

REPUBLIQUE FRANCAISE  
COMMUNE DE MARSEILLE  
**ENQUÊTE PUBLIQUE**  
Du 19 septembre 2022 au 21 octobre 2022



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

**AVIS & CONCLUSION 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 25 novembre 2022



## Sommaire

### 1/ Rappel du projet dans l'enquête.....5

---

### 2/ Éléments constitutifs de l'avis et des conclusions.....6

---

Du dossier d'enquête	6
Du projet	6
De l'enquête	6
Attentes des acteurs concernés et problématiques	7
De la problématique de la pollution	7
De la problématique des travaux	8
De la problématique du trafic et de la régulation des accès à l'avenue de la Madrague de Montredon	9
Avis des personnes publiques	9
De la problématique de la qualité de l'air et nuisances sonores	10
Le risques d'incendie	11
De la problématique du Permis de construire et de l'énergie RT2020	12
De la problématique du nombre de logement	14
De la problématique des places de stationnement	15
De la problématique du crassier	16
De la problématique du Plan de Circulation, Plan de Prévention des risques Incendie et accès des personnes à mobilité réduite	17
Des milieux naturels impactés et la proximité du parc national des Calanques	18
Des propositions et de la prise de l'avis sur ce projet	19

### 3/ Conclusion de la commission d'enquête.....20

---



# 1/ Rappel du projet dans l'enquête

---

Le Tribunal administratif de Marseille a enregistré en date du 22 juillet 2022, la lettre du 30 juin 2022 par laquelle le maire de la commune de Marseille demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :  
« L'aménagement de la friche industrielle Legré Mante sur la commune de Marseille ».

Par décision E22000059/13 du 20 juillet 2022, madame la vice-présidente du tribunal administratif de Marseille a désigné la commission d'enquête :

M. Marcel GERMAIN, président de la commission

M. Xavier COR, membre de la commission

Me Cécile PAGES, membre de la commission.

Les conditions de cette enquête qui ont été scrupuleusement respectées sont rappelées dans le rapport la concernant.

La procédure s'est déroulée de façon satisfaisante, sans incident avec une expression libre.

Le sujet de cette enquête, sur un secteur en attente d'un projet important, complexe et technique, ne permet pas au public en particulier, de saisir les limites exactes des éléments qui peuvent être pris en considération dans l'enquête. Toutefois, ces éléments avancés quels qu'ils soient, peuvent être pris pour certains dans le cadre strict de l'enquête ; les autres, peuvent être pour le pétitionnaire des éléments « instructifs » des attentes des uns et des autres.

Nous reprendrons tous les éléments du public sauf ceux d'évidence hors enquête et les avis qui auront été donnés par les personnes publiques pour conclure par un avis qui reposera sur les seuls éléments concernés par l'enquête.

## 2/ Éléments constitutifs de l'avis et des conclusions

---

### Du dossier d'enquête

- Le dossier remis à l'enquête par le maître d'ouvrage ne comportait que les permis de construire et l'étude d'impact et aucun des dossiers demandés pour une enquête publique, pas même un résumé non technique
- Tous les dossiers manquants, tout comme les avis des personnes publiques, ont été fournis après interventions « écrites et exigeantes »
- Ceux fournis après demande, sont souvent improvisés et très superficiels comme le résumé non technique pièce capitale pour l'approche du projet par le public
- Les documents du dossier sont souvent inintelligibles ou leur présentation est désordonnée, difficilement accessible au grand public avec des documents de permis de construire non exactement datés ou référencés ...
- Les réponses aux questions des personnes publiques sont des copier/coller des éléments concernés du dossier et jamais des réponses qui pourraient éclairer l'analyse du projet
- La commission d'enquête a dû s'investir pour pallier à tous ces travers et pouvoir accéder la réalité du projet et de ses éléments afin de dégager un avis sur son acceptabilité.

### Du projet

Pour autant

Ce projet :

- Est considérable
- A fait l'objet de très lourdes études
- A pris en considération l'environnement culturel du secteur urbain en sauvegardant la trace industrielle et historique du lieu
- A été structuré par une occupation économique et sociale très diversifiée s'ouvrant et s'articulant sur et avec son voisinage urbain.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a eu pour souci, sinon de bâtir son projet avec la population environnante, du moins de l'informer, de considérer ses demandes et de les prendre en compte autant que faire se pouvait.

### De l'enquête

La difficulté de l'enquête a résulté du manque d'organisation du dossier d'enquête qui ne permettait pas de saisir de façon certaine et précise les éléments constitutifs du projet. De nombreux éclaircissements et compléments ont dû être demandés tout au long de l'enquête.

Cette enquête s'est déroulée dans un climat passionnel de la part des partisans et des opposants mais sans heurts et avec sérénité. Les thèmes repris par les intervenants étaient circonscrits à des thèmes majeurs similaires à ceux éclairés par les personnes publiques.

Au-delà du simple aboutissement de l'enquête vers des conclusions rationnellement motivées, l'énoncé des attentes des uns et des autres doit aider chacun à dépasser une froide acceptation de celles-ci ...

