un avis Expertise incendie sur le permis Madrague c 0130552101383 ont-ils été fournis ?	Les plans coupes sont bien présents dans les dossiers de PC. Ces coupes sont également incluses dans les PC39/40 (dossier spécifique sécurité et accessibilité) La DPGR a par ailleurs émis un avis favorable sur les 2 PC.
	RISQUE SISMIQUE / ARGILE	
105	R0etrait/gonflement des sols argileux : ☐ Pourquoi les dispositions constructives ne sont pas énoncées au dossier d'étude	Les modes constructifs définitifs seront précisés en phase PRO. Les études sont menées par les BET (géotechnique et structure) et Architecte et contrôlées par un bureau de contrôle. L'attestation réglementaire est bien jointe au 2 dossiers de PC.

	d'impact compte tenu des surcoûts potentiels des fondations de tous les bâtiments (CF PPR) ?	
106	Risque sismique : ☐ pourquoi les dispositions constructives ne sont pas énoncées au dossier d'étude d'impact compte tenu des surcoûts potentiels des fondations de tous les bâtiments (CF PPR) ?	Les modes constructifs définitifs seront précisés en phase PRO. Les études sont menées par les BET (géotechnique et structure) et Architecte et contrôlées par un bureau de contrôle. L'attestation réglementaire est bien jointe au 2 dossiers de PC.
	TRAVAUX	
107	☐ Est-il prévu un coordinateur « Sécurité Protection et Protection de la Santé » étant donné l'ampleur des travaux ?	Oui. C'est une disposition réglementaire. Il s'agit du bureau Alpes Contrôles.
108	☐ Est-il prévu un organisme indépendant pour surveiller la qualité de l'air lors des travaux de dépollution ?	Oui Atmosud qui sera aussi membre du comité de Vigilance.
109	☐ Est-il prévu l'utilisation systématique des camions avec des bennes étanches et leurs conteneurs-bag pour le transports des sols pollués en décharge ?	Ce type d'équipement sera bien sûr utilisé lors des travaux de désamiantage, en conformité avec la réglementation en vigueur. En effet, tous les déchets contenant de l'amiante sont soumis à de strictes conditions d'emballage et de transport. Ils doivent être enfermés dans un double emballage totalement étanche, sur lequel doit figurer l'étiquetage « amiante » et doivent ensuite être acheminés en respectant les règles précises relatives au transport de matières dangereuses ¹⁹ (ADR). Tous les déchets d'amiante éliminés en ISDD doivent de plus comporter un scellé, quelle que soit leur nature (libre ou liée). Dans le cadre des opérations de dépollution des sols, les camions bennes utilisés seront des camions dédiés au transport de terres polluées qui seront bâchés. L'étanchéité des bennes n'est pas strictement nécessaire ni obligatoire, compte tenu des caractéristiques physico-chimiques des

		sols et des polluants concernés qui seront évacués en filières autorisées hors site.
110	☐ Comment le promoteur va-t-il faciliter le croisement des poids lourds et des bus ?	Les camions se conformeront aux prescriptions des arrêtés de voiries édictés par la Ville.
111	☐ Comment la lumière sera-t-elle gérée pendant les travaux ?	Voir réponse plus haut n°37/40
112	☐ Durant les travaux, selon l'étude d'impact paragraphe cadre de vie 4.3.10 aucune mesure n'envisage un comité de vigilance, alors que l'arrêté de prescription du maire du 26 juillet 2022 le stipule. Pourquoi ?	L'étude d'impact a été réalisée bien avant le 26 juillet 2022.

REPORT DE LA REMISE DU RAPPORT

A compter de la clôture de l'enquête, la commission d'enquête dispose, selon l'article R.123-19 al 5 du Code de l'environnement, d'un délai de trente jours pour remettre son rapport et ses conclusions motivées à l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence ici la ville de Marseille..

Ce délai dont dispose la commission d'enquête pour remettre son rapport court à compter de la réception des registres et des documents annexés, soit ici à compter du 21 octobre 2022.

Compte tenu de la complexité du dossier d'enquête et de l'arrivée tardive de pièces essentielles pour son instruction, ce délai s'avèrait insuffisant pour que la commission d'enquête puisse rendre le rapport dans les temps impartis.

La commission d'enquête a alors sollicité de la part de la ville de Marseille, un délai supplémentaire pour le rendu de son rapport qu'elle a proposé aller au lundi 21 novembre 2022.

Par courrier du 18 novembre 2022, la ville de Marseille donnait une suite favorable à cette demande (**annexe 31**).

ACHEVEMENT DE LA MISSION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

La commission d'enquête a trouvé un dossier d'enquête très incomplet et s'est heurtée au départ de l'enquête à un accueil réfractaire à sa complétude.

De plus, ce dossier n'est pas adapté à son appropriation par le public ni par sa forme ni dans l'organisation du fond.

Des éléments d'information et des pièces apportées par le maître d'oeuvre au public lors de douze réunions publiques ayant précédées l'enquête, ne se retrouvent pas dans le dossier. Cette situation laisse planer pour le public qui s'en est ouvert, un doute sur la sincérité de la procédure d'information du public et une suspicion sur une opération de neutralisation de l'intervention de celui-ci.

La commission d'enquête s'est efforcée d'éclaircir les zones d'engagements et de « mises en réflexion » par le maître d'ouvrage.

Par ailleurs, de trop nombreux avis défavorables émanant des personnes publiques, portent sur des manques d'études, des choix inadaptés, des insuffisance environnementales, écologiques, climatiques.

Sans nul doute que ce projet est important en lui-même mais aussi pour son environnement naturel et humain et également pour la cité de Marseille.

Aussi tout a été mis en œuvre, dans l'exigence, sans rigidité, pour que ce projet par ailleurs contraint par des impératifs administratifs de délais, puisse voir le jour sans nuire à la réglementation et aux considérations et contraintes locales.

Ce choix a contraint la commissions d'enquête à se résoudre de formuler un nombre certain de réserves sans lesquelles le projet ne pouvait être favorable à son avis.

Pour conclure, la présente enquête publique la commission a clos son rapport sur son déroulement et rédigé le document de conclusions exprimant ses avis motivés sur le projet.

Elle a transmis ces deux dossiers,

- Rapport d'enquête et ses annexes
- Document des conclusions et avis motivés

Simultanément en versions papier et numérique, en application de l'avis d'enquête publique en exécution de l'Arrêté n° 2022 02621 VDM du 26 juillet 2022, au

- Président du Tribunal administratif de Marseille
- Maire de la ville de Marseille qui en transmettra copies
 - aux deux maîtres d'ouvrage
 - au Service des Autorisations d'Urbanisme - 40 rue Fauchier 13002 Marseille ;

Fait à Marignane le 20 novembre 2022

Cécile PAGES
Commissaire enquêteur

Xavier Cor
Commissaire enquêteur

Marcel GERMAIN
Président de la commission

