

VILLE DE MARSEILLE
(BOUCHES DU RHÔNE)

ENQUÊTE PUBLIQUE

**portant sur le projet de construction d'un bâtiment
hospitalier**

«Hôpital privé Marseille»

Boulevard Louis Armand à MARSEILLE

(12 ème arrondissement)

Dossier E 20000022-13

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

- M. Jean-Pierre PERRIN – Commissaire enquêteur

Novembre 2020

SOMMAIRE

1 – GENERALITES.....	P.3
1 – 1 – Identification du demandeur.....	P.3
1 – 2 – Objet de l'enquête publique.....	P.3
1 – 3 – Désignation du commissaire enquêteur/Arrêté d'organisation de l'enquête publique....	P.3
1 – 4 – Éléments relatifs à la procédure.....	P.3
2 – ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	P.4
2 – 1 – Éléments chronologiques.....	P.4
2 – 2 – Arrêté et avis d'enquête publique	
Publicité de l'enquête/Organisation de la consultation.....	P.6
3 – LE DOSSIER SOUMIS A L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	P.8
3 – 1 – Description du projet.....	P.8
3 – 2 – Les pièces constitutives du dossier.....	P.10
4 – DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	P.10
5 – OBSERVATIONS DU PUBLIC AU COURS DE L'ENQUÊTE.....	P.12
5 – 1 – Les soutiens du projet.....	P.12
5 – 2 – Les personnes qui s'opposent ou émettent des réserves sur le projet.....	P.15
5 – 3 – Les courriels arrivés hors délai.....	P.16
5 – 4 – Les courriels dans les délais par les pétitionnaires mais transmis après la clôture de l'enquête.....	P.16
5 – 5 – Les commentaires du commissaire enquêteur sur les observations du public.....	P.16
6 – PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.....	P.20
7 – MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE.....	P.27
8 – COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.....	P.78
9 – CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	P.82

1 – GENERALITES

1 – 1 – Identification du demandeur

La Ville de Marseille est l'autorité organisatrice de l'enquête publique.

1 – 2 – Objet de l'enquête publique

Demande de permis de construire déposée par la SCI Saint-Roch - 1309 avenue du Commandant HOUOT – 83130 LA GARDE- pour le projet de construction d'un bâtiment hospitalier – réunissant les établissements HMP Vert Coteau/ HMP Beauregard/ Soins Assistance (had/Siad/sad-sap) – Hôpital Privé Marseille, boulevard Louis Armand- 13012 MARSEILLE

1 – 3 – Désignation du commissaire enquêteur – Arrêté d'organisation de l'enquête publique

- La mairie de la Ville de Marseille, par lettre enregistrée le 16/03/2020, sollicite auprès de la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet la demande de permis de construire déposée par la SCI Saint-Roch pour la construction d'un bâtiment hospitalier, Hôpital Privé Marseille, boulevard Louis Armand- 13012 MARSEILLE.

La Présidente du Tribunal Administratif de Marseille, par décision du 01/04/2020 n°E 2000022/13, a désigné M. Jean-Pierre PERRIN en qualité de commissaire enquêteur pour ladite enquête .

- En exécution de l'arrêté n°2020 01367 en date du 06/08/2020 de Madame le Maire de Marseille, il a été procédé à une enquête publique qui s'est déroulée du 27/08/2020 au 30/09/2020 inclus, soit pendant 35 jours consécutifs, en mairie de Marseille – Direction Générale adjointe de l'Urbanisme, du Foncier et du Patrimoine (DGAUFP) – 40 rue Fauchier 13002 Marseille, siège de l'enquête.

1 – 4 – Éléments relatifs à la procédure

1-4-1-Textes législatifs et réglementaires

Sont concernés notamment:

- Les articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-27 du Code de l'environnement relatifs à l'enquête publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement;

1-4-2-Demande de permis de construire

La demande de permis de construire a été déposée le 20/09/2019 par la SCI Saint-Roch et enregistrée en mairie de Marseille sous le numéro PC 13055.19.0807.

2 – ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2 – 1 – Éléments chronologiques concernant l'enquête publique

- Désignation du commissaire enquêteur par décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille en date du 01/04/2020 en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet la demande de permis de construire déposée par la SCI Saint-Roch pour le projet de construction d'un bâtiment hospitalier, Hôpital Privé Marseille, boulevard Louis Armand- 13012 MARSEILLE;
- Échanges téléphoniques le 28/04/2020 avec la responsable du projet à la Ville de Marseille (Direction Générale adjointe de l'Urbanisme, du Foncier et du Patrimoine – Direction des Ressources partagées);
- Envoi des premiers éléments du dossier le 26/05/2020:
 - note de présentation du projet
 - demande de permis de construire (formulaire CERFA)
 - avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Provence-Alpes-Côte d'Azur sur le projet en date du 30/04/2020 ;
- Communications téléphoniques courant juin 2020 avec la responsable du projet pour l'organisation des permanences (dates, lieu...) et l'élaboration du projet d'arrêté ouvrant et organisant l'enquête publique;
- Transmission le 23/06/2020 du projet d'arrêté d'ouverture de l'enquête publique pris par la Ville de Marseille;

- Réunion le 08/07/2020 avec la Ville de Marseille et le maître d'ouvrage à la DGAUFP- 40 rue Fauchier, 13002 Marseille où se dérouleront les permanences:

- présentation du projet
- remise du dossier d'enquête publique

Au cours de cette réunion, il est précisé que le projet a évolué suite à l'enquête publique qui s'est déroulée en septembre/octobre 2018.

En effet, le projet a fait l'objet d'une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Marseille pour la réalisation de l'Hôpital Privé de Marseille, soumise à évaluation environnementale et enquête publique en 2018.

Cette déclaration de projet avait fait l'objet d'un avis défavorable du commissaire enquêteur en novembre 2018.

Par la suite, la commission d'enquête organisée de janvier à mars 2019 pour le projet de PLUi de la Métropole Aix Marseille Provence avait émis un avis favorable sur la réalisation de l'hôpital privé sous conditions levées dans le cadre du nouveau projet, objet de la présente enquête publique (suppression d'un bâtiment, de la passerelle, réduction du gabarit et de la hauteur, suppression de l'héliport, aménagement d'un espace vert).

Par ailleurs, le commissaire enquêteur de la présente enquête demande si l'avis de l'Agence Régionale de Santé a de nouveau été sollicité, l'avis de Septembre 2016 étant caduc. Il lui fut répondu: "C'est en cours".

Il demande également l'état de la procédure concernant la cession du terrain qui appartient à la Ville de Marseille à la SCI Saint-Roch. Les services de la Ville de Marseille, présents à la réunion, doivent vérifier ce dernier point. Ces demandes sont confirmées par le commissaire enquêteur par message électronique le 15 Juillet 2020 à la responsable du projet de la Ville de Marseille.

Visite du site boulevard Louis Armand, 12ème arrondissement de Marseille, à l'issue de la réunion.

- Envoi des compléments du dossier d'enquête le 14 Juillet 2020:

- étude acoustique,
- mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale.

et le 24 Août 2020: étude historique et documentaire géotechnique

- Réception le 10 Août 2020 de l'arrêté n° 2020-01367-VDM en date du 6 Août 2020 signé par Madame le Maire de Marseille relatif à l'ouverture et organisation d'une enquête publique sur le projet de construction de l'Hôpital Privé Marseille, boulevard Louis Armand, 13002 Marseille (**Annexe 1**) ainsi que de l'avis d'enquête publique (**Annexe 1**).

- Visite du site le 10 septembre 2020 lors de la sortie des élèves du collège Darius Milhaud : nombreuses voitures garées en double fil le long du boulevard Louis Armand ne laissant qu'une seule voie de circulation et empêchant le fluidité du trafic A noter que le bus (ligne 10) emprunte cette voie et s'est retrouvé bloqué un moment, des véhicules s'arrêtant sur la seule voie disponible pour récupérer les collégiens. Les agents de médiation sociale du collège tente de réguler la circulation.
- Réunion de travail le 14 Septembre 2020 avec le maître d'ouvrage. Plusieurs points abordés:
 - comprendre le fonctionnement du site lors de la mise en service de l'hôpital. Le maître d'ouvrage s'appuie sur les données de l'étude d'impact circulaire de Trans mobilités réalisée en septembre 2019 (voir étude p.18) qui démontrent un impact modéré du projet sur les flux circulatoires,
 - préciser les projets d'aménagement préconisés par l'étude (voir p.22) et les éventuels engagements de la Métropole sur ces réalisations. La Métropole a donné un avis négatif sur la mise à sens unique du boulevard Louis Armand. Pas d'éléments précis donnés sur les aménagements préconisés par l'étude.
 - vérifier que la demande de renouvellement de l'avis de l'ARS a été sollicitée. Il semble que cette demande n'ait pas été faite.
 - questions diverses:
 - quid du dossier "loi sur l'eau" mentionné dans l'étude d'impact ? Il sera réalisé après l'obtention du permis de construire.
 - quid de la fiabilité des travaux à réaliser au dessus du tunnel du métro? Les études et les travaux envisagés assurent de la sécurité de l'ouvrage. Le commissaire enquêteur note, néanmoins, que "l'AVP - note d'hypothèses générales des structures" réalisé par le BETREC en décembre 2019 mentionne "Il est sera vérifié que notre construction n'a pas d'incidences sur la stabilité et la résistance du tunnel"(sic).
 - problème de l'augmentation de la pollution liée à la réalisation du projet. Cette augmentation est somme toute modérée pour le maître d'ouvrage.
- Rencontre avec le service instructeur du permis de construire de la Ville de Marseille le 14 septembre 2020 permettant de vérifier la conformité du projet avec le PLUi de la Métropole Aix Marseille Provence. A ce stade de l'instruction, le projet paraît conforme à la réglementation fixée par le PLUi.
- Visite du site le 5 octobre 2020 en fin d'après-midi - État de la circulation pour atteindre le lieu

du projet. L'accès est rendu difficile en raison de la densité du trafic et de certaines voies embouteillées.