## Attentes des acteurs concernés et problématiques

### De la problématique de la pollution

#### **Le public**

90 observations mentionnent leur grande inquiétude de l'impact des poussières polluées sur la santé humaine pendant la phase travaux. Ces 90 observations représentent 41 % des observations totales du public et sont la deuxième préoccupation après le thème de la circulation (113 observations).

#### **Les personnes publiques :**

- La MRAe et l'ARS ne formulent pas d'observations particulières en considérant une validation du Bureau de Recherches Géologiques et Minières
- La mairie de secteur relève le problème des poussières pendant le chantier et a créé un comité de vigilance, auquel seront associés les CIQ qui suivront le déroulement des travaux.

De l'ensemble de ces observations et avis, il ressort des interrogations et demandes du public sur :

- La pertinence et la fiabilité du contenu des études notamment celles de l'interprétation de l'état des milieux
- Une demande très forte pour l'adoption d'un confinement général des travaux de terrassements des matériaux pollués
- La fiabilité et la pérennité des mesures de dépollution aussi bien en phase chantier que pendant l'exploitation du projet
- La surveillance des travaux de dépollution par un organisme indépendant qui aura pour mission de surveiller le taux d'émission des poussières.

**Après avoir analysé le dossier** présenté à l'enquête et les réponses du maître d'ouvrage aux questions du PV de synthèse,

#### **□ La commission constate :**

Qu'il ressort, des rencontres avec le public lors des permanences que cette mesure de confinement de dépollution 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 lors des opérations de terrassements des matières polluées telle qu'elle ressort du dossier (étude d'impact), est ressentie par le public comme un abandon des 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.

#### **□ La commission estime que :**

La version finale du Plan de Gestion des Travaux et l'étude d'impact n'apportent pas une réponse détaillée quant à la mise en œuvre effective de cette mesure de confinement annoncée. 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.

□ □ En conséquence, la commission demande que l'étude de modélisation de l'impact des poussières jointe au Plan de Conception des Travaux, soit complétée par un bilan coût/avantage pour comparer deux scénarios pour les tranches 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 de 20km/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 vitesse du vent à 20km/h au-delà de laquelle les terrassements ne peuvent plus être entrepris, devra être adoptée en application du principe de précaution défini par l'article 5 de la charte de l'environnement. Les résultats et conclusions des compléments d'étude demandés devront être transmis au comité de vigilance.

### De la problématique des travaux

La MRAe et l'ARS demandent une évaluation du trafic poids lourd généré par le chantier et une quantification des effets de serre dus au chantier.

Les observations du public portent sur :

- Les circulations induites par le chantier
- Les nuisances sonores du chantier
- La nomination d'un coordonnateur de la sécurité et de la santé
- La constitution d'un comité de vigilance.

Après avoir analysé le dossier présenté à l'enquête et les réponses du maître d'ouvrage aux questions du PV de synthèse.

□ 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 estime que le maître d'ouvrage peut 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 pour estimer les émissions de gaz à effet de serre en phase chantier.

□ □ En conséquence, la commission demande qu'une étude d'estimation des émissions de gaz à effet de serre soit établie pour la phase chantier.

## De la problématique du trafic et de la régulation des accès à l'avenue de la Madrague de Montredon

Le trafic et les conditions actuelles 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.

Il ressort de ces observations :

□ Une remise en cause de la fiabilité des études de trafic, un très grand nombre d'observations estime que le trafic induit par le projet est sous-évalué. Certaines observations soulignent les difficultés d'accès des services de secours et d'incendie pendant le week-end et les heures de pointe en semaine.

### *Avis des personnes publiques*

□ L'ARS et la MRAe soulignent une sous-évaluation du trafic induit par le projet. Elles demandent une modélisation des émissions de gaz à effet de serre (GES) à partir d'une étude de trafic réactualisée et corrigée.

La Métropole et la ville de Marseille, respectivement gestionnaire et autorité de police n'ont pas formulé d'observations particulières concernant les conditions de circulation et de stationnement et la capacité actuelle de l'avenue de la Madrague de Montredon de recevoir un trafic supplémentaire.

Après avoir pris connaissance et analysé l'étude complémentaire de trafic jointe aux réponses aux questions du PV de synthèse, la commission prend acte de ces nouvelles évaluations mais constate que :

□ Elle conduit à une réévaluation de **35%** du nombre de déplacements en voiture journaliers en saison d'été et de **11%** des mêmes déplacements journaliers dus aux logements.

□ Et aussi que :

- 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
- Cet aménagement est ponctuel et ne résoudra pas à lui seul le problème de l'accessibilité au quartier de la Madrague.

□ La commission relève 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 des mesures de réduction envisagées par le maître d'ouvrage : Le plan local de mobilité prévoit l'aménagement d'une liaison complémentaire de transport en commun et une piste cyclable seulement à l'horizon 2030.

Ainsi, l'effet des mesures de compensation exposées dans cette étude auraient dû être évaluées d'une période allant d'un horizon de 10 ans à 20 ans après la mise en service et non comme il le semble de la date de mise en service à un horizon de 20 ans, ce qui conduit à des réductions de trafic beaucoup plus faibles que celles annoncées dans cette étude

Aussi, la commission estime que :

□ Le projet dégradera très certainement les conditions actuelles de circulation et de stationnement de l'avenue de la Madrague de Montredon dû à l'impact de ce nouveau trafic, évalué à plus de 1300 véhicules/jour sur une voie qui s'avère saturée aux heures de pointe y compris hors saison d'été

□ La neutralité du projet sur le trafic ne pourra pas être assurée puisque les mesures de compensations énoncées ne pourront à elles seules diminuer la totalité du trafic induit par le projet du fait d'une part de leurs très probables surestimations et d'autre part elles ne seront effectivement mises en place au plus tôt que 10 ans après la mise en service du projet

□ 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

□ De plus, la commission relève aussi que les conditions de circulation et de stationnements anarchiques aux heures de pointes et le week-end peuvent rendre très difficile pour ces périodes l'accès des services de secours et d'incendie dans un temps raisonnable.

□ □ En conséquence, la commission demande au maître d'ouvrage et à la ville l'étude et la mise en œuvre d'une zone à trafic limité pour la desserte des villages de la Madrague et de Montredon. Cette mesure de compensation est la seule qui puisse concilier à la fois la réalisation de la réhabilitation de la friche Legré Mante tout en offrant des conditions d'accès acceptables aux populations riveraines de ce projet. La commission estime que c'est la seule mesure de réduction qui pourra être mise en œuvre avec un coût raisonnable et à brève échéance de manière efficace, et par 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.

### De la problématique de la qualité de l'air et nuisances sonores

Ce point concerne les gaz à effet de serre émis par le trafic routier de l'avenue de la Madrague de Montredon et les nuisances sonores dus au même trafic en phase exploitation du projet. La phase construction est traitée en phase travaux.

#### Observations du public

- 12 observations du public ont fait part de leurs inquiétudes quant aux nuisances sonores dues au trafic de l'avenue de la Madrague de Montredon
- Quelques observations du public citent l'impact des gaz à effet de serre sur la santé humaine.

#### Observations des personnes publiques

- La MRAe et l'ARS demandent une cartographie du bruit routier sur le site du projet et en bordure de la Madrague de Montredon à partir de mesures de bruit et d'évaluer l'impact des du trafic induit par le projet sur les futurs occupants du site et les populations riveraines...
- La Mrae et l'ARS demandent une estimation des émissions en phase exploitation.

## **Concernant les nuisances sonores en phase exploitation**

La commission constate 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 dû 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 et des riverains.

De plus, contrairement à la circulaire ministérielle du 25/05/2004 (ministère de l'écologie et du développement durable), □ 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'aux seuls bâtiments A1 et C alors qu'à priori aucune mesure n'est envisagée pour les étages supérieurs du bâtiment A2 et pour des parties du bâtiment C avec des vues obliques sur l'avenue.

La commission a pris note de l'engagement du maître d'ouvrage de présenter une cartographie du bruit au comité de vigilance.

## **Concernant les émissions des gaz à effet de serre.**

La commission prend note de l'engagement du maître d'ouvrage de présenter une estimation des émissions des gaz à effet de serre en phase exploitation au comité de vigilance.

## **Le risques d'incendie**

### **Avis des marins pompiers de Marseille**

La commission constate après avoir pris connaissance des quatre avis formulés par le Bureau des Marins Pompiers de Marseille et compte tenu du programme décrit p 5 de l'étude d'impact 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. Malgré ses demandes au PV de synthèse, la commission n'a pas pu obtenir cet avis.

□ La commission demande que l'avis des Marins Pompiers de Marseille portant sur le permis de construire n° PC-01355-21-O1382 PO (Lot A) soit produit.

### **Obligations légales de débroussaillage**

Après avoir analysé le dossier présenté à l'enquête et les réponses du maître d'ouvrage aux questions du PV de synthèse :

- La commission constate que 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 note que ces deux collectivités ne se sont pas prononcées sur cette intention.

□ Ainsi, 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.

□ □ En conséquence, la commission demande que le maître d'ouvrage s'engage à respecter les prescriptions des obligations légales de débroussaillage de la parcelle jusqu'au transfert à un autre propriétaire.

### **Pollution à la suite d'un incendie**

La commission constate que :

□ 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 mentionné dans l'IEM n'est pas envisagée au projet comme mesure d'évitement.

Après avoir pris connaissance des réponses aux questions posées dans le pv de synthèse, la commission constate que :

- L'interprétation de l'état des milieux mentionnée (IEM) a fait l'objet de 4 versions successives entre le 21/12/2018 et le 29/04/20
- La version définitive mentionne, développe et argumente ce risque. Ainsi, en l'état l'IEM recommande comme solution d'évitement en phase d'exploitation du projet de créer un poste de vigilance avancé.

□ □ En conséquence la commission estime qu'après avoir pris connaissance des conclusions de l'interprétation des milieux au sujet de ce risque, le maître d'ouvrage doit engager des investigations complémentaires pour confirmer ou infirmer ce risque. A défaut de telles investigations, il doit étudier avec les services incendies la localisation et le cofinancement possible de la construction d'un poste de vigilance avancé.

### **De la problématique du Permis de construire et de l'énergie RT2020**

Comme certaines observations l'ont fait remarquer, le dossier était difficile à appréhender. Après bien des difficultés de compréhension sur l'articulation des opérations concernant ce projet, il en résulte qu'il y a bien une même unité foncière, divisée en 3 lots A, B et C. En ce qui concerne l'étude d'impact sur laquelle la commission a travaillé, il y a deux permis de construire, qui concernent les deux lots A, B. Le troisième concerne le crassier, lot C qui sera étudié et soumis à enquête ultérieure.

Le lot A, permis PCn°0130552101382 28 décembre 2021 (280 logements collectifs, résidence de tourisme, résidence seniors, commerces, locaux à destination du public) correspond principalement à l'artificialisation existantes du milieu : usine, bureaux, bastides, cheminée en hauteur, et cuves avec la création d'un bâtiment collinaires phase 1, juxtaposé, en hauteur et au sud, à l'arrière d'un bâtiment existant, en direction de Marseilleveyre et la résidence belvédère au sud-est du terrain. Tous les documents déposés et soumis au public sont du mois de décembre avec un document datant du mois de mars qui est la notice descriptive architecturale et paysagère.

Le lot B, permis LOT B, PC 0130552101405, du 28 décembre 2021, (52 logements collectifs et individuels) correspond à la création de 5 bâtiments dit *habitat collinaire phase 2*, de 50 logements, avec la possibilité de les diviser et la réhabilitation des maisons rue de la marbrerie. Tous les documents présents au dossier d'enquête sont datés du mois de mars 2022, soit trois mois après le dépôt original.

### **Avis des personnes publiques**

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.

### **Réponses du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage nous a remis, après l'enquête publique, les récépissés du permis lot A, du PCn°0130552101382 28 décembre 2021, ainsi que celui du lot B, PC 0130552101405.

### **La commission** reconnaît

- Qu'après bien des demandes répétées, elle détient la preuve de dépôts au mois de décembre des deux permis. Le dossier de permis A est daté du mois de décembre 2021, et celui du permis B du mois de mars 2022
- A 3 jours près, la législation change pour toute création de bâtiment. Nous passons de bâtiment économe (50kw/m2/an), en bâtiment neutre, voire producteur d'énergie.

□ A l'époque actuelle, ici et maintenant, il est de l'intérêt public de chaque citoyen et de notre conscience morale d'agir devant l'urgence de la transition écologique, face à « *l'esprit d'audace de CONSTRUCTA qui cultive une liberté qui lui est chère, pour s'emparer de projets iconiques et faire rayonner son savoir-faire* », comme cela est écrit sur son site Il est difficilement concevable, devant l'urgence climatique qui se fait chaque jour plus pressante, de laisser construire de nouveaux bâtiments selon une loi énergétique datant de 2012 et non de 2020.

□ Réduire l'empreinte du bâtiment en termes de consommation énergétique et en produire (panneaux solaire photovoltaïque ou thermique) est donc nécessaire pour atteindre les objectifs ambitieux de la transition écologique, d'autant plus si, toujours selon Constructa, « *Constructa a hérité de ses origines méditerranéennes* » qu'il n'oublie pas que Marseille est la ville la plus ensoleillée de l'hexagone avec à minima ses 170 jours de soleil par an.

*Constructa : « La confiance se mérite. Une fois gagnée, elle n'est jamais acquise. Constructa travaille chaque jour à conserver celle des milieux financiers autant que la reconnaissance des professionnels »* et aussi des usagers ! Pour les acquéreurs futurs, il s'agit souvent de l'investissement d'une vie.

En conséquence les bâtiments neufs des lots A et B dans leur intégralité doivent être soumis à la RT 2020, qui prend effet dès le 1<sup>er</sup> janvier 2022. En effet, l'État aide les collectivités pour utiliser les friches (ici 2 millions d'euros) qui demandent souvent un surcoût, dans l'esprit d'un habitat durable et citoyen.

**Aujourd'hui, compte tenu du contexte politique (l'Ukraine et la difficulté d'approvisionnement en gaz) du contexte climatique, de l'urgence de la transition écologique, la création des logements neufs doit prendre en compte les caractéristiques d'économie d'énergie liée à la loi énergie RT 2020, applicable dès le 1<sup>er</sup> janvier 2022.**

## De la problématique du nombre de logement

Une cinquantaine d'observations remarquent que le nombre élevé de logements, en plus de la réhabilitation de l'usine et les bâtiments existants ou créés sur les surfaces artificialisées, est un motif de refus du projet. Trop de logements sous-entend plusieurs problématiques :

- La circulation (rendue encore plus difficile qu'elle ne l'est actuellement, aux alentours de 1300 véhicules jours supplémentaires)
- Une accessibilité difficile et aléatoire au secours pour des personnes ou pour les moyens de lutte contre les incendies. (En fonction des heures de la journée et des saisons)
- La pollution de fond en augmentation (inhérente à la circulation mais aussi aux nouveaux logements), Marseille fait partie des villes où la qualité de l'air en matière de seuil de dépassement de dioxyde de carbone a été relevé par le conseil d'Etat en juillet 2020, notamment par un déficit de transport en commun et ses embouteillages récurrents
- La compatibilité avec les équipements existant, dans un proche environnement, comme la capacité d'accueil de l'école, ou crèche
- L'impact sur la faune existante, dont l'étude est insuffisante comme il a été souligné durant la lecture du dossier d'étude d'impact
- L'insertion paysagère des nouvelles constructions dans les espaces naturels au-delà des emprises existantes.

## Avis des personnes publiques

- L'ARS : demande que les études démographiques soient affinées pour mieux en apprécier les conséquences sur les équipements existants
- La MRAE : demande à ce que les études de trafic pour la période d'exploitation soient revues, sachant que ce projet repose sur la mise en œuvre de fonctionnalité ou d'équipement ne dépendant pas du maître d'ouvrage.

## Réponse du Maître d'ouvrage

La réponse aux observations sur la modification du nombre de logement est négative puisque la discussion semble avoir déjà eu lieu, avec différents partenaires que sont la mairie, la métropole et autres parties prenantes.

Une autre raison invoquée par le M.O est que la subvention au titre du fond friche à hauteur de 2 millions d'euros est lié à l'assimilation, dans leur projet, de logements sociaux

## La commission

□ Entend l'importance des observations inhérentes à la réduction de la taille du parc immobilier. Il n'est pas demandé aux titulaires des observations du public de limiter spécifiquement les logements sociaux, puisqu'ils sont et peuvent être intégrés dans les bâtiments existants.

Ces mêmes observations sont actuellement produites par des riverains pour qui la circulation et le stationnement est déjà une problématique et un indicateur d'un problème majeur, de saturation de fréquentation lié notamment au logement.

Le parc des Calanques ne s'est pas prononcé, pourtant ils ont pris des mesures restrictives et organisationnelles quant à la fréquentation de leur site.

□ La réduction du logement d'appellation *collinaire* et notamment le bâtiment G pourraient concourir à répondre à ses observations. Le bâtiment G, phase 1 des habitats collinaires, 16 logements, lot N°A permis n°0130552101382 n'est pas pertinent pour plusieurs raisons. Sa situation géographique se trouve à l'extérieur du volume bâti principal du périmètre de l'aménagement de l'ensemble des bâtiments réhabilités ou reconstruits. Cette position en hauteur et anecdotique ne participe pas à l'homogénéité de l'ensemble architectural du bâti. Il porte atteinte à la situation spécifique du bâtiment J, dont la position dominante constitue et évoque l'ancien bâti. Selon le PC02, aménagement et paysage, sa situation en vis-à-vis du bassin et de l'espace ouvert sur la nature et au grand public, vient contraindre celui-ci au cœur du parc paysager avec un empiètement important sur la végétation, sans parler des aménagements nécessaires à cet immeuble (excavation) ou le stationnement de plusieurs places sur un accès piétons.

□ Son positionnement dans l'espace collinaire à proximité immédiate de l'EBC, empiétant sur une zone de ruissellement (zone pluviale n°2) est de nature à exposer l'implantation de ce bâtiment à des vecteurs de risques naturels incendie et ruissellement.

□ L'espace libéré du bâtiment G pourrait être consacré à une activité d'usage naturel des lieux, en complémentarité du bassin d'agrément. Il favoriserait le cheminement piéton en laissant libre cours à l'aménagement du talweg (montée vers Marseilleveyre vers l'entrée du parc) et viendrait conforter l'usage paysager. Cet espace respectueux de la flore et faune existante (arbre à cavité) permettrait d'asseoir l'opération avec une meilleure intégration de l'espace collinaire proche du parc naturel des Calanques.

□ En outre son éviction participerait de facto à une circulation moindre dans un espace de transition naturelle.

#### **Pour toutes ces raisons**

**□ La commission constate que le bâtiment G, n'est pas acceptable dans le schéma du projet.**

□ La commission a demandé l'application d'une Zone de Trafic Limité (ZTL), si celle-ci n'est pas appliquée pour diverses raisons, il serait élémentaire de prendre en compte le nombre trop élevé de logements.

Par exemple, le bâtiment K5 a une exposition difficile par rapport au reste des habitats collinaires. Il casse la terminaison de la barre rocheuse et bien trop avancé dans l'espace forestier.

En conséquence, un équilibrage est nécessaire entre ces deux problématiques. Chacune correspondant aux 2 parties prenantes, les collectivités et le maître d'ouvrage, pour le bien être des usagers. *Dixit CONstructa : « Dans le monde de l'immobilier, on ne traite que de l'humain, on est sur des territoires, on travaille pour des populations. Avant de nous lancer dans un projet immobilier, nous prenons le temps de nous imprégner des lieux, de comprendre la dynamique, les gens qui l'habitent, leurs coutumes. Ce temps d'observation est essentiel. Il fait notre marque de fabrique depuis plus de 50 ans ».*

#### **De la problématique des places de stationnement**

Les observations (une trentaine) sur le besoin en stationnement rassemblent deux usages :

- Pour les habitants. Il existe au quotidien un déficit d'une centaine de place de stationnement dans ce quartier, Madrague Montredon, de Marseille

- Nombreux sont les visiteurs dans ce quartier, attirés par le parc national des Calanques et les restaurants environnants.

### Avis des personnes publiques

Il faut étudier les moyens de restreindre l'accès aux voitures et leur stationnement (sauf résidents) pour un report modal significatif.

De ce fait, il en découle des équipements nécessaires pour tous les transports alternatifs, comme le vélo, le bus ...

### Réponse du Maître d'ouvrage

Le nombre de stationnement prévu correspond à la demande réglementaire des futurs besoins des habitants du projet de la Friche Legré Mante, des usagers à venir pour la résidence senior et le pôle actif commerces, service et tourisme, voire aux villageois qui en ont fait la demande.

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.

### La commission

Enregistre que le surplus de stationnements proposés aux riverains par le maître d'ouvrage doit servir à renforcer les capacités existantes dans le quartier. Les moyens de privatisation des lieux de circulation mis en place (bornes escamotables) répondent à la demande des riverains de ne pas édifier de nouvelles résidences totalement fermées.

La commission entend qu'il faut un report modal vers des transports en mode alternatif à la voiture. Dans un contexte de création de nombreux logements, de services et commerces, la proximité du parc, la fréquentation des lieux augmentera, et par voie de conséquence la nécessité d'équipements publics.

La commission demande à minima une intensification des transports en commun, des supports pour les vélos, support et la possibilité de recharger les vélos électriques, accessible à tous. Indirectement lié, des sanitaires et des poubelles !

La problématique du stationnement rejoint la question de la circulation (demande d'une ZTL) celui de trop de logement pour les humains et de la place laissée pour la nature § parc des calanques au sens large, l'air, l'eau, faune et flore. Le stationnement n'est qu'un enjeu déterminé par le nombre de logements et les activités.

**Il apparaît que le stationnement déficitaire pour les habitants ou les visiteurs sera sûrement une question toujours pertinente à la fin de cette opération, si celle-ci se réalise telle quelle, à moins qu'un choix se fasse entre le nombre de logements, à produire ou à réduire, ou une ZTL ou un mixte des deux.**

### De la problématique du crassier

Une observation du public demande d'éviter tout rejet à la mer.

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.

Après avoir analysé le dossier et pris connaissance des réponses aux questions posées dans le PV de synthèse,

### **la commission constate que :**

□ D'une part, La seule mesure d'évitement envisagée est de programmer les travaux de terrassement des parcelles A et C 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.

□ D'autre part, l'étude de réhabilitation du crassier (parcelle B) ne traite pas le problème du lessivage des sols par les eaux de ruissellement des pluies pendant les terrassements des lots A et C, ainsi le dossier (parcelle B) ne précise pas comment seront limités les ruissellements et le transport directement au milieu marin des matières en suspension (MES) et aussi des fines polluées pendant cette phase.

□ □ **La commission demande qu'un système de décantation soit étudié pour être opérationnel dès le début des travaux de terrassements des lots A et C**

### **De la problématique du Plan de Circulation, Plan de Prévention des risques Incendie et accès des personnes à mobilité réduite**

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

□ La mairie de secteur demande de 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

□ Elle demande également de regrouper les accès au site sur l'avenue de la Madrague de Montredon et non sur la traverse de la Marbrerie...

### **Plan de circulation**

La commission constate, à la suite de l'analyse des plans de masse des permis de construire que □ la gestion de l'accès au parking paysager reste difficile à comprendre compte tenu de la position de la borne envisagée. Cette ambiguïté devra être levée au stade du projet aux fins d'interdire l'accès à la circulation publique.

### **PPRIF**

□ 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 5,70 m à son extrémité suivant les côtes mentionnées sur les permis de construire.

□ □ **La commission demande que les caractéristiques géométriques de ces voies soient mises en conformité avec les prescriptions du règlement du PPRIF**

### **Accès des PMR**

Suivant 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.

### Des milieux naturels impactés et la proximité du parc national des Calanques

Le site du projet est entouré d'unités paysagère et naturelle d'une grande valeur, à minima citons- 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)* ». C'est ce qui fait le charme de ce site et sa particularité. Les différents périmètres environnementaux recensés, ainsi qu'une certaine faune, témoignent d'une grande richesse écologique et constituent de ce fait un enjeu fort à très fort au regard du projet d'aménagement.

Les études effectuées sur l'état initial prennent en compte le bâti existant de l'usine Legré-Mante et ses dépendances. Les études réalisées montrent que les chiroptères sont un enjeu fort à très fort notamment pour les minioptères de Schreiber.

Un autre enjeu moins emblématique, mais tout aussi important quant à la richesse du lieu, concerne l'avifaune nicheuses dont plus de 30 espèces ont été répertoriées sur ce site. Mais on ne connaît pas leur habitat ni leur nombre. Il y a pourtant des arbres à cavités présents sur le terrain.

L'évaluation appropriée des incidences Natura 2000 analyse le projet qui consiste uniquement en la réhabilitation des bâtiments d'exploitation, de bureaux ou d'habitats, leur modification, leur adaptation ou la création sur des espaces déjà minéralisés, ainsi que le bâtiment Belvédère. Il ne prend pas en compte les habitats collinaires phase 1 et 2, des lots A et B. .

#### **Avis des personnes publiques**

□ « *La MRAe recommande de justifier, pour les espèces de flore et les autres espèces de faune, ... et, à défaut, de réaliser des inventaires complémentaires* ».

#### **Réponse du Maître d'ouvrage**

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 à la suite de son avis.

#### **La commission**

entend que les études effectuées sur l'état de la biodiversité ont été faite bien qu'il y ait quelques manques. L'avifaune nicheuse par exemple n'est pas assez étudiées quant à leur habitat. Une étude sur l'état n'est que la première étape, l'incidence sur Natura 2000 en est une autre. Celle -ci n'est pas complète, il manque l'examen de l'impact des habitats collinaires, soit 66 logements supplémentaires, sur 3 étages à minima, une circulation motorisée plus importante, de la lumière...

Ces habitats se déclinent en 2 parties :

- Le bâtiment G, phase 1 des habitats collinaires, 16 logements, lot n°A permis n° n°0130552101382 n'est pas pertinent pour plusieurs raisons, comme nous l'avons au § nombre de logements
- Les bâtiments k : phase 2, 49 logements, lot B permis n° 0130552101405. Ces logements principalement des T3 et T4 sont divisibles, ce qui peut augmenter la fréquence de circulation.

Par ailleurs, le projet est naturellement valorisé par la proximité visible et intrinsèque du parc. Trois aspects lui sont liés :

- le premier est son accès. Celui est en lien direct avec les difficultés de circulation mais aussi pose le problème de sur fréquentation du parc
- La deuxième relève de la gestion entre les futurs ASL, durant l'exploitation du projet, et le parc
- Le troisième concerne la faune et la flore qui mérite une attention particulière. A l'heure actuelle où la biodiversité devient un enjeu crucial.

Au regard des qualités inhérentes du parc national des calanques, ce projet doit prendre des dispositions architecturales, d'implantation des bâtiments, de préservation des espaces naturels justes, afin de respecter une mesure équitable aux deux espaces. Aucune étude d'incidence n'a été faite sur l'impact des habitats collinaires, bâtiments k1-5 des 50 logements.

**□ De fait, à ce jour, devant l'urgence de la sauvegarde de la biodiversité, il est impossible de construire les habitats collinaires phase 2, sans procéder à une étude complémentaire d'incidence d'évaluation Natura 2000.**

Comme il a été vu précédemment au thème du nombre de logement, la situation du bâtiment K5 peut être un élément perturbateur pour la faune.

### Des propositions et de la prise de l'avis sur ce projet

De la prise en compte des avis des personnes publiques à l'écoute des interventions diverses, par déclarations directes ou indirectes de ceux que l'on pourrait appeler les « deux positions pour ou contre le projet », les travaux concernant l'aménagement de la friche Legré Mante sont pour tous une opportunité pour réhabiliter ce site et l'intégrer dans le décor, la culture et la vie locale à conditions que

- les signalements ci-dessus de mises en conformité avec les règles d'urbanismes, environnementales, ... soient pris en considération
- les structures immobilières répondent au défi du réchauffement climatique ce qui passe par la qualité de leurs constructions, leur nombre et leurs incidences sur trafic urbain.

## 3/ Conclusion de la commission d'enquête

---

### **Nous avançons plus haut :**

*« Le sujet de cette enquête sur un secteur en attente de projet ne permet pas au public en particulier, de saisir les limites exactes des éléments qui peuvent être pris en considération dans l'enquête ».*

et nous rajoutions :

*« Nous reprendrons tous les éléments du public sauf ceux d'évidence hors enquête, et conclurons par un avis qui reposera sur les seuls éléments concernés sans aucun doute sur l'enquête ».*

Pour arrêter notre avis, nous nous sommes imprégnés de ce que dans son préambule de « La dématérialisation de l'enquête publique en trois clics » de la CNCE, Brigitte Chalopin rendait de l'esprit et de l'être de l'enquête publique par les extraits qu'elle donnait de la législation :

*- « il importe que les habitants, qui sont les tiers intéressés à la conservation des propriétés communales dont ils jouissent par des voies plus ou moins directes, soient mis à même de s'expliquer librement sur les inconvénients et les avantages des aliénations projetées, et que leurs déclarations soient assez motivées pour qu'on puisse y trouver le moyen de les apprécier à leur véritable valeur<sup>1</sup> ».*

C'est tout à fait ce qui s'est passé dans cette enquête où la mobilisation citoyenne a été, qu'elle qu'en fut la position, à un niveau tel qu'elle ne peut qu'être respectée dans son attente parce que représentative de la volonté générale.

Brigitte Chalopin évoque également un texte qui a tout au long de cette enquête était en toile de fond des interventions :

### **« La Charte européenne de l'environnement et de la santé de 1989 :**

*« Droits et obligations.*

#### *1. Chaque personne est en droit :*

- de bénéficier d'un environnement permettant la réalisation du niveau le plus élevé possible de santé et de bien-être ;*
- d'être informée et consultée sur les plans, décisions et activités susceptibles d'affecter à la fois l'environnement et la santé ;*
- de participer au processus de prise de décision ».*

---

<sup>1</sup> Circulaire du comte Corbière, ministre de l'intérieur, adressée aux préfets s'agissant des enquêtes administratives, dites *commodo et incommodo*.

## **Nous témoignons ici :**

**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'ouvrage 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 émanant des personnes publiques avec de très importantes réserves, portent sur des manques d'études, des choix inadaptés, des insuffisances 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.**

**Nous déplorons que beaucoup trop d'éléments, constitutifs de l'avis et des conclusions ne soient pas toujours aboutis comme il se devrait ;**

**Pourtant nous faisons part de la satisfaction à peu près générale quant :**

- A la prise en considération de l'environnement culturel du secteur urbain qui sauvegarde la trace industrielle et historique du lieu
- A une structuration d'occupation économique et sociale très diversifiée s'ouvrant et s'articulant sur et avec son voisinage urbain
- Au souci du maître d'ouvrage, sinon de bâtir son projet avec la population environnante, du moins de l'informer, de considérer ses demandes et de les prendre en compte autant que faire se pouvait
- Au défi de taille relevé entre pollution, réhabilitation et construction immobilière dans un espace contraint à tous les niveaux : social, naturel et urbain.

**Aussi,**

**la commission d'enquête prononce un**

## **AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES**

**à « l'aménagement de la friche industrielle Legré Mante sur la commune de Marseille ».**

### **RESERVES**

#### **1/ Prise en considération des observations des personnes publiques :**

- Réaliser une étude d'estimation des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier et en phase exploitation et les présenter au comité de vigilance
- Réaliser une cartographie du bruit et une justification des protections acoustiques des bâtiments en front de rue et les présenter au comité de vigilance
- Les accès de voirie devront être dotés de pans coupés afin d'améliorer les conditions de visibilité. La largeur des voies de desserte devra être dimensionnée de façon que les véhicules puissent se croiser.

#### **2/ Prise en considération des problèmes de circulation :**

Concernant les problèmes de circulation et au vu de l'impact du projet sur les conditions de circulation locale, la Ville de Marseille et le maître d'ouvrage devront

- Étudier et mettre en œuvre une zone à trafic limité pour la desserte des villages de la Madrague et de Montredon.

#### **3/ Concernant les travaux de dépollution :**

- Compléter, par un bilan coût/avantage, l'étude de modélisation de l'impact des poussières jointe au Plan de Conception des Travaux, pour comparer deux scénarios pour les tranches de vitesse 5-19 km/h et 19-50 km/h et ainsi évaluer le gain d'abattement du taux des poussières avec une vitesse de moins 20 km/h  
Présenter au comité de vigilance les résultats et conclusions des compléments d'étude demandés

En l'absence, d'une telle comparaison, la mise en place d'une limite de la vitesse du vent à 20 km/h au-delà de laquelle les terrassements ne peuvent être entrepris devra être respectée

- Confiner dans un bâtiment, conformément au programme mentionné au plan de conception des travaux, les opérations de criblage et de concassage des matériaux réemployés pour les lots A et C
- Préciser et justifier par le maître d'ouvrage devant le comité de vigilance, de manière transparente, les choix quant à la mise en œuvre de la mesure de confinement pour les lots A, B et C, et, suivant l'appréciation du comité, l'exposer lors d'une réunion publique.

#### **4/ prise en considération de l'écologie et de l'urgence climatique**

- Soumettre à une mise à niveau énergétique selon la loi RT 2020 et selon la procédure liée au permis de construire, les habitats neufs des lots A et B, permis N°0130552101405, et n°0130552101382 (Logement Belvédères et habitat collinaire)
- Abandon de la construction du bâtiment G, habitat collinaire phase 1 du lot A, compte tenu de sa situation topographique, de ses risques induits, de ses incidences sur la faune et la flore et de sa non-intégration qui rompt l'équilibre d'aménagement du projet
- Soumettre les habitats collinaires du lot B à une nouvelle étude d'incidence Natura 2000
- Mettre en place des équipements accessibles à tous pour les vélos ainsi que des recharges électriques.

#### **5/ concernant la prévention des risques incendie :**

- Produire l'avis des Marins Pompiers de Marseille portant sur le permis de construire n° PC-01355-21-01382 PO (Lot A)
- Prendre alors en considération au stade des études de projet, l'ensemble des réserves formulées dans l'avis des marins pompiers du 20/09/2022
- Engagement du maître d'ouvrage à respecter les prescriptions des obligations légales de débroussaillage de la parcelle 109 jusqu'au transfert à un autre propriétaire.

Compte tenu que l'interprétation de l'état des milieux 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 :

- Préciser et évaluer ce risque par des investigations complémentaires en concertation avec le Bureau des Marins Pompiers, pour décider de l'opportunité de l'implantation d'un poste vigilance avancé comme mesure d'évitement.

#### **6/ Un système de décantation**

- Lancer une étude pour la réalisation d'un système de décantation des matières en suspension et des fines pour qu'il soit opérationnel dès le début des travaux de terrassements des lots A et C.

## **7/ Largeurs des voies internes et des trottoirs**

- Mettre en conformité la largeur des voies internes avec le règlement du plan de prévention des risques d'incendie de forêt
- Respecter les prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces, publics notamment, pour les trottoirs afin de garantir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Fait à Marignane le 25 novembre 2022

Cécile PAGES  
Commissaire enquêteur

Xavier Cor  
Commissaire enquêteur

Marcel GERMAIN  
Président de la commission