

PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

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

Service connaissance, aménagement durable, évaluation
Unité évaluation environnementale

Adresse du site :

CS 80065
Allée Louis Philibert
13182 Aix-en-Provence-cedex 5

Nos réf. : SCADE-UEE/Th2015-007
Vos réf. : MPM / DIFRASEREO-40340/2014-11-85524.298

Affaire suivie par : Sylvie BASSUEL
sylvie.bassuel@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04 42 66 65 89

Aix en Provence, le 23 janvier 2015

La directrice régionale
à

Monsieur le Maire de Marseille
Direction de l'aménagement durable et de
l'urbanisme
Immeuble Communica
2, place F Mireur
13001 MARSEILLE

Monsieur le Préfet des Bouches-du-Rhône
Direction des collectivités locales, de l'utilité
publique et de l'environnement
Place Félix Baret
CS80001
13282 Marseille cedex 20

Monsieur le Président
Marseille Provence Métropole
Développement et aménagement du territoire
Pôle infrastructures et déplacements
Direction des infrastructures
BP 48014
13567 MARSEILLE CEDEX 02

Avis unique de l'autorité environnementale
relatif au projet d'aménagement du Vieux-Port à
MARSEILLE (13) – tranche 2

Garance n°2014-000682

Dossier : **Aménagement du Vieux Port à Marseille - tranche 2**
Maître d'ouvrage : **Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**
Situé sur le territoire de : **Marseille (13)**

Date de réception du dossier par l'autorité environnementale : **28/11/2014**, date de départ du délai
de deux mois pour formuler l'avis de l'autorité environnementale.

Table des matières

1. Contexte juridique.....	3
1.1. Procédures relatives au projet.....	3
1.2. Concernant l'avis de l'autorité environnementale.....	3
2. Présentation du dossier.....	4
2.1. Un programme global d'aménagement et de requalification du Vieux-Port.....	4
2.2 Consistance des travaux.....	5
3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	5
3.1. Milieu récepteur.....	5
3.2. Paysage et patrimoine.....	6
3.3. Mobilité	6
4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement dans le projet.....	6
4.1. Concernant le contenu général du dossier et le caractère complet de l'étude d'impact.....	6
4.2. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	6
4.3. Appréciation des impacts globaux du programme.....	7
4.4. Analyse de l'état initial et identification des enjeux environnementaux du territoire.....	7
4.5. Description du projet et justification du choix.....	8
4.6. Analyse des effets du projet sur l'environnement.....	9
4.7. Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts et modalités de leur suivi.....	9
4.8. Articulation du projet avec les documents d'urbanisme et autres plans et programmes concernés.....	9
4.9. Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.....	10
4.10. Concernant l'analyse de l'étude des effets du projet sur la santé.....	10
4.11. Concernant l'analyse des méthodes.....	12
5. Conclusion.....	12

Avis élaboré sur la base de l'étude d'impact valant document d'incidences sur l'eau et évaluation des incidences Natura 2000

1. Contexte juridique

1.1. Procédures relatives au projet

Le projet d'aménagement du Vieux-Port à Marseille (tranche 2), compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et/ou de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement. Il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques suivantes du tableau annexe de l'article R122-2 :

- rubrique 6d : infrastructures routières (réaménagement de 1950 ml de voiries)
- rubrique 10d : ports et installations portuaires
- rubrique 33 : permis d'aménager (terrain d'assiette du programme de 35 hectares)

L'étude d'impact étant systématique au titre de la rubrique 10d, le pétitionnaire n'a pas déposé de demande d'examen au cas par cas ; il a réalisé une étude d'impact couvrant la totalité des travaux, ouvrages et aménagements constituant le projet.

Le projet est soumis notamment aux procédures d'autorisation suivantes :

- autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement (autorité compétente : préfet des Bouches-du-Rhône)
- permis d'aménager (autorité compétente : maire de Marseille)
- permis de démolir (autorité compétente : maire de Marseille)

Le projet est également soumis à autorisation ministérielle au titre de la modification du site classé (art. L341-10 et R341-10 du code de l'environnement). Au préalable, le dossier a été soumis le 09 décembre 2014 à l'avis de la commission départementale des sites qui a émis un avis favorable hormis pour les vélums prévus dans la charte des terrasses. L'instruction est en cours.

1.2. Concernant l'avis de l'autorité environnementale

Le projet, parce qu'il est soumis à étude d'impact, doit faire l'objet d'un avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, dite autorité environnementale, conformément aux articles L122-1-III et R122-7 du code de l'environnement. L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Le pétitionnaire a déposé plusieurs demandes d'autorisation de manière concomitante pour ce même projet soumis à étude d'impact en application de plusieurs rubriques du tableau annexé à l'article R122-2. L'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, conformément aux dispositions prévues par l'article R122-8 du code de l'environnement, se prononce par un **avis unique**.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par les autorités en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-9 du code de l'environnement :

- le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article L122-1-1 et R122-9 du code de l'environnement ;
- rendre cet avis public par voie électronique sur son site Internet.

Conformément à l'article R122-7-II, l'avis est également publié sur le site de l'autorité environnementale :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/avis-de-l-autorite-r1204.html>

L'avis ne préjuge en rien de la décision d'autorisation prise par les autorités compétentes.

2. Présentation du dossier

2.1. Un programme global d'aménagement et de requalification du Vieux-Port

Le projet représente la seconde tranche de réalisation d'un programme d'aménagement global du Vieux-Port qui a pour objectif d'ouvrir la ville de Marseille sur son littoral et de requalifier sa façade maritime.

Sur la base d'un concours de maîtrise d'œuvre lancé en 2010 par MPM, l'équipe de l'architecte Norman Foster et du paysagiste Michel Desvignes a été désignée lauréate. Plusieurs tranches ont été définies pour la réalisation des aménagements, dont l'agenda de réalisation intègre les grands événements passés (Marseille Provence 2013) ou à venir (Euro de football 2016).



Les différentes tranches de l'aménagement du Vieux-Port

Le projet s'inscrit dans un programme de travaux à réalisation échelonnée dans le temps au sens de l'article L122-1 II du code de l'environnement :

- Une première phase de l'aménagement (en rouge sur le plan ci-dessus) a consisté notamment à qualifier et recomposer les espaces urbains au contact direct de l'hypercentre, en faisant une large place aux piétons et aux transports en commun. Elle s'est achevée en 2013. Elle a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 20/09/2011.
- La tranche 2 - objet du présent avis (en jaune sur le plan) - consiste à finaliser les aménagements entrepris précédemment tant au niveau des quais que du plan d'eau. Elle comprend en première phase le traitement de la totalité des quais, entre la place aux Huiles et le bassin de carénage sur la rive sud du plan d'eau, avec un objectif de réalisation fixé à 2016. La seconde phase de travaux, entre l'hôtel de ville et le fort Saint-Jean sur la rive nord, sera réalisée ultérieurement. Le projet intègre la reprise du réseau d'assainissement pluvial qui sera redimensionné.

- L'aménagement des parties en **bleu** et en **vert** sur le plan de la page précédente n'est pas programmé à ce jour.

2.2 Consistance des travaux

La tranche 2 porte notamment sur :

- le quai de Rive Neuve entre la place aux Huiles et le bassin de carénage, à échéance 2016
- le quai du port entre l'Hôtel de Ville et le Fort Saint-Jean, à l'issue de l'Euro 2016 de football.

L'objectif consiste à libérer les quais restants de l'emprise privatisée des sociétés nautiques tout en dynamisant l'activité nautique du Vieux-Port par de nouveaux équipements. Cela implique la suppression des barrières existantes et des infrastructures (carénages, engins de levage, bâtiments des clubs nautiques...).

Cet aménagement permettra l'accès libre au plan d'eau tout en maintenant les activités existantes. Les espaces techniques et associatifs pour les clubs sont portés sur des estacades adaptées et équipées pour leurs usages avec la prise en compte des enjeux environnementaux dans la continuité des réalisations de la première tranche.

Le projet comporte notamment les travaux suivants :

- la reconstitution de 1950 ml de voiries, depuis la façade des immeubles jusqu'aux quais et au plan d'eau : élargissement des trottoirs et réduction des chaussées, aménagement des voies bus et arrêts, revêtement en pavés de granit, mobilier urbain et éclairage public dans la ligne architecturale définie pour la tranche 1 ;
- la définition d'une charte pour les terrasses des restaurants ;
- l'aménagement du plan d'eau avec création de 5 estacades sur le même modèle qu'en tranche 1 ;
- l'aménagement d'une aire de carénage, dont les eaux seront collectées pour ne pas s'écouler dans le plan d'eau. Elles transiteront par une unité de traitement des eaux usées implantée sous l'aire. Au vu du traitement effectué, le dossier prévoit que les eaux puissent ensuite être acheminées par le réseau d'assainissement communal ;
- concernant le mouillage : il sera réorganisé afin d'optimiser l'emplacement des bateaux et le fonctionnement des chenaux. Les pannes vétustes seront remplacées et l'ensemble aligné ;
- le réaménagement des sanitaires du centre nautique et touristique du Lacydon et du poste d'avitaillement. Dans le cadre de la première tranche, la station d'avitaillement avait été équipée d'un ponton flottant avec 7 pompes à carburants équipées conformément à la réglementation en vigueur. Dans le cadre de la seconde tranche, sa mise aux normes sera finalisée par le remplacement des cuves enterrées existantes et une mise aux normes de l'aire de dépotage.

3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

3.1. Milieu récepteur

Le projet intéresse les abords et le bassin du Vieux Port, milieu récepteur, et concerne les masses d'eau suivantes :

- LP-16-07 « *Littoral Marseille Cassis* », caractérisée par des pollutions domestiques et industrielles ;
- masse d'eau souterraine FR-DO-215 « *Formations oligocènes région de Marseille* » dont l'état chimique est bon malgré l'existence de pollutions urbaines et historiques ;

- masse d'eau côtière FR-DC-06a « *Petite rade de Marseille* » dégradée par les pollutions urbaines et historiques en lien avec les zones portuaires. Les sédiments du Vieux Port sont caractérisés par des dépassements de seuils pour de nombreux polluants.

Le projet est l'occasion d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans les activités liées au port, à l'accueil et à l'entretien des bateaux (rejets des activités de carénage et autres effluents, gestion des déchets).

Le dossier doit démontrer la compatibilité du projet avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée.

3.2. Paysage et patrimoine

Le quartier du Vieux Port présente une forte valeur historique et patrimoniale.

Le Vieux Port a été classé par arrêté du 6 août 1932. Le classement comprend le plan d'eau et les quais jusqu'aux façades. La motivation du classement est la suivante : « *mettre ce site à l'abri de tous les projets qui surgissent périodiquement et menacent de l'altérer* » (rapport de M. Gabriel Fauré à la Commission supérieure des sites du 10 mars 1932).

Les immeubles qui bordent le Vieux Port sont situés en site inscrit (arrêté du 7 janvier 1946).

D'autre part le site comporte de nombreux monuments historiques classés et inscrits dans ses abords proches, dont certains en co-visibilité avec le Vieux Port : fort Saint-Jean, église Saint-Laurent, chapelle Sainte-Catherine, Consignes sanitaires des XVIII et XIX^{èmes} siècles, Hôtel de ville, Maison diamantée, immeuble Pouillon du 40 au 66 quai du Port, église de l'abbaye Saint-Victor, fort Saint-Nicolas.

La partie orientale de l'aménagement est située à l'intérieur de la Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) Chapitre-Noailles-Canbière-Opéra-Thiers.

Les nombreux monuments et jardins offrent des points de vue diversifiés sur le port.

L'enjeu d'amélioration de la qualité urbaine et paysagère du site est majeur. Le parti d'aménagement doit être à la hauteur du prestige et de la valeur d'usage du site, respectueux de son caractère patrimonial et cohérent par rapport aux choix (architecturaux et paysagers) effectués en tranche 1.

Le patrimoine archéologique est riche dans tout le secteur du Vieux-Port.

3.3. Mobilité

Le projet doit s'inscrire dans la continuité des aménagements réalisés en première tranche, en termes de réduction de la circulation automobile au profit des piétons et des transports en commun.

4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement dans le projet

4.1. Concernant le contenu général du dossier et le caractère complet de l'étude d'impact

L'étude d'impact comprend sur la forme les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par les articles L122-1 et R122-5 du code de l'environnement.

Conformément à l'article L414-4 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une évaluation de ses incidences sur les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés, dont le rapport est présenté au chapitre 9 de l'étude d'impact.

4.2. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique (chapitre 2) présente de façon synthétique les différentes parties de l'étude d'impact. Il est clair et présente les cartes et figures nécessaires à la bonne compréhension du projet et de ses enjeux environnementaux par le public.

4.3. Appréciation des impacts globaux du programme

Comme indiqué au point 2.1 du présent avis, le projet est inscrit dans un programme fonctionnel à réalisation à réalisation échelonnée dans le temps. Conformément aux articles L122-1 II et R122-5 12°, l'étude d'impact comporte (chapitre 1) une description des différentes étapes de réalisation du programme et une appréciation de ses impacts globaux sur l'environnement.

L'analyse des impacts du programme distingue :

- les impacts localisés liés à l'aménagement du plan d'eau du Vieux-Port et à la piétonnisation,
- les impacts liés à la phase d'aménagement à horizon 2020-2025 qui, aujourd'hui, font l'objet d'une approche sommaire, car certains aspects sont encore mal définis à ce stade (il en est ainsi pour le glacis par exemple).

Les impacts globaux du programme sont majoritairement positifs et certains font partie intégrante des objectifs et de la justification de l'aménagement :

- augmentation de l'espace dédié aux piétons
- ouverture du bassin portuaire sur la ville,
- réorganisation du plan d'eau...

Des mesures adaptées sont prévues pour éviter ou limiter les risques d'impacts négatifs qui caractérisent les phases de chantier.

L'autorité environnementale recommande de compléter cette partie par une présentation synthétique et illustrée et un bilan des réalisations effectuées en tranche 1.

4.4. Analyse de l'état initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

Le chapitre 3 analyse l'état initial de l'environnement. Les éléments de connaissance sur lesquels se fonde l'analyse sont issus des données disponibles ou récoltées dans le cadre des études spécifiques liées au projet. L'analyse, qui porte sur le cadre physique, le milieu biologique, cadre humain et socio-économique, est proportionnée aux enjeux d'environnement qui sont bien identifiés. Les évolutions récentes de la zone d'étude sont prises en compte dans la description du contexte : darse J4, Mucem, Villa de la Méditerranée.

Concernant le milieu récepteur (chapitre 3.3)

Les résultats des campagnes de prélèvements réalisées entre 2011 et 2014 dans le cadre du projet confirment les données disponibles issues du réseau de surveillance de la qualité des eaux et sédiments des ports maritimes (REPOM). Les sédiments du Vieux-Port sont caractérisés par d'importantes pollutions (métaux lourds, PCB, composés organo-stanniques, hydrocarbures aromatique polycycliques).

Les enjeux relatifs au risque de remise en suspension des sédiments pollués en phase travaux (construction des estacades) et à la maîtrise des rejets polluants en phase exploitation sont bien identifiés.

Une liste exhaustive des activités et usages du plan d'eau est présentée et reportée sur un schéma bien détaillé.

Concernant les pollutions liées aux activités du port (chapitre 3.4)

L'étude d'impact fait le point sur la situation actuelle en termes de rejets polluants et de gestion des déchets liés à l'activité nautique du Vieux-Port. Hormis pour les installations modernisées lors des travaux de la tranche 1, des insuffisances notables sont identifiées concernant le recueil et le traitement des effluents pollués, justifiant d'une amélioration.

Concernant les transports-déplacements (chapitre 3.4.8) :

Les comptages effectués à l'issue des travaux de la tranche 1 objectivent la diminution importante des flux de circulation sur les voies concernées par les aménagements qui ont restreint la place de la voiture (quai du Port, quai de la Fraternité, quai de Rive Neuve).

A contrario, l'étude identifie des dysfonctionnements hors sections de voies aménagées en tranche 1 qui résultent :

- de l'absence d'emplacements pour les livraisons, ce qui se traduit par des arrêts en plein voie et une gêne à la circulation ;
- du manque de places de stationnement organisées pour les deux-roues, ce qui engendre un stationnement anarchique et des conflits d'usage.

Concernant le patrimoine et le paysage (chapitres 3.4.2 et 3.4.4)

L'analyse met en évidence, au droit du projet et sur les deux rives du plan d'eau, les discontinuités et hétérogénéités tant de l'espace public que des terrasses et devantures des restaurants et commerces. L'enjeu de requalification et d'amélioration de la lisibilité globale est identifié.

Il aurait été utile pour le lecteur d'illustrer, en parallèle, les parties réaménagées en première tranche du programme.

Concernant le bruit (chapitre 3.4.5)

Une étude acoustique a été réalisée pour caractériser les ambiances sonores actuelles au droit des différentes voiries concernées par le projet. Les résultats font état d'ambiance sonore modérée pour les récepteurs situés en rive nord du Vieux Port (quai du Port, avenue Vaudoyer) ; l'ambiance est non modérée en rive sud (quai rive Neuve, boulevard Charles Livon). Les mesures effectuées ainsi que les résultats de la modélisation (carte présentée au § d) permettent de constater l'amélioration sensible de l'ambiance au droit des aménagements réalisés en tranche 1.

Concernant la qualité de l'air (chapitre 3.4.6) : se reporter au point 4.10 du présent avis.

4.5. Description du projet et justification du choix

La description du projet et la justification des choix sont exposés au chapitre 4.

L'étude tire un bilan de la première tranche de travaux en termes de diminution du trafic routier, d'appropriation des espaces par le public, de meilleure maîtrise des pollutions liées à l'activité du port.

On peut noter que le projet n'a pas fait l'objet de variantes, ce qui se justifie au vu de la continuité des aménagements et de la nécessaire cohérence avec la tranche 1. A ce titre, l'étude d'impact présente le retour d'expérience et le bilan de la première tranche qui montre que les choix d'aménagement répondent aux objectifs.

Dans le cadre de la réalisation de cette deuxième tranche, une remise à niveau des ouvrages de protection des terrasses des restaurants est prévue. Ces dispositions d'aménagements se traduisent par la mise en place de la charte des terrasses : elle concerne la totalité du site classé du Vieux-Port et présente les dispositions spécifiques et réglementaires au titre de ce site. Ainsi ces équipements répondent à une démarche globale de cohérence et de valorisation patrimoniale, commerciale et touristique.

La description du projet est accompagnée de plans, schémas, coupes et simulations qui permettent d'appréhender le projet dans toutes ses dimensions, techniques et visuelles. Le chapitre 4.3 détaille l'organisation et le planning des travaux liés à l'aménagement des quais, la réorganisation des pannes, les raccordements pluviaux et la construction des 5 estacades.

La justification a bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement.

En revanche, il n'a pas fait le choix de dimensionner le projet en regard de la montée du niveau marin dans les décennies à venir. En effet, si ce risque était intégré au projet il conduirait à rehausser quais et chaussées, ce qui aurait pour effet d'aggraver, par rapport à la situation

actuelle, le risque d'inondation par ruissellement des quartiers autour du Vieux-Port. Les voies se retrouveraient plus hautes que les seuils de l'ensemble des immeubles ceinturant le Vieux-Port. Ces bâtiments se situeraient ainsi dans une cuvette inondable avec impossibilité d'évacuation des eaux vers la mer. Le maître d'ouvrage fait également valoir que la reprise de la totalité des seuils de ces bâtiments n'est pas envisageable. Cet argumentaire apparaît justifié au regard des incidences et de l'urgence de la requalification du Vieux-Port.

4.6. Analyse des effets du projet sur l'environnement

L'analyse des impacts du projet, en phase chantier et en phase exploitation, sur les différentes composantes environnementales est traitée au chapitre 5.

L'ensemble des effets du projet, temporaires et permanents, directs et indirects, sont analysés.

Par rapport aux enjeux et aux sensibilités identifiés, les impacts sont bien identifiés et bien traités.

L'étude met l'accent sur les effets positifs de la création des estacades et l'amélioration de la situation actuelle. Les estacades permettent en effet de structurer l'activité de carénage sur des aires techniques équipées de dispositifs de collecte et de pré-traitement des effluents avant rejet dans le réseau public d'assainissement. Cette deuxième tranche a pour effet de supprimer tout carénage et travaux maritimes réalisés en dehors de ces aires à l'échelle du Vieux-Port.

Dans des conditions normales d'exploitation, les estacades permettront la suppression de tout rejet direct dans le milieu marin. Cet effet positif est conditionné à une bonne gestion de ces aires, assortie d'une maintenance adaptée.

La mise aux normes de la station d'avitaillement aura un effet positif. L'étude ne développe pas les modalités de travaux qui feront toutefois l'objet d'un dossier d'autorisation spécifique au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Concernant le volet air et santé, se reporter au point 4.10 du présent avis.

4.7. Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts et modalités de leur suivi

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente au chapitre 7 les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour supprimer ou réduire les impacts du projet sur l'environnement.

Les mesures prévues sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet en phase chantier et en phase exploitation.

Les mesures réductrices et les moyens de surveillance proposés sont adaptés au phasage des travaux ; ils prennent en compte les enjeux de milieu et d'usages identifiés dans le Vieux-Port et de préserver sa valeur patrimoniale. En termes de suivi, un contrôle de la turbidité sera notamment réalisé lors des travaux en milieu marin, avec définition d'un seuil d'alerte.

La réalisation des estacades se fera en plusieurs phases. Cela entraînera une modification temporaire des bateaux stationnés sur les pannes réaménagées. L'étude intègre un plan de gestion de déplacements et de stationnements des bateaux pendant cette phase transitoire. Les bateaux déplacés seront installés au port du Frioul ou sur une panne provisoire sur le quai de la Fraternité. Grâce à cette gestion, les effets sur la navigation et l'exploitation du port seront minimisés.

Comme pour les estacades existantes, les modalités de gestion et de surveillance feront l'objet d'une convention et d'une mise à jour du règlement du port.

Les mesures chantier ont pour la plupart déjà été mises en œuvre lors du chantier de la tranche 1 et bénéficient ainsi du retour d'expérience.

Suite au refus, par la commission des sites, de l'installation de vélums pour couvrir les terrasses, l'autorité environnementale souligne la nécessité de faire émerger une solution de traitement homogène des terrasses afin d'éviter tout retour aux errements présents.

4.8. Articulation du projet avec les documents d'urbanisme et autres plans et programmes concernés

PLU

La compatibilité avec les documents d'urbanisme est analysée au chapitre 5.4.5.

Le projet est compatible avec le plan local d'urbanisme de Marseille et conforme au règlement de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) du Vieux-Port.

PDU

Le projet, qui s'inscrit dans la continuité de la tranche 1 et fait une large place aux piétons, répond aux objectifs du plan de déplacements urbains.

SDAGE

Le chapitre 8 démontre de manière satisfaisante la compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau Rhône-Méditerranée.

4.9. Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

Le projet a fait l'objet d'une évaluation simplifiée de ses incidences sur les espèces et les habitats ayant déterminé la désignation des sites Natura 2000 suivants :

- site d'intérêt communautaire (directive Habitats) n°FR9301602 « Calanques, Iles marseillaises, Cap Canaille et Massif du Grand Caunet » (situé à 3,5 km du Vieux-Port)
- site d'intérêt communautaire (directive Habitats) n°FR9301999 « Côte bleue » (situé à 9km)
- zone de protection spéciale (directive Oiseaux) n°FR9312007 « Iles marseillaises - Cassidaigne » (situé à 3,5 km)

Le rapport est présenté au chapitre 9.

Au vu de la localisation du Vieux-Port en zone urbaine, de la faible circulation des masses d'eau à l'intérieur du port et des dispositions prévues pour limiter la dispersion des sédiments pollués qui pourraient être remis en suspension en phase travaux, l'étude conclut, de manière justifiée, à une absence d'incidence significative négative sur l'état de conservation de ces sites, notamment sur les espèces marines d'intérêt communautaire (Grand Dauphin et Tortue caouanne).

4.10. Concernant l'analyse de l'étude des effets du projet sur la santé

Le projet s'inscrit dans le cadre de semi-piétonnisation du vieux port phase 2 sur une surface de 43 hectares. Le projet consiste en un réaménagement pour 2016 de certains tronçons routiers autour du Vieux Port, l'ensemble des axes faisant le tour du Vieux Port passeront de 50 à 30 km/h. Il concerne la finalisation de l'aménagement des quais et du plan d'eau initiée en 2012, sur une zone comprise entre la place aux Huiles et le bassin de carénage, sur le quai de Rive Neuve et sur une zone comprise entre le parvis de la Mairie et le fort Saint-Jean, sur le quai du Port.

L'aménagement du Vieux Port répondait à un objectif ambitieux de réduction de 50% de la circulation routière sur les quais. Cet objectif a été atteint dès la mise en service des aménagements de la première tranche pour l'ensemble des quais. La trame circulatoire en vigueur actuellement sera donc maintenue. Globalement, les aménagements proposés ne sont pas de nature à modifier les niveaux de trafic globaux et les conditions de circulation observés actuellement.

L'étude des effets du projet sur la santé, présentés dans les parties 3.4.6, 5.4.8 et 6.4.8 de l'étude d'impact, appellent les observations qui suivent.

Les éléments de l'étude spécifique air et santé réalisée par NUMTECH ne sont pas totalement rapportés dans l'étude d'impact ; l'étude NUMTECH n'est pas annexée à l'étude d'impact. Elle a néanmoins été communiquée, sur demande, à l'autorité environnementale et à l'agence régionale de santé, et a été pris en compte dans l'analyse qui suit.

Pour la bonne information du commissaire enquêteur et du public, l'autorité environnementale recommande d'annexer à l'étude d'impact, l'étude NUMTECH air et santé.

Cette étude est analysée sur la base notamment de la note méthodologique sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières (*circulaire du 25 février 2005 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*). Cette note précise que les études « air et santé » doivent porter principalement sur la **comparaison des variantes** et les **effets du projet définitif**.

Justification du niveau d'étude « air et santé »

Le contenu du volet « air et santé » de l'étude d'impact est fonction du niveau de l'étude. En effet, la note méthodologique citée ci-avant distingue quatre niveaux d'études, en fonction de la charge prévisionnelle de trafic et du nombre de personnes concernées par le projet.

L'étude présentée est une étude de niveau II mais à la lecture de l'étude air et santé, c'est une étude de niveau I qui aurait dû être réalisée. En effet :

- les trafics moyens journaliers annuels estimés pour l'horizon 2016 sur le projet sont au maximum 44 000 véhicules par jour (p 20 du rapport d'étude NUMTECH),
- la densité de population est de type GI (p 21 du rapport d'étude NUMTECH).

De plus, des lieux dits sensibles (école crèches...) ont été répertoriés dans la bande d'étude (p 7 du rapport d'étude NUMTECH).

D'après les préconisations de la circulaire du 25 février 2005, l'étude de niveau II aurait dû être remontée au niveau I au droit de ces établissements sensibles. Les études de niveau I requièrent une analyse simplifiée des effets sur la santé avec utilisation de l'IPP (indice pollution-population exposées) à partir des estimations de concentration en benzène et du nombre de personnes exposées) et une évaluation quantitative des risques.

Domaine et bande d'étude

Le domaine d'étude retenu a été dimensionné de manière à contenir la zone d'implantation du projet (Vieux-Port).

Les trafics moyens journaliers annuels (avec et sans aménagement du centre-ville de Marseille) estimés pour l'horizon 2016 sont inférieurs à 50 000 véhicules par jour. Par rapport à ces données, la circulaire impose une taille minimale de bande d'étude minimale de 200 m autour des axes routiers étudiés.

La largeur choisie pour la bande d'étude est de 200 mètres aussi bien pour les polluants gazeux que particuliers.

Etat initial

Description de la population présente dans la bande d'étude : au droit de la zone du projet, l'habitat situé à proximité du projet se caractérise par une urbanisation dense. Des sites dits sensibles (crèches, écoles...) ont été identifiés dans la bande d'étude.

Qualification de l'état initial de la qualité de l'air par des mesures in situ : une campagne de mesures en NO₂ et en benzène a été réalisée dans l'aire d'étude du 10 au 24 mars 2014.

Les concentrations mesurées en NO₂ sont au-dessus de la valeur limite réglementaire (40µg/m³). Les concentrations mesurées en benzène sont, pour la grande majorité, au-dessus de l'objectif de qualité réglementaire (2 µg/m³) mais inférieures à la valeur limite (5 µg/m³). Ces résultats sont confirmés par les mesures du réseau de surveillance de la qualité de l'air AIR PACA.

Une amélioration de la qualité de l'air sur une zone réaménagée est cependant visible (quai du Port) à l'issue des travaux de la tranche 1.

Estimation des émissions et des concentrations : comparaison des scénarios

Les calculs des concentrations moyennes annuelles sur l'ensemble du domaine d'étude ont été réalisés pour les 3 scénarios suivants :

- scénario de référence 2013,
- scénario 2016 sans projet,
- scénario 2016 avec projet.

Les calculs de moyennes annuelles ont été réalisés en intégrant la pollution de fond pour l'ensemble des polluants, à l'exception des COVNM (composés organiques volatils) et du CO (monoxyde de carbone) pour lesquels aucune valeur n'est disponible.

Concernant le dioxyde d'azote (NO₂), les calculs montrent des dépassements de la valeur limite dans l'environnement relativement proche des voies de circulation. Ces dépassements devraient toujours être constatés à l'horizon futur.

Pour le benzène, aucun dépassement du seuil réglementaire de 5 µg/m³ ou de l'objectif qualité n'est simulé et ce quels que soient les horizons et scénarios retenus.

En ce qui concerne les poussières (PM₁₀), les niveaux simulés sont proches de la valeur réglementaire en moyenne annuelle de 40 µg/m³. Toutefois, si la pollution de fond urbaine n'augmente pas sensiblement dans les années à venir, les valeurs réglementaires devraient toujours être respectées sur le domaine d'étude en 2016. Il faut également noter que, compte tenu des niveaux de fond urbain relativement élevés en poussières (27,5 µg/m³), l'objectif qualité (30 µg/m³) est quant à lui très fréquemment dépassé.

Comparaison des scénarios à l'aide de l'IPP. (Indice Pollution Population)

L'IPP a été calculé pour les trois scénarios avec le benzène.

Si l'on se base sur ce seul indicateur IPP, l'exposition des populations à la pollution atmosphérique devrait diminuer en 2016 par rapport à la situation 2013. En effet, que la 2^{ème} phase d'aménagement du Vieux-Port soit réalisée ou non, l'IPP devrait diminuer d'environ 40% grâce à l'évolution du parc automobile roulant.

Les résultats montrent également que la 2^{ème} phase d'aménagement du Vieux-Port devrait se traduire par une hausse d'environ 2% de l'IPP. En effet, la réalisation du projet devrait entraîner une très légère dégradation de cette exposition autour du Vieux Port, liée à l'augmentation des émissions en raison du passage de 50 à 30km/h. D'après la circulaire de 2005 et compte tenu des différences observées, les situations avec et sans aménagement peuvent être considérées comme équivalentes en termes de bilan « santé ».

Ainsi, avec la réalisation du projet à l'échéance 2016, l'exposition de la population du domaine d'étude devrait très légèrement augmenter autour de la zone du Vieux-Port. Toutefois cette dégradation reste vraiment faible et peut être considérée comme peu significative.

4.11. Concernant l'analyse des méthodes

L'étude d'impact présente une analyse correcte des méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement.

Comme indiqué dans le point précédent, le niveau II retenu pour l'étude air et santé n'est toutefois pas adapté.

5. Conclusion

L'étude d'impact relative au projet d'aménagement de la seconde tranche du Vieux-Port à Marseille est claire et comporte les rubriques exigées par le code de l'environnement. Elle est proportionnée aux enjeux. S'agissant du volet air et santé, la présence d'établissements sensibles dans le périmètre aurait nécessité que l'étude soit relevée au niveau I sans qu'il en résulte pour autant des mesures de protection spécifiques.

Le projet a en effet globalement bien identifié et pris en compte les enjeux environnementaux. Sa conception ainsi que les mesures prises pour supprimer ou réduire les impacts et risques d'impacts négatifs liés notamment à la phase de travaux sont appropriées au contexte.

S'agissant des enjeux du milieu récepteur, cette étude d'impact, accompagnée de documents graphiques détaillés, comporte l'ensemble des éléments techniques et descriptifs nécessaires à l'analyse des effets du projet sur les différents volets concernant le milieu et les usages du Vieux-Port de Marseille.

S'agissant du traitement des espaces publics de circulation, le projet s'inscrit dans la continuité de la première tranche qui a constitué, durant l'année 2013, le point de convergence de nombreuses manifestations.

Le refus, par la commission départementale des sites, de l'installation de vélums sur les terrasses ne doit pas remettre en cause la recherche d'un traitement homogène ; une nouvelle solution devra être trouvée et actée dans la charte des terrasses.

L'autorité environnementale souligne que, conformément à l'article R122-14 du code de l'environnement, les différentes décisions d'autorisation ou d'approbation du projet devront mentionner les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter ou réduire les impacts du projet sur l'environnement, ainsi que les modalités de leur suivi.

*Le Directeur Régional Adjoint de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement*

Eric LEGRIGEOIS