2 – 2 – Arrêté et avis d'enquête publique - Publicité de l'enquête – Organisation de la consultation

2-2-1-Arrêté et avis d'enquête - publicité

- L'arrêté n°2020 01367 VDM en date du 6 août 2020 de Madame le Maire de Marseille a fait l'objet d'un affichage au siège de l'enquête publique, 40 rue Fauchier 13012 Marseille.
- L'avis d'enquête publique a été affiché au siège de l'enquête publique , à la porte de l'Hôtel de Ville de Marseille, à la mairie des 11ème/12ème arrondissements de Marseille, ainsi que sur des panneaux accrochés sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, boulevard Louis Armand, Marseille 13012.
- Cet avis au public a été publié dans la presse régionale: la Marseillaise (11 août et 1er septembre 2020) et la Provence (11 août et 1er septembre 2020) .

Ces divers éléments font l'objet de l'**annexe 2** du rapport

L'arrêté et l'avis ont été également publiés sur le site internet de la ville de Marseille (<https://www.marseille.fr/logement-urbanisme/concertations-enquetes-consultations-publiques>)

2-2-2- Les permanences du commissaire enquêteur :

Elles se sont tenues au siège de l'enquête publique, 40 rue Fauchier, 13002 Marseille:

27/08/20	9h - 12h
04/09/20	14h - 17h
11/09/20	9h - 12h
14/09/20	14h - 17h
21/09/20	9h - 12h
30/09/20	14h - 17h

2-2-3- Le dossier d'enquête :

- Le dossier d'enquête ainsi que le registre d'enquête ont été tenus à la disposition du public, en mairie de Marseille – Direction Générale Adjointe de l'Urbanisme, du Foncier et du Patrimoine – 40 rue Fauchier 13002, siège de l'enquête, pendant une durée de 35 jours consécutifs, du jeudi 27 août 2020 au mercredi 30 septembre 2020 inclus ;
- Le dossier d'enquête était, par ailleurs, consultable sur le site internet de la Ville de Marseille (<https://www.marseille.fr/logement-urbanisme/concertations-enquetes-consultations-publiques>) ainsi que sur un poste informatique mis à disposition du public à la mairie de Marseille, 40 rue Fauchier 13002 Marseille.

2-2-4- La prise en compte des observations et propositions du public :

- Cette prise en compte a été effectuée par: le registre d'enquête ouvert pendant 35 jours consécutifs, du jeudi 27 août 2020 au mercredi 30 septembre 2020 inclus à la mairie de Marseille, 40 rue Fauchier 13002 Marseille;
- des courriers par voie postale adressés au commissaire enquêteur à la mairie de Marseille – DGAUFP - 40 rue Fauchier 13002 Marseille;
- des courriers électroniques sur le site dédié: hopitalprivemarseille@marseille.fr

Par ailleurs, des permanences téléphoniques avaient été prévues dans l'arrêté et l'avis d'enquête publique pour tenir compte du contexte sanitaire dans lequel cette enquête s'est déroulée. Le commissaire enquêteur n'a reçu aucun appel.

L'ensemble des observations a été mis à la disposition du public jusqu'au 30 septembre 2020 inclus.

3 – DOSSIER SOUMIS A L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3 – 1 – Description du projet :

- Le projet consiste à regrouper deux établissements hospitaliers privés de Marseille – Beaugard et Vert Coteau – sur une unité foncière cadastrée 875Z94 correspondant à une emprise d'un peu moins de 2 hectares occupée par les bâtiments de l'ancien collège Louis Armand, Boulevard Louis Armand dans le 12ème arrondissement de Marseille.

- Le terrain d'assiette du projet est classé en secteur UQM2 au PLUi de la Métropole Aix-Marseille. Le règlement de cette zone fixe un plafond constructible calé à l'altitude +97,00 NGF et impose 15% d'espaces en pleine terre.
- La construction projetée représente une surface de plancher de 61 375 m² et une emprise au sol maximale d'environ 11 000 m² sur le niveau du 1er sous-sol.
- Le bâtiment en R+6 et 5 niveaux de sous-sol comprendra 570 lits et 710 places de stationnement.
- Rappel de quelques éléments importants:

a). L'enquête publique porte sur la demande de permis de construire déposée le 20 septembre 2019 par le SCI SAINT-ROCH pour le projet de construction d'un bâtiment hospitalier en R+6 réunissant les établissements HMP Beauregard et HMP Vert Coteau qui serait implanté boulevard Louis Armand à Marseille (12ème arrondissement) ;

b). Le projet de construction a évolué suite aux enquêtes publiques qui se sont déroulées en septembre/octobre 2018 et de janvier à mars 2019, rappelées au point 2.1 du présent rapport : suppression d'un bâtiment, d'une passerelle, d'une hélisation et réduction de la hauteur du bâtiment principal ;

c). Le terrain appartient à la Ville de Marseille. Une délibération du Conseil municipal du 30 juin 2014 avait approuvé le principe de sa cession au profit du GIE Sainte-Marguerite.

En novembre 2019, le projet de délibération du Conseil municipal prévoyant le déclassement du domaine public du terrain et sa vente avait été retiré de l'ordre du jour ;

d). En terme d'accessibilité, le site est desservi par deux lignes de bus (ligne 67 et ligne 10) et par le métro 1 avec la station Louis Armand ;

e). Une partie du tunnel du métro de la ligne 1 traverse le terrain sur lequel serait construit le bâtiment. Des travaux spécifiques répondant à cette contrainte sont envisagés ;

f). La durée des travaux de démolition et de construction est estimée à 44 mois ;

g). Le volume de matériaux amiantés sur le site de l'ancien collège Louis Armand est évalué à 410 tonnes ;

h). Le projet de regroupement Vert Coteau/Beauregard sur le site du boulevard Louis Armand à Marseille avait fait l'objet d'une décision favorable de l'Agence Régionale de Santé PACA le 9 septembre 2016. La validité de cette décision est caduque, le projet n'ayant pas reçu de commencement d'exécution dans le délai de 3 ans.

3 – 2 – 77 pièces constituent le dossier soumis à l'enquête publique numérotées de 1 à 43 (Annexe 3)

Il comprend notamment:

- une demande de permis de construire - pièce n°1;
- une étude d'impact et son résumé non technique - pièce n°20;
- l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de Provence-Alpes-Côte d'Azur en date du 30 avril 2020 - pièce n°33;
- le mémoire du maître d'ouvrage en réponse à l'avis de la MRAe de juin 2020 - pièce n°34;
- la décision de l'Agence Régionale de Santé en date du 9 septembre 2016 autorisant le regroupement de l'hôpital privé Marseille Beauregard et de l'hôpital privé Vert Coteau dont la validité est caduque, le projet n'ayant pas reçu le commencement d'exécution dans le délai de 3 ans tel que prévu par la réglementation (la caducité de cette décision est précisée dans la liste des pièces du dossier) - pièce n°43;

Outre les différents plans constitutifs du dossier, on mentionnera également:

- l'étude d'impact circulaire d'un nouvel hôpital (Trans mobilités – Juin 2019) - pièce n°29;
- l'étude “Air et Santé” (Conseil Ingénierie Air – Novembre 2017)- pièce n°28;
- les notes d'hypothèses générales de structure (BETREC – 13/12/2019) - pièce 32;
- l'étude géotechnique de conception (Géotec – 26/12/2017) - pièce n°30;
- l'étude acoustique (Conseil Ingénierie Acoustique – Juin 2020) - pièce n°35;
- une série de photographies concernant l'insertion du projet dans l'environnement proche et lointain - pièces n°5/17/18 et 19.

Les éléments constitutifs du dossier, pour la plupart très techniques, ont permis au public de disposer d'une information complète sur le projet soumis à l'enquête publique.

4 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Conformément à l'arrêté n°2020 01367 du 6 août 2020 de Madame le Maire de Marseille, les permanences ont eu lieu au siège de l'enquête, en mairie de Marseille, 40 rue Fauchier 13002, les 27 août, 4, 11, 14, 21 et 30 septembre 2020.

Malgré le contexte sanitaire dans lequel s'est déroulée l'enquête publique en raison de la pandémie de la Covid 19, celle-ci s'est tenue dans des conditions satisfaisantes:

- locaux mis à disposition adaptés à la réception du public permettent notamment le respect de la distanciation physique;
- un ordinateur installé dans les locaux ouvrait la possibilité de consulter les observations reçues notamment par voie électronique;
- gel hydroalcoolique, masques, stylos mis à disposition du public;
- avis d'enquête affichés sur les lieux de permanence;
- échanges réguliers avec l'autorité organisatrice de l'enquête;
- compte tenu du nombre important de courriels reçus sur le site dédié à l'enquête publique (653 au total), leur traitement logistique a rencontré quelques difficultés.

Des problèmes informatiques ont entraîné des retards dans la transmission de documents au maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête publique ne lui permettant pas d'en prendre connaissance et d'apporter des réponses argumentées au procès-verbal de synthèse dans les délais prescrits par l'article R.123-18 du Code l'environnement.

Le maître d'ouvrage a sollicité un délai supplémentaire par courriel en date du 16 octobre 2020 .

Conformément à l'article L.123-15 du Code de l'environnement, le commissaire enquêteur a demandé à la Ville de Marseille d'accorder ce délai supplémentaire.

La Ville de Marseille a accordé un délai supplémentaire par courrier en date du 30 octobre 2020

(Annexe 4).

Enfin, le 23 octobre 2020, le commissaire enquêteur a reçu 24 courriels transmis par la Ville de Marseille datés du 19 septembre détectés tardivement par les services de la Ville.

Ces courriels, envoyés par les requérants au cours de la période de l'enquête publique mais reçus bien après la clôture de cette enquête , n'ont pas été traités par le commissaire enquêteur. Ils figurent en **Annexe n°5** .

5 – OBSERVATIONS DU PUBLIC AU COURS DE L'ENQUÊTE - UNE PARTICIPATION EXCEPTIONNELLE

- Plus de 4200 personnes se sont exprimées au cours de l'enquête publique.

Il a été recensé 27 pétitions qui ont regroupé plus de 3000 personnes.

La participation du public s'est traduite par:

- 653 courriels (dont 11 hors délai et 24 courriels transmis par la Ville de Marseille le 23 octobre 2020 mais envoyés par les requérants le 19 septembre 2020. Ces courriels n'ont pas été analysés mais figurent en annexe;
- 32 courriers par voie postale;
- 18 observations portées sur le registre d'enquête.

En dépit du contexte sanitaire, à l'exception de la première permanence, toutes les permanences ont vu des personnes se déplacer pour marquer leur opinion sur le projet de construction de l'établissement hospitalier (21 personnes).

Cette mobilisation exceptionnelle démontre que l'enquête publique s'inscrit bien dans une démarche de démocratie participative, citoyenne.

Compte tenu du nombre important d'observations déposées, il n'a pas été jugé utile d'en dresser la liste exhaustive. L'analyse effectuée par le commissaire enquêteur permet de donner les grandes lignes de ces observations.

Le commissaire enquêteur tient à témoigner de sa reconnaissance à celles et ceux qui se sont exprimés au cours de cette enquête et plus particulièrement les personnes qui, à travers leurs observations en termes mesurés, ont pu démontrer des perspectives de dialogue possible.

- Ce projet voit s'opposer deux conceptions totalement divergentes: d'une part essentiellement les professions de santé qui y sont favorables, d'autre part, une partie des habitants qui expriment réserves et oppositions.

5 – 1 – Les soutiens du projet:

De nombreux témoignages de soutien provenant en majorité du corps médical mais aussi de plusieurs riverains ont été déposés.

Les professions de santé ont marqué leur souhait de voir se réaliser le projet: urgentistes, chirurgiens, gynécologues obstétriciennes, orthopédistes, kinésithérapeutes, anesthésistes réanimateurs, cardiologues, infirmiers, radiologues, endocrinologues, oncologues, médecins généralistes...

On notera notamment le Collectif Médecins contre l'abandon du projet HPM (136 personnes / courriel n°317), 38 mails de praticiens exerçant à Beauregard ou à Vert Coteau (courriel n°325), le Collectif des Patients, médecins, biologistes, kinésithérapeutes qui a regroupé 1955 personnes dont la plupart exerçant à Marseille (courriel n°519). On notera également le soutien du Maire des 11ème/12ème arrondissements de Marseille (courriel n°112 et courrier n°16) ainsi que de deux représentants d'organisations syndicales (Registre n°14 et 15).

Afin de structurer les principaux arguments avancés par les partisans du projet, il a été procédé à une classification autour de 9 rubriques sur la base des 495 observations recensées.

a) L'utilité publique du projet, l'intérêt général et collectif qu'il représente sont sous-entendus dans l'ensemble des observations émises en faveur du projet.

31 observations mettent en avant ce point.

Il y est notamment décrit les services de soins qui seraient installés dans l'établissement hospitalier ainsi que les capacités de prise en charge des patients.

A cet égard, on signalera la pétition du Collectif des Patients, médecins, biologistes, kinésithérapeutes signée par près de 2000 personnes exerçant majoritairement à Marseille (courriel n°337), la pétition de 136 médecins contre l'abandon du projet (courriel n°317), 38 lettres de soutien signées par les praticiens de Vert Coteau (courriel n°325), le témoignage de la Présidente de la Commission Médicale d'Établissement de Beauregard (courriel n°58 et registre n°4), les arguments avancés par le Directeur Général de "Hôpital Privé" de Marseille, promoteur du projet (courriel n°341 et registre n°5), le courriel n°557, etc.

b) une offre de soins renouvelée et modernisée.

C'est l'observation la plus souvent mentionnée (111 fois recensée) fortement articulée avec le point a) ci-dessus, rappelant le contexte sanitaire actuel et les services hospitaliers impactés par le projet. On citera les mentions sur le registre d'enquête n°1 (numéros 4, 6, 7, 12, 13, 15, 17) et celles reçues par voie postale (numéros 11, 13, 16, registre d'enquête n°2).

c) des conditions de travail améliorées et une meilleure prise en charge des patients.

62 mentions au total.

On lira les courriels n°113 du Docteur Dyen, n°136 de Mme Louzon, n°152 de Mme Narbonne, n°182 du Docteur Chloé Ammar, etc.

d) le regroupement de deux hôpitaux en un lieu unique.

65 observations évoquent l'enclavement et la vétusté des hôpitaux de Beauregard et de Vert Coteau en soulignant les impacts environnementaux du nouveau projet “aux normes nouvelles et innovantes, plus respectueux de l'environnement et moins énergivore” et la diminution de l'empreinte carbone du fait de la fusion en un seul établissement.

Voir courriels n°490, n°494, n°519, n°528, le courrier n°14 (registre n°2), etc.

e) l'accessibilité du site.

Rappelée à travers 81 observations en raison de la proximité des transports en commun, en particulier du métro au regard de la situation de Beauregard, enclavée et sans transports en commun.

Voir courriels n° 257, 258, 259, 260, 261, 618, etc, les mentions 7 et 17 du registre n°1, les courriers reçus par voie postale (n°8, 14, 16, ce dernier étant envoyé par le Maire des 11 et 12ème arrondissements de Marseille / Registre n°2).

f) suppression d'une friche, désamiantage et création d'espaces verts.

36 mentions.

Il est mis en avant “la suppression d'une friche qui dénature le quartier de St Barnabé, une économie conséquente pour la collectivité avec la prise en charge des coûts de démolition et de dépollution et la création d'espaces verts qui amélioreront le paysage” (courriels n°268, 326, 342, 412, 470, etc.), le courrier n°13 ou la mention portée sur le registre n°1 (n°6).

g) maintien, création d'emploi.

Ce point est mentionné à 34 reprises dans les observations.

Il peut être illustré par la formulation: “cet hôpital sera un grand pourvoyeur d'emplois et sera un pôle économique important de la Ville de Marseille” (courriels n°471, 428, 490, 508, 522, 532, etc.).

h) un équipement hospitalier pour les marseillais et sa métropole.

63 mentions.

Il est mis en avant la création d'un établissement hospitalier à l'échelle de la Ville de Marseille et de sa Métropole.

Voir courriels n°508, 537, 547, 551, 556, 591, 600, 616, 240, 241, etc.

i) soutien sans en préciser les raisons:

12 mentions.

5 – 2 – Les personnes qui s'opposent ou émettent des réserves sur le projet.

Les observations du public contre le projet ont été synthétisées dans le procès-verbal de synthèse rédigé et transmis le 5 octobre 2020 à la Ville de Marseille et au maître d'ouvrage du projet.

Il a été commenté par le commissaire enquêteur lors de la réunion avec la Ville de Marseille et le maître d'ouvrage le 6 octobre 2020.

Il a été rappelé que le PV de synthèse soulignait plus précisément les arguments avancés contre le projet afin que le maître d'ouvrage puisse y répondre.

Le PV de synthèse ainsi que la réponse du maître d'ouvrage figurent aux points 6 et 7 ci-dessous.

Concernant les chiffres donnés dans ce PV de synthèse, il y a lieu de les compléter :

ce sont au total 1567 observations qui ont été analysées réparties selon les 15 rubriques:

- a) augmentation du trafic: 303 mentions;
- b) enclavement: 126 mentions;
- c) pollution: 215 mentions;
- d) nuisances sonores: 188 mentions;
- e) stationnement: 97 mentions;
- f) sécurité: 113 mentions
- g) pertinence du projet: 121 mentions;
- h) intégration urbaine: 32 mentions;
- D) caractéristiques du projet: 147 mentions;
- j) informations insuffisantes: 59 mentions;
- k) propositions alternatives: 82 mentions;
- l) problèmes liés à l'amiante: 29 mentions;
- m) situation par rapport au métro: 9 mentions;
- n) inondations / écoulement des eaux: 20 mentions;
- o) opposition: 26 mentions.

Ainsi que pour les partisans du projet, on remarquera que la participation à l'enquête publique s'est exprimée de manière individuelle mais aussi collective.

Par exemple, la pétition de la Résidence “Le Clos des Muguets” - 24 personnes (courriel n°153), le syndic et les membres du syndicat des copropriétaires “Le Clos des Muguets” (courriel n°365), l'association Union des Locataires Cité Jardins Blancarde (n°441), des pétitions ayant regroupé 855 signatures d'habitants du secteur (courriels n° 442,443, 444, 448, 449, 450, 452,453, 457, 459,461, 468, 486, 487, 505, 529, 542, 544), le courriel n°302 de l'association “Collectif Laisse Béton”, le dépôt par le CIQ Bois Luzy de 85 signatures (Registre d'enquête n°1- observation n°10 – Annexe 1 – 110 pages).

On notera également la mobilisation des habitants à travers l'association "Nos Quartiers Demain" qui, dans sa requête (courriel n°545, et le registre d'enquête n°1- observation n°11 – Annexe 2) développe une argumentation contre le projet rappelant notamment l'historique de la suppression du collège Louis Armand, de la reconstruction du collège Darius Milhaud pour permettre l'accueil de 600 élèves, au lieu des 1800 élèves précédemment. Cette association présente, par ailleurs, un projet alternatif.

Enfin, la Fédération d'Action Régionale pour l'Environnement (FARE Sud) – courriel n°388 et registre/Annexe 6 – livre ses observations qui militent contre le projet.

5 – 3 – 11 courriels sont arrivés hors délai n'ont pas été traités.

Il s'agit des courriels

- n°619 – Mr Eric Léna – envoyé le 1/10/2020 à 0h07
- n°620 – Mme Florence Marly – envoyé le 1/10/2020 à 6h52
- n°621 – Mme Bénédicte Simoni – envoyé le 1/10/2020 à 11h20
- n°622 – Mr Nicolas Sauvajon – envoyé le 1/10/2020 à 18h03
- n°623 – Mr Patrick Zylberman – envoyé le 1/10/2020 à 15h31
- n°624 – Mme Christine Gastaldi – envoyé le 1/10/2020 à 20h35
- n°625 – Mme Caroline Curvale – envoyé le 2/10/2020 à 17h21
- n°626 – Mme Christelle Arbola – envoyé le 4/10/2020
- n°627 – Mr Mathieu – envoyé le 4/10/2020
- n°628 – Président CME – envoyé le 5/10/2020
- n°629 – Mme Prisca Quentin – envoyé le 5/10/2020.

5 – 4 – 24 courriels datés du 19 septembre 2020 ont été transmis au commissaire enquêteur le 23 octobre 2020 par les services de la Ville de Marseille, après la clôture de l'enquête fixée au 30 septembre 2020.

Ces courriels n'ont pas pu être mis à la disposition du public et n'ont pas été analysés. Ils figurent en annexe du présent rapport (**Annexe n°5**).

5 – 5 – Commentaires du commissaire enquêteur sur les observations du public.

Ce dossier complexe voit s'opposer deux approches divergentes:

- le projet de création d'un hôpital ouvrant une offre de soins complète, renouvelée et modernisée conçu pour répondre à un besoin considéré d'intérêt général et collectif. Il viendrait remplacer deux établissements mal desservis ou vétustes (Beauregard et Vert Coteau);

- un projet qui soulève l'opposition d'une partie des habitants du quartier quant au choix du site, aux problèmes d'accessibilité, de trafics routiers, de stationnement, de pollution atmosphérique, de nuisances sonores et de sécurité soulignant, par ailleurs, la forte urbanisation récente concentrée sur le 12ème arrondissement de Marseille et le caractère résidentiel du site.

a) concernant le soutien apporté au projet:

On soulignera l'importante mobilisation du corps médical et des professions de santé en faveur du projet, considéré comme un projet d'intérêt général qui a vocation à répondre à un besoin qui touche non seulement l'environnement immédiat du site mais également le territoire marseillais et la métropole dans son ensemble. Ces deux aspects sont mentionnés à 94 reprises (sur 495) dans les observations recueillies.

Par ailleurs, en rappelant le contexte sanitaire actuel et détaillant les services hospitaliers impactés par le projet, la majorité des observations se concentre sur l'offre de soins modernisée et renouvelée qu'entraînerait la réalisation de l'hôpital en insistant sur le fait qu'il permettrait le regroupement de deux établissements considérés comme enclavés ou obsolètes (Beauregard et Vert Coteau). Le regroupement aurait des impacts environnementaux non négligeables en raison d'une construction plus respectueuse de l'environnement (moins énergivore / diminution de l'empreinte carbone).

176 observations font état de ces deux aspects (sur 495 observations analysées).

En outre, à travers 81 observations, les partisans du projet notent que le site serait facilement accessible par la présence de la station de métro Louis Armand et de deux lignes de bus.

D'autre part, les conditions de travail du personnel hospitalier ainsi que la prise en charge des patients seraient améliorées par la construction d'un nouvel établissement. Pourvoyeur d'emplois, il serait un pôle économique important pour la Ville de Marseille.

96 observations ont été recensées sur ces 2 points.

Enfin, la suppression d'une friche, le désamiantage du site et la création d'espaces verts sont rappelés 36 fois à travers les observations.

Le commissaire enquêteur estime que les arguments avancés par les personnes favorables au projet et leurs préoccupations en matière de santé publique démontrent qu'un tel équipement hospitalier serait utile à la métropole marseillaise, au-delà de la problématique "public/privé" peu abordée dans les observations du public et que son caractère d'intérêt général est pertinent. La pandémie de la COVID-19, la crise sanitaire actuelle révèlent l'aspect très sensible de cette question.

Au-delà du contexte, la question de l'intérêt général peut se poser: est-il dans les préoccupations du corps médical ou dans l'avis exprimé par les riverains qui s'opposent au projet?

L'enquête publique a pour objet essentiel l'information et la participation du public aux décisions le concernant et l'appréciation qui peut être apportée sur l'environnement.

Après cette présente enquête publique, l'obtention du permis de construire, la vente du terrain par la Ville de Marseille, les phases de travaux de démolition et de construction, dans le meilleur des cas, le projet ne verra le jour qu'à l'horizon 2024 alors que la réflexion sur la réalisation d'un établissement hospitalier sur ce site a débuté en 2013.

On peut s'interroger sur la responsabilité des pouvoirs publics qui ont proposé ce lieu de construction d'un établissement hospitalier sans mesurer les caractéristiques urbaines du site ni chercher à recueillir l'avis des habitants. Il n'y eut aucune prospection foncière autre ni concertation autour du projet. Peut-on réaliser un projet de cette importance sans l'adhésion d'une majorité des habitants?

Peut-on réaliser ce projet à proximité immédiate d'un collège, d'une école maternelle, d'une piscine, d'un jardin public, d'une aire destinée aux forains dont les véhicules n'ont qu'une issue sur le boulevard Louis Armand comme les véhicules utilisant le parc-relais du métro?

Dans un urbanisme très contraint, on ne peut que constater qu'aucune réflexion n'a été menée pour étudier les conditions de réalisation d'un tel équipement sur le site retenu (plan de circulation, réaménagement des voies, etc.). Certaines observations faites par les partisans du projet sont significatives à cet égard: "Comment accepter que l'on nous oppose des troubles de circulation existant déjà (souligné par le commissaire enquêteur) puisqu'ils sont dus au collège Darius Milhaud?..."

(courriels similaires n°58, 284, 557, 559).

Concernant le problème de la friche et particulièrement celui de l'amiante, force est de constater que depuis le déplacement du collège Louis Armand en 2014, aucune mesure de protection n'a été prise par le propriétaire du terrain.

Enfin, la réalisation de l'hôpital au-dessus du tunnel du métro laisse perplexe.

Un principe de précaution ne devrait-il pas s'appliquer?

b) concernant les observations relatives aux réserves ou oppositions au projet:

Plus de 1500 observations ont été analysées.

Ce n'est pas uniquement une opposition entre un projet considéré d'intérêt général et la "tranquillité" revendiquée des riverains qu'il s'agit d'apprécier à travers cette enquête publique mais bien les conséquences du projet sur l'environnement en rappelant les différents arguments avancés par les opposants au projet:

- un site enclavé et saturé par la circulation et le stationnement sauvage (c'est la préoccupation majeure des opposants; il est mentionné 526 fois sur les 1567 observations);
- compte tenu de l'augmentation du trafic, les conséquences en matière de pollution atmosphérique et de nuisances sonores seront aggravées (403 observations);

- la proximité du collège Darius Milhaud, d'une école, d'une piscine, d'un jardin public avec la présence d'un établissement hospitalier pose la question de la sécurité des personnes (113 mentions);
- les caractéristiques du projet et son intégration urbaine et paysagère dans l'environnement sont questionnées. Il s'agit ici d'une remise en cause du projet architectural, de sa volumétrie et des nuisances visuelles qu'il risque d'entraîner (179 observations).

Le PV de synthèse (voir chapitre 6) évoque les autres points soulevés par les opposants au projet.

Le commissaire enquêteur a étudié l'ensemble des documents produits par le maître d'ouvrage et mis à disposition du public.

Dans "l'étude d'impact circulaire d'un hôpital" (Trans Mobilités – septembre 2019), il est indiqué que le trafic généré par le projet, en s'appuyant sur des sites hospitaliers comme celui de Cannes (dont la situation est peu comparable à celle du projet) entraînerait une augmentation du trafic de 3700 véhicules/jour, deux sens confondus, soit 6% d'augmentation. L'étude évalue l'augmentation des flux sur les voies autour du projet (+1900 véhicules/jour sur le boulevard Louis Armand), fait état de "carrefour et sections à enjeux" en préconisant des aménagements au regard des enjeux identifiés (voir notamment p.22). Il ne semble pas qu'il soit fait mention des problèmes circulatoires liés au collège Darius Milhaud ni qu'il soit tenu compte de la projection des fréquentations du nouvel hôpital rappelé par le promoteur du projet (70 000 patients/jour – 200000 consultants – 1500 salariés – 200 médecins) – courriel n°341.

Concernant la problématique de la qualité de l'air, l'étude "Air et Santé" - Conseil Ingénierie Air – Novembre 2017 - précise: "A l'horizon 2020, la mise en service du projet entraîne une augmentation générale de l'ordre de 30% des émissions de l'ensemble des polluants modélisés..." en ajoutant "mais les émissions restent limitées car le trafic est relativement faible..." (voir p.29).

Outre qu'une augmentation de 30% des émissions n'est pas négligeable, on peut supposer qu'un trafic plus important viendrait augmenter ce chiffre, ce que laisse entendre l'étude: "L'implantation du projet entraîne une augmentation du nombre de kilomètres parcourus de 29% par rapport à l'état de référence 2020. Le projet engendre indéniablement un nombre de véhicules par jour supplémentaire lié à la fréquentation du nouvel hôpital" (voir p.28).

Par ailleurs, dans l'étude d'impact générale (Morancy Conseil Environnement – Décembre 2019), un certain nombre d'enjeux environnementaux de l'aire d'étude sont mentionnés dont la qualification va de nul/faible/modéré/fort/très fort.

Il aurait été intéressant de mieux expliciter ce qui relève des enjeux forts (le bâti) et des enjeux très forts (la desserte et l'accessibilité, le paysage, les trafics et circulation routière, ce dernier point étant considéré "très fort" p.8 et "modéré" p.91) et d'en tirer des analyses précises.

En outre, le commissaire enquêteur tient à souligner la qualité des observations de certaines personnes qui s'opposent au projet. A titre d'exemple, on citera la contribution argumentée de Mr et Mme Guillaume Esteve (courriel n°119) et les planches de diaporama exposées par Mr et Mme Barthélémy au registre d'enquête

publique n°1-observation n°16 – Annexe 3.

Enfin, à signaler qu'à part Monsieur Julien Ravier, Maire des 11ème et 12ème arrondissements, favorable au projet tout en soulevant quelques remarques (courriel n°112 et courrier postal n°16), Monsieur Robert Assante, ancien Maire du secteur (courriel n°238), opposé au projet et Monsieur Thibaud Rosique, conseiller d'arrondissement du 6ème secteur, au nom des 6 élus du groupe "Printemps Marseillais – Majorité municipale" de ce secteur, également opposé au projet (courriel n°352), les élus ne se sont pas prononcés au cours de l'enquête publique.

6 – PROCES- VERBAL DE SYNTHESE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Conformément à la réglementation, ce PV a été transmis le 5 octobre 2020 et fait l'objet d'une réunion avec la Ville de Marseille et le maître d'ouvrage le 6 octobre 2020 où il a été présenté et commenté.

Procès verbal de synthèse

L'enquête publique s'est déroulée pendant 35 jours consécutifs du 27 août au 30 septembre 2020 inclus.

Il a été comptabilisé plus de 4000 personnes ayant participé à l'enquête publique dont plus de 2000 qui se sont exprimées à travers une trentaine de pétitions.

Ce chiffre est à considérer avec une certaine circonspection compte tenu des doublons qu'il contient (les pro et anti projet ayant pu signer plusieurs fois) et du nombre significatif des pétitionnaires.

Néanmoins, c'est un chiffre qui marque une mobilisation exceptionnelle traduisant l'expression démocratique et citoyenne à travers l'enquête publique pour un projet controversé pour les uns, soutenu par les autres.

Cette participation s'est traduite par :

- 623 courriels ;
- 32 courriers par voie postale ;
- 18 observations portées sur le registre d'enquête.

Le commissaire enquêteur s'est attaché à analyser l'ensemble des observations portées sur ces documents (à ce jour, 571 courriels, 32 courriers, 18 annotations du registre ont été traités).

Ce projet voit s'opposer deux conceptions totalement divergentes : d'une part, essentiellement le corps

médical qui y est favorable, d'autre part, une partie des habitants qui expriment réserves ou oppositions.

1. les partisans du projet :

152 observations ont été recensées. Près d'un millier de médecins, biologistes, kinésithérapeutes ont apporté leur soutien au projet.

On notera notamment le Collectif Médecins contre l'abandon du projet du projet HPM (136 personnes – courriel n°317), 38 lettres de praticiens exerçant à Beauregard ou à Vert Coteau (courriel n°325), le Collectif des patients, médecins, biologistes, kinésithérapeutes regroupant 778 personnes (courriel n°519).

On notera également le soutien de la Présidente de la Commission Médicale d'Établissement de Beauregard (courriel n°58), du Directeur Général de « Hôpital Privé » de Marseille, promoteur du projet (courriel n°341) et du Maire du 11ème/12ème arrondissement de Marseille. Ce dernier faisant part, sur la phase de chantier, de « quelques remarques concernant son impact sur les riverains, dans l'objectif de réduire au maximum les nuisances et d'améliorer l'acceptabilité du projet » : amiante – nuisances liées au chantier – exigences acoustiques – limitation des rejets dans l'air – circulation et trafics routiers dans le quartier – insertion du bâtiment sur le site (courriel n°112 et courrier n°16).

Enfin, 10 personnes se sont déplacées lors des permanences et ont donné un avis favorable quant à la réalisation du projet.

Pour les participants du projet, les arguments principaux avancés sont :

- un projet d'intérêt général ;
- un établissement de soin d'intérêt territorial et général ;
- un établissement intégré dans l'environnement de la ville ;
- l'opportunité de réhabiliter une friche urbaine avec un équipement d'envergure métropolitaine.

Il est ainsi mis en avant la réalisation d'un hôpital unique, moderne, plus adapté qui apporterait une offre de soins de qualité, à proximité des transports en commun, correspondant à un besoin pour les marseillais et permettant de maintenir des emplois.

On pourra se référer notamment aux courriels n°341 (M, Bruno Thiré – Directeur Général), n°58 (Mme E. Cornesse Achilli – Présidente de la CME de Beauregard), n°32 (Dr Thibault Gsell) ainsi qu'aux observations portées sur le registre d'enquête publique.

2. Les personnes qui s'opposent ou émettent des réserves sur le projet :

469 observations ont été recensées. L'analyse de ces observations a été classée selon 15 rubriques qui regroupent les principaux éléments avancés marquant les réserves ou les oppositions au projet :

a) augmentation du trafic – problèmes des flux circulatoires :

Cette rubrique est mentionnée 292 fois au total.

C'est de loin ce point qui cristallise la majorité des oppositions et des réserves.

Dans un secteur fortement saturé, comme le signale la plupart des personnes, la construction d'un établissement hospitalier de cette importance entraînera un flux circulatoire difficilement absorbable.

On citera, à titre d'exemple, le courriel de Mme Chardès (courriel n°2) qui illustre le sentiment des riverains sur cette question :

"Cet établissement causerait de part la circulation supplémentaire une pollution trop importante sachant que la pollution de notre quartier est déjà énorme. Les flux nouveaux de circulation (mentionné dans l'étude d'impact, soit 3700 véhicules par jour dans les deux sens) vont générer une augmentation de la pollution chiffrée aussi dans l'étude de la Métropole, à plus de 30%.

La desserte de ce site, malgré des avenues proches, est très difficile d'accès, non seulement pour les transports en commun, mais aussi pour les utilisateurs du parking relais régulièrement saturé de la station de métro.

Les voies d'accès en "U" de ce site sont toutes étroites et totalement inadaptées aux poids lourds qui devront approvisionner chaque semaine cette énorme clinique.

Les voies directes d'accès au site (bd Haguenau, bd L. Armand, bd de Haïti), et celles plus éloignées (bd Garlaban, bd Gasquy, bd Blancarde, bd St Barnabé, bd Gavotty, rue de la Boiseraie, etc.) sont de plus en plus saturées à cause d'une forte augmentation des constructions immobilières dans les arrondissements limitrophes.

Le projet n'apporte aucune précision sur des aménagements routiers qui paraissent nécessaires (carrefours, voiries,...) pour sécuriser et fluidifier la circulation.

Les études de ce projet de clinique prévoient une augmentation de trafic et de la circulation routière que les voies de ce secteur ne pourront jamais absorber".

b) infrastructures routières incompatibles – difficultés d'accès – enclavement :

Cette rubrique comprend 122 occurrences au total.

Cette rubrique est fortement liée à la problématique de circulation évoquée ci-dessus.

Les notions d'enclavement du site (exemple: courriels n°12,13,163,236,238 – ce dernier mail est adressé par M.R. Assante, ancien maire du secteur) et d'impasse circulatoire (courriel n°180) sont rappelées maintes fois.

Voir également les courriers envoyés par la poste (n°2 et 3) et les observations portées sur le registre (n°16 – M. et Mme Barthélemy – n°11 – la requête déposée par l'association « Nos quartiers demain » - n°10 – observations du CIQ Bois Luzy).

c) qualité de l'air – pollution :

Cette rubrique est mentionnée 207 fois au total.

Les inquiétudes des riverains sont exprimées fortement à travers cette thématique.

Voir notamment la requête déposée par l'Association « Nos quartiers demain » (registre n°11), le Fédération d'Action Régionale pour l'Environnement (FARE sud – courriel n°388) et les nombreuses pétitions touchant ce sujet (courriel n°442,443,448,452,453,459,461).

La mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) en 2021 ne sera pas sans incidence sur le projet.

d) nuisances sonores et environnementales :

Cette rubrique est mentionnée 180 fois au total.

Ici encore, les inquiétudes sont nombreuses.

Ce point est également soulevé dans les pétitions mentionnées plus haut et dans les mails, courriers et observations portées sur le registre.

e) stationnement :

Cette rubrique est mentionnée 103 fois au total.

Il s'agit d'une préoccupation majeure des riverains.

La création d'un établissement hospitalier en cet endroit risque d'aggraver la situation actuelle décrite comme une « impossibilité de stationner » avec un « stationnement sauvage » notoire telle que soulevée par de nombreuses observations recueillies.

f) sécurité :

Cette rubrique est mentionnée 108 fois au total.

La sécurité, notamment à proximité des équipements publics existants (collège, maternelle, crèche, piscine, jardin public) est fréquemment abordée dans les observations reçues dans un lieu déjà considéré comme « accidentogène » et qu'aggraverait la réalisation d'un établissement hospitalier.

g) pertinence du projet :

Cette rubrique est mentionnée 116 fois au total.

A ce titre, les observations portent sur le choix du site et sur la proximité d'équipements hospitaliers (la Timone notamment) remettant en cause « l'utilité du projet ».

h) intégration urbaine et paysagère du projet :

Cette rubrique est mentionnée 31 fois au total.

Les observations font état d'un projet qui ne s'inscrit pas dans un quartier résidentiel et pavillonnaire.

L'absence d'intégration urbaine et paysagère du projet dans son environnement est questionnée.

« Existe-t-il une étude analysant les capacités du site à accueillir un tel programme en termes de desserte, accessibilité, paysage et environnement ? Est-ce que l'intégration dans notre habitat a été pris en compte ?" .

(courriel n°166).

i) caractéristiques du projet :

Cette rubrique est mentionnée 143 fois au total.

Il s'agit ici d'une remise en cause du projet architectural, de sa volumétrie et des nuisances visuelles qu'il risque d'entraîner.

j) informations insuffisantes – manque de concertation – lacunes dans les dossiers présentés :

Cette rubrique est mentionnée 59 fois au total.

Un certain nombre d'observations évoque des informations insuffisantes, des lacunes dans les dossiers présentés et un manque de concertation préalable.

Sont notamment cités l'étude « air et santé », le problème des

aménagements routiers, l'étude « loi sur l'eau », les méthodes et résultats de la modélisation du trafic routier, « certaines thématiques (déplacements, qualité de l'air, bruit et paysage) qui ne sont pas appréhendés selon un périmètre d'étude élargi, car ce type de projet a des effets et des impacts directs et indirects sur un large territoire comprenant tout le 12ème arrondissement ainsi que les 11ème, 4ème et 5ème arrondissement (courriel n°67).

k) propositions alternatives:

Cette rubrique est mentionnée 80 fois au total.

Il est intéressant de constater que des observations portent sur des projets alternatifs.

l) problèmes liés à l'amiante :

Les problèmes liés à l'amiante ne sont pas absents des préoccupations des riverains. 28 observations en font état.

m) projet situé au-dessus du métro :

Cette rubrique est mentionnée 9 fois au total.

La situation du projet au-dessus du tunnel du métro est également sujet d'inquiétude.

n) problèmes inondations – écoulement des eaux :

Cette rubrique est mentionnée 20 fois au total.

Des observations rappellent le problème de l'écoulement des eaux et les risques d'inondations.

o) une trentaine de personnes s'oppose au projet sans en mentionner les raisons.

3. Les éléments de réponses à apporter :

- Il est souhaitable que le maître d'ouvrage puisse apporter des éléments de réponses sur chacun des 14 points évoqués ci-dessus (partie 2).

Par ailleurs, en complément, il paraît nécessaire d'apporter des clarifications sur :

- l'accessibilité du site, les problèmes de circulation et les conséquences qu'ils engendrent.

L'étude d'impact énonce que « suivant l'étude réalisée par la société "Trans-mobilités", il ressort que 3 croisements présentent des difficultés avant la création du projet. L'étude de circulation présente des solutions que la Métropole pourrait mettre en place afin d'améliorer le fonctionnement de ces croisements » (p.6) rappelant que « desserte et accessibilité » et « trafics et circulation » sont des enjeux très forts au regard du projet (p.8).

Peu d'explications sont données permettant de savoir ce que veut dire « enjeux très forts ».

Par ailleurs, l'étude d'impact précise que le « projet n'implique pas la circulation d'un nouvel accès, mais demande néanmoins à prévoir probablement la création de giratoires aux entrées des véhicules dans l'hôpital. La création de l'hôpital entraînera nécessairement une hausse du trafic sur les voies d'accès à l'hôpital ».

Des études ont-elles été menées sur la faisabilité de ces aménagements, sur la faisabilité d'aménagement des carrefours et croisements cités dans l'étude d'impact (courriel n°119 semble démontrer que le giratoire – carrefour Charbonnelle/Garlaban/Cauvin/boulevard des Alpes/avenue Haïti est difficilement réalisable techniquement), sur la mise en sens unique du boulevard Louis Armand (en dépit de l'avis défavorable des services de la voirie de la Métropole) ?

Quels sont les engagements de la Métropole sur ces aménagements ?

Une réflexion urbaine plus précise sur le fonctionnement circulaire et à une échelle plus large aurait été utile comme le préconise la recommandation N°3 de la Mission Régionale d'Autorité environnementale dans son avis du 30 avril 2020.

De même, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe concernant la recommandation N°5 mériterait d'être précisé.

- L'enjeu paysager est considéré comme très fort (étude d'impact – p.9) tout comme les liens de visibilité entre la zone du projet et les habitations autour de celle-ci étant précisé que le projet entraînerait une « modification des composantes et des perceptions paysagères par l'ajout d'un élément architectural et imposant »(p.12)

Quelles sont les mesures envisagées pour répondre à cet enjeu paysager ?

- Concernant la présence du tunnel du métro sous le projet, que signifie la formulation « il est sera vérifié que notre construction n'a pas d'incidences sur la stabilité et la résistance du tunnel » (Notes d'hypothèses générales de structure du BETREC du 13/12/2019 p.15) ?

Quelles mesures sont envisagées pour l'entretien et la surveillance des ouvrages ?

- Pourquoi n'avoir pas renouvelé la demande d'avis de l'Agence Régionale de Santé sur la base du nouveau projet ?

Mr Jean-Pierre PERRIN
Commissaire enquêteur

7 – MEMOIRE EN REPONSE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Le document de 49 pages a été transmis par courrier électronique le 26 octobre 2020 à 17h48 accompagné de trois annexes:

- enquête publique PLUi: fascicule 4 – conclusions motivées et avis sur le projet PLUi (143 pages)
- copie du constat d'huissier Espace Boisé Classé du 7 février 2019 (9 pages)
- avis favorable des services de la Voirie de la Métropole (2 pages).

Le commissaire enquêteur tient à indiquer qu'à la date de réception du mémoire (le 26 octobre), malgré ses demandes réitérées, il n'avait pas reçu l'accord de la Ville de Marseille pour le délai supplémentaire sollicité le 16 octobre 2020 par le maître d'ouvrage.

Cet accord lui est parvenu le 30 octobre 2020 (**Annexe 4**).

Le mémoire en réponse figure in extenso ci-dessous. 2 documents annexés à ce mémoire ont été portés en annexe du présent rapport (**Annexe 7**). Il n'a pas été jugé utile de joindre le fascicule 4 relatif aux conclusions motivées et à l'avis de la commission d'enquête du PLUi, le présent rapport faisant état des dispositions retenues dans le cadre de cette enquête publique.

**Réponses apportées aux observations et commentaires du procès verbal de synthèse rédigé par le
commissaire enquêteur M. Jean-Pierre PERRIN**

Toulon, le 26 octobre 2020

1 - PRÉAMBULE

I. Tout d'abord, nous aimerions insister sur l'objectif du projet qui consiste à regrouper deux établissements de santé existants, implantés dans le 12ème arrondissement de la ville de Marseille, sur un nouveau site également implanté dans le 12ème arrondissement. En effet, au vu des arguments qui nous sont opposés, cette proximité des établissements reste invisible alors qu'elle est essentielle pour déterminer l'impact environnemental de ce projet. Une distance à vol d'oiseau d'environ 1,6 km sépare chacun des établissements existants (Beauregard et Vert Coteau) du nouveau site Louis Armand.

II. En second lieu, nous rappelons que nous avons rédigé un mémoire en réponse aux interrogations de la MRAE. Ce mémoire en réponse a été joint au dossier d'enquête publique. A la lecture de plusieurs requêtes, nous constatons que les réponses que nous avons apportées n'ont pas été prises en considération par les opposants. Nous regrettons que beaucoup de requêtes parlent encore de l'ancien projet ou ne semblent pas avoir compris qu'il s'agit du regroupement des établissements de Beauregard et Vert Coteau.

III. Parallèlement, la MRAE nous a fait savoir par l'intermédiaire du Service de l'Urbanisme de la Ville de Marseille qu'elle ne répondra pas sur ce mémoire. Nous restons étonnés de cette réponse, car les 14 recommandations émises, et reprises par les opposants, ne seront jamais réactualisées suite à l'examen des réponses apportées par le porteur du projet.

IV. Nous relevons qu'en qualité de maître d'ouvrage privé nous ne disposons d'aucune légitimité pour intervenir, modifier ou adapter le domaine public qui reste la compétence exclusive de la Mairie et de la Métropole. Nous pouvons cependant proposer des idées d'amélioration et accompagner l'autorité publique dans l'élaboration et la mise en œuvre de solutions.

V. A cette date nous avons obtenu l'avis favorable des services consultés dans le cadre du dossier de permis de construire : Direction de l'Eau et de l'Assainissement, Direction du Pôle Voirie et Espace Public, Sous-commission Départementale de la Sécurité Publique, Sous-commission Départementale pour la Sécurité contre les Risques d'Incendie et de Panique dans les ERP et les IGH, Sous-commission Départementale d'Accessibilité des Personnes Handicapées.

VI. Nous nous interrogeons sur le devenir de la friche urbaine du site Louis Armand. En effet, Monsieur le commissaire enquêteur, comme vous l'avez rappelé lors de notre entretien, deux camps s'opposent. Sur quelle considération essentielle se détermine cette opposition ? Il nous apparaît évident qu'il s'agit du devenir d'un terrain de 2 hectares aujourd'hui occupé par la friche urbaine d'un ancien collège dans une ville à dimension métropolitaine.

D'un côté nous avons des riverains et associations de quartiers, qui souhaitent que ce terrain soit faiblement urbanisé et de l'autre côté le porteur de projet qui présente un aménagement urbain

d'importance. Comme cela est trop souvent sous-entendu de manière caricaturale dans les requêtes, il ne s'agit donc pas d'un combat entre le bien et le mal mais bien de deux visions, que l'on voudrait opposer, de l'urbanisme d'un quartier de Marseille.

En parcourant les règlements de l'ancien PLU, du PLU modifié ainsi que du récent PLUi, nous pouvons systématiquement noter que le zonage urbanistique (UT pour l'ancien PLU et UQM pour le nouveau PLUi) a toujours été de définir : « ... des zones de périphérie déjà denses ou à densifier, à dominante de collectifs... » ou « ... des zones principalement dédiées au développement et au fonctionnement d'équipements d'envergure métropolitaine... ».

En l'état, cette zone n'a pas vocation à rester à l'état de friche ou devenir un espace avec une faible urbanisation. Si le projet d'hôpital était rejeté sur cette parcelle, en toute logique un autre projet immobilier verrait le jour, au vu des investissements financiers importants qui ont été engagés par la Métropole et la Ville de Marseille pour la construction de la ligne de métro (extension de la ligne 1 stations Blancarde à Fourragère). Il n'apparaît pas rationnel que la station de métro Louis Armand, dont le coût s'élève à plusieurs dizaines de millions d'euros (et plusieurs centaines de millions d'euros pour l'extension de la ligne), ne puisse pas être mieux utilisée. L'existence de cette station de métro dans ce quartier de Marseille tend à démontrer que la vocation de cette zone reste orientée vers un renforcement de l'urbanisation.

Nous précisons que le prix de vente du terrain arrêté par le Service des Domaines s'élève à environ 12 millions d'euros. Le coût du désamiantage et de la démolition des bâtiments présents sur le site, estimé à environ 1,5 millions d'euros HT, constitue de plus un investissement financier non négligeable.

Ainsi au vu de la politique d'aménagement urbain constante sur ce secteur de la ville de Marseille et des infrastructures réalisées, notamment de transport en commun, le projet de construction de l'hôpital a toute sa cohérence à la fois pour les habitants, pour la Ville, pour la Métropole et pour le porteur du projet.

Si la Ville souhaite s'orienter vers une faible urbanisation de ce site, comment concilier les conséquences de ce choix avec les récentes lois contre l'artificialisation des sols, la limitation de l'étalement urbain, la préférence donnée à la réutilisation des friches urbaines et industrielles ? Comment prendre en compte les orientations du SCOT (Schéma de COhérence Territoriale) Marseille Provence Métropole de 2012 et du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) approuvé en décembre 2019 ?

VII. Monsieur le commissaire enquêteur, nous aimerions aborder le cas particulier des requêtes n° 388 de l'association « FARE » et n° 10 du registre de l'association « Nos Quartiers Demain » que vous citez en exemple de requêtes auxquelles nous devrions répondre. Ces requêtes contiennent de nombreux arguments qui sont inexacts, sortent du cadre de l'enquête publique et qui n'entrent pas dans les 14 points que vous avez identifiés. Pour les thématiques rejoignant les 14 points, nous renvoyons aux réponses dans la suite de ce courrier.

Requête n° 388 « FARE »

1 - Origine du projet :

L'évaluation environnementale déposée au stade de la demande de mise en compatibilité du PLU (première enquête publique) ne repose pas sur l'article R122-2 du code de l'environnement mais sur les articles L153-54 et suivants du code de l'urbanisme. L'article L153-55 renvoie au chapitre III, titre II, livre I du code de l'environnement car le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique.

L'article R122-2 du code de l'environnement s'applique lui à tous les projets qui répondent aux caractéristiques définies dans son annexe, soit pour le cas présent la rubrique 39 relative aux travaux de construction et à la surface de plancher. Il s'agit de la procédure mise en œuvre dans le cadre de la présente enquête publique.

2 - 3 - Enquête publique et PLUi :

Si les conclusions de la première enquête publique sont présentées avec beaucoup de détails par le rédacteur de cette requête, celles de l'enquête publique portant sur le PLUi et la prise en compte du projet ne le sont plus : « L'enquête publique de procédure de mise en compatibilité du PLU de Marseille (octobre 2018) concernant le projet de l'hôpital privé Marseille – Saint-Barnabé avait conclu à un avis défavorable. La présente commission d'enquête prend acte que, par courrier du 22 novembre 2018 adressé au président de la commission d'enquête, la Métropole s'est engagée à revenir sur les règles de la zone et en particulier sur la hauteur à 25 mètres, puis en réponse au PV de synthèse, a émis un avis favorable au projet d'hôpital privé à condition que soient respectées les conditions suivantes : suppression d'1 des 2 bâtiments (et donc de la passerelle qui n'est plus nécessaire), réduction du gabarit et de la hauteur du bâtiment principal, suppression de l'héliport et aménagement d'un espace vert/public en lieu et place du bâtiment supprimé. » (extrait Fascicule 4 / Conclusions motivées et avis sur le projet PLUi)

Cet avis a été rendu par une commission d'enquête composée de 19 personnes.

4 - Avis de la MRAE :

Il est sous-entendu que les recommandations de la MRAE auraient contraint la Ville de Marseille à dérouler la procédure de la présente enquête publique. Il s'agit d'un contresens puisque c'est l'application de l'article R122-2 du code de l'environnement, comme vu précédemment, qui rend obligatoire l'enquête publique environnementale. Le vocabulaire utilisé de « sévères critiques » est faux puisqu'il s'agit de recommandations.

5.4 - Disparition d'espaces boisés classés :

Il s'agit d'une méconnaissance du site et du dossier. Nous avons fait établir un constat d'huissier de cet Espace Boisé Classé qui est composé d'enrobé... Nous joignons ce constat en annexe à ce courrier.

« Les techniques de transplantation, le calendrier, ... » sont décrites dans le mémoire en réponse sous la recommandation n° 11.

5.5 - Energie et GES :

L'affirmation dénonçant l'absence de prise en compte de la réglementation pour les économies d'énergie est fautive. Le dossier de permis de construire contient le formulaire PC16 : « Attestation de la prise en compte de la réglementation thermique ».

5.6 - Absence de mesures ERC :

L'article 2 de la loi du 10 juillet 1976 a été remplacé par les articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement. Cet article précise que « ... les projets de travaux, ... sont précédés d'une étude d'impact ». L'étude d'impact, réalisée dans le cadre du dossier de permis de construire, a été communiquée lors de l'enquête publique et elle précise les mesures ERC retenues.

6 - Avis associatifs :

Au vu des illustrations choisies, du nombre de lits et de places de stationnement énoncés pour décrire l'actuel projet, ... il nous paraît difficile de répondre à cette requête qui, en plus d'être alarmiste et orientée, ne reflète pas la réalité du projet qui a bien été largement modifié.

En résumé, la requête de l'association « FARE », sous les apparences trompeuses d'une grande connaissance du droit et des lois, développe un argumentaire fondé sur des exagérations et des mensonges.

Requête n°10 du registre « Nos Quartiers Demain »

III - Pourquoi les collectivités locales ont décidé en 2000 de déplacer le deuxième collège du Bd L Armand & VI-C-Les infrastructures, la circulation et le stationnement :

Il est mentionné dans la requête que la présence des deux anciens CES situés sur le boulevard Louis Armand générerait l'équivalent de 3700 véhicules par jour et que les habitants du quartier ne souhaitent pas revivre cette situation.

Concernant l'opération Concerto lancée en 1993, il peut être instructif de se référer au rapport annuel 1998 de l'Education Nationale - Observatoire de la Sécurité des établissements scolaires et d'enseignement supérieur (pages 224 et 225) ou aux propos de Lucien Weygand, ancien président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône, qui précise dans la revue AMC n° 84 datée de novembre 1997 : « Le programme Concerto a été instauré dans le but majeur de redonner à des milliers d'élèves du département un lieu de vie scolaire agréable dans des bâtiments fonctionnels et adaptés aux nouvelles technologies, sachant que les conditions d'accueil et de travail sont le premier garant de la réussite. Nous avons décidé, après analyse du parc, de porter l'effort sur les 22 collèges à structure métallique du département car ils présentaient certaines défaillances en terme de fonctionnalité, d'isolation, mais également en matière de sécurité (bien qu'ils soient de nature différente des collèges de type « Pailleron ») ». Un autre facteur, d'ordre économique, a motivé le lancement de ce programme, dont la mise en route correspond à

l'achèvement de la construction des nouveaux locaux du Conseil Général. Ce chantier a généré un volume de travail important pour de très nombreuses entreprises, et pour que la chute des commandes ne soit pas trop brutale, il a été décidé d'accélérer les opérations de réhabilitation et reconstruction des collèges afin d'assurer aux PME et PMI un maintien économique réel.

Nous n'avons pas trouvé d'information relative à des difficultés de circulation concernant les abords des CES Darius Milhaud et Louis Armand. Nous ne pouvons que souligner et nous réjouir qu'aujourd'hui la grande majorité des collégiens vont et rentrent du collège par leurs propres moyens et que le nombre de véhicules projeté pour le fonctionnement de l'hôpital, nombre majoré comme nous le précisons plus loin dans ce courrier, sera lissé sur la totalité de la journée et non restreint aux heures d'entrée et sortie du collège, ce qui permettra de préserver les habitants du quartier de possibles bouchons dus à un engorgement de trop nombreux véhicules aux mêmes heures.

V - D - Projet à géométrie variable :

Les données présentées par la requête sont inexactes.

L'emprise au sol et la surface de plancher sont deux notions différentes. L'emprise au sol avancée par « Nos Quartiers Demain » de 8200 m² ne peut être inférieure à la surface de plancher annoncée dans le dossier de mise en compatibilité du PLU (8250 m²) puisque pour faire simple une surface de plancher ne prend pas en compte l'épaisseur des murs ni l'impact projeté des éléments en infrastructure ou superstructure, contrairement à une emprise au sol qui doit l'intégrer.

La surface annoncée lors de la démarche de mise en compatibilité du PLU était une surface estimative du fait du niveau d'avancement des études. La surface de plancher a évolué de 68350 m² estimés en deux bâtiments à 61375 m² sur le terrain unique. Par ailleurs, afin de formaliser le programme tout en appliquant la réduction du gabarit par la limitation de la hauteur et la majoration des reculs aux limites, nous avons opté pour une compacité accrue avec notamment une réduction de la dimension des patios, ce qui a permis de limiter la perte de surface.

Dans le cadre du permis de construire, les études menées avec les bureaux d'études et de contrôle ont conduit au choix de limiter l'emprise des niveaux de sous-sols de façon à limiter les interactions avec la zone du métro. Afin de maintenir une offre de stationnement en adéquation avec le programme et de compenser la perte du parking du bâtiment B, il a été décidé de passer de 3 sous-sols à 5 sous-sols (avec les niveaux R-2 à R-5 dédiés au stationnement qui ne s'étendent pas sur la totalité de l'emprise).

Même si cela ne paraît pas perceptible au regard de certains opposants, pour qui la suppression du deuxième bâtiment, de la passerelle et de l'hélistation semblent anecdotiques, nous confirmons que le gabarit de l'opération a bien été réduit conformément à l'avis motivé de la Commission d'Enquête du PLU. Il n'y a pas lieu de se référer à l'avis émis lors de la démarche de mise en compatibilité du PLU.

Les informations complémentaires (rapports techniques) n'ont pas été demandées par la Mairie mais par la MRAE. Le premier dossier n'était pas pauvre en informations puisque la synthèse des études était reprise dans l'évaluation environnementale. A la lecture des requêtes, nous pouvons nous interroger sur l'utilité de joindre ces études à l'enquête publique puisqu'elles ne semblent pas avoir été lues ou comprises par le public. Les réponses apportées par le porteur du projet aux recommandations de la MRAE sont ignorées par « Nos Quartiers Demain ». Les affirmations de cette association sont mensongères : « ... du peu d'intérêt apporté par le porteur du projet aux recommandations de la MRAE ». La vérité est l'exact contraire de cette affirmation puisque les réponses que le porteur du projet a apportées, ont suscité peu d'intérêt.

VI - D - Contexte paysager :

Les données présentées dans le tableau sont fausses comme nous l'avons précisé au paragraphe ci-dessus. L'association confond d'ailleurs le nombre de lits et places et le nombre de chambres... La hauteur du bâtiment est moins importante par rapport au premier projet.

Pour cette requête, les arguments sont également basés sur une déformation de la réalité et sur des affirmations fallacieuses.

2 - REQUETES DES OPPOSANTS

A – Augmentation du trafic – problèmes des flux circulatoires

Nous avons bien noté que l'augmentation du trafic est le sujet qui cristallise la majorité des oppositions et des réserves et comprenons que cela puisse générer de l'inquiétude chez une partie des riverains. L'exacerbation de ce sentiment est régulièrement associée à la fois à des facteurs que nous pourrions qualifier d'exogènes (pression immobilière dans le 11ème arrondissement avec reports de circulation, L2,...) et à des facteurs plus localisés à proximité du site d'intervention (stationnement anarchique dû au manque de places dans le parc relais et pratiques peu civiques induisant un encombrement de stationnement « sauvage » autour du collège à certains horaires) dont le projet ne peut être tenu pour responsable. Une inquiétude qui semble être d'autant plus vive qu'un certain nombre de riverains mentionnent leur attachement pour le calme et la tranquillité dans ce secteur, un quartier qui n'a quasiment pas évolué depuis les années 1980, à une exception près, et de taille, la construction du métro avec le prolongement de la ligne 1 par les stations allant de la Blancarde à la Fourragère, connectant ainsi ce territoire au centre ville par un équipement métropolitain lourd dans une agglomération qui assume aujourd'hui plus que jamais sa transition pour en finir avec le « tout voiture ».



Vue aérienne du site en 1985 – source IGN

Les études réalisées par la société Transmobilités démontrent que le secteur n'est pas fortement saturé. Un comptage des flux de véhicules a été réalisé deux fois en 2017 et en 2019. Pour ces deux études, trois axes présentent des flux supérieurs à 10000 véhicules / jour, tous les autres axes du secteur présentent des flux inférieurs à ce seuil.

Pour ces trois axes, entre 2017 et 2019, le trafic a diminué :

- Avenue de Saint Barnabé : passage de 14200 à 11800 soit une diminution d'environ 17% du trafic moyen journalier.
- Avenue de Saint Julien : passage de 13400 à 12600 soit une diminution d'environ 6% du trafic moyen journalier.
- Avenue de Garlaban : passage de 14100 à 12400 soit une diminution d'environ 12% du trafic moyen journalier.

Les campagnes de comptage réalisées pour ces deux études, n'ont pas révélé une saturation du trafic comme il est mentionné dans certaines requêtes. Les axes structurants supportent une circulation soutenue ce qui paraît logique au vu de leur caractère d'artères de liaison avec la L2 et le centre ville.

Nous rappelons le constat rapporté sur l'ensemble du secteur d'étude (étude de circulation 2019, page 9) : « Aux heures de pointe, ces évolutions de trafic se traduisent par :

- Une baisse de - 13% des trafics à l'heure de pointe du matin, par rapport aux trafics relevés en 2017,
- Une baisse de - 15% des trafics à l'heure de pointe du soir, par rapport aux trafics relevés en 2017. »

Le courriel de Madame Chardès, cité dans le procès-verbal de synthèse, semble effectivement représentatif de l'argumentaire développé par les opposants au projet. Il présente des affirmations qui restent de l'ordre du ressenti, comme vous l'avez justement écrit dans le procès-verbal de synthèse « ...qui illustre le sentiment des riverains... ».

En particulier :

- « ... Les voies directes d'accès au site (Haguenau, ...), et celles plus éloignées (Garlaban, ...) sont de plus en plus saturées à cause d'une forte augmentation des constructions immobilières dans les arrondissements limitrophes. ». Les études de circulation de 2017 et 2019 montrent exactement le contraire. Sur quels arguments factuels est basée cette affirmation ?

- « ... Le projet n'apporte aucune précision sur des aménagements routiers qui paraissent nécessaires (carrefours, voiries, ...) pour sécuriser et fluidifier la circulation. » L'étude de circulation réalisée en 2019 (et également celle réalisée en 2017) identifie 3 carrefours potentiellement à problèmes. Elle présente des solutions et des simulations permettant d'évaluer les bénéfices attendus de ces aménagements.

Les points singuliers du collège Darius Milhaud et du parc relais avivent la perception d'une saturation du trafic.

Concernant le collège, la situation de saturation et de blocage est décrite par certains requérants comme ingérable. Ce phénomène ne se produit qu'à des heures ponctuelles (aux entrées et sorties du collège soit maximum 1 heure cumulée par jour, 180 jours dans l'année au plus) et pourrait être résolu par des aménagements spécifiques.

Des parents d'élèves stationnent sur les deux voies du boulevard pour déposer ou reprendre leurs enfants à l'école. Il s'agit autant d'un manque d'aménagement que d'un problème de comportement (et très vraisemblablement de prise de conscience, il peut être intéressant de noter que de nombreux collèges ne disposent pas d'une dépose minute, que ce collège est sectorisé et à ce titre accueille des collégiens habitant à moins de 1,5 km à pied soit moins de 20 minutes de marche – c'est d'ailleurs le cas pour la grande majorité des collégiens qui rentrent chez eux par leurs propres moyens).

Nous avons pu aborder avec les services de la voirie de la Métropole l'hypothèse d'un passage en sens unique du boulevard Louis Armand. Cette proposition permettrait de renforcer la présence de la traversée piétonne au droit de la station de métro et permettrait également de dégager une voie de dépose minute devant le collège Darius Milhaud. Les services de la voirie ne sont pas favorables à cette proposition car le trafic projeté des véhicules reste trop faible pour justifier cette disposition (sic).

Dans l'hypothèse où l'aménagement d'une dépose minute, ou plus simplement d'une ligne continue, d'une bordure ou d'un terre-plein central, ne s'avèreraient pas pertinents par les services compétents, nous pouvons noter qu'il a été voté en conseil municipal du 5 octobre 2020 l'emploi de 100 policiers municipaux supplémentaires pour lutter contre le stationnement sauvage, véritable fléau à Marseille.

Le stationnement anarchique dans le quartier est présenté comme dû à la présence de véhicules de personnes qui vont prendre le métro. Il revient aux autorités compétentes d'installer et de dimensionner, d'étendre au besoin, les parcs relais aux points jugés stratégiques. Nous signalons que de multiples solutions complémentaires peuvent exister, à titre d'exemple le stationnement payant ou réservé avec statut particulier pour les résidents (un dispositif classique en zone de bonne desserte par les transports en commun, et qui a toute sa pertinence en limite de ZFE).

Il est évident qu'avant la mise en service de l'hôpital les points de crispation particuliers seront solutionnés, il n'y a en l'espèce rien d'insurmontable.

Nous rappelons que l'étude de circulation a été réalisée en prenant comme référence un équipement en activité, à savoir l'Hôpital Simone Veil situé avenue des Broussailles à Cannes, selon un ratio calculé en fonction du nombre de lits et sans prise en compte de la présence du métro puisque cet établissement n'en possède pas. La situation présentée par l'étude de circulation est donc bien une situation majorante sans prise en compte de la présence du métro, du bus et du tramway à 15 minutes de marche à pied. Pour passer une consultation, rendre visite à une personne hospitalisée, se rendre au travail (personnel médical), il est tout à fait pertinent de prendre les transports en commun.

Il est d'ailleurs contradictoire, de la part des opposants, de souligner la présence à deux stations de métro de

l'Hôpital de la Timone, pour lequel il est commun de s'y rendre en métro, et en même temps certifier que la station de métro Louis Armand ne peut pas être prise en compte dans la desserte de l'Hôpital Privé Marseille. Il est évident que dans le secteur autour de la Timone, sans la présence des transports en commun, une telle densité d'équipements (deux hôpitaux, sites universitaires et scolaires, commerces,...) ne pourrait pas fonctionner.

B – Infrastructures routières incompatibles – difficultés d'accès – enclavement

Comme nous l'avons rappelé au chapitre précédent, les études de circulation réalisées en 2017 et 2019 démontrent que les trafics mesurés sur le secteur d'étude restent faibles à modérés. Les trafics routiers sur ce secteur d'étude ont diminué depuis 2017, de l'ordre de 13% à l'heure de pointe du matin et de l'ordre de 15% à l'heure de pointe du soir.

Seuls les axes principaux Saint-Barnabé, Saint Julien et Garlaban supportent un trafic soutenu qui n'est pas provoqué par le projet, dont l'impact reste négligeable (+3,4% sur Saint-Barnabé, +4,7% sur SaintJulien et +6,5% sur Garlaban), mais par leur nature d'axes de liaison vers des infrastructures routières plus importantes comme les grands boulevards de Marseille ou la L2.

Le bureau d'étude Transmobilités a calibré le secteur d'étude jusqu'à ces axes routiers structurants :

Extrait du mémoire en réponse à la MRAE (page 27) : « Pour ces différentes raisons, le périmètre d'étude est pertinent car il permet d'évaluer l'impact du projet à toutes les échelles (depuis le maillage fin de quartier jusqu'aux axes structurants) et pour tous les modes de déplacements. Il n'est pas nécessaire d'analyser le territoire de Marseille dans son entièreté car, même si le projet aura une génération de trafic à l'échelle intercommunale, il s'agit dans la nature du projet davantage de reports de trafic interne à Marseille que de trafic supplémentaire puisque le projet comprend le transfert de deux sites existants déjà implantés à Marseille. »

Nous ne comprenons pas la notion d'enclavement du site, alors que celui-ci est desservi par une station de métro, par les lignes de bus et par la présence de la L2 plus à l'Est à cinq minutes de voiture. Comparé aux sites existants de Beauregard et de Vert Coteau, ce nouveau site présente au contraire une bien meilleure accessibilité. Le projet reste implanté sur le boulevard Louis Armand et non sur une voie en impasse. Le flux principal de circulation généré par le projet sera orienté vers le boulevard Haguenau et l'avenue de Garlaban qui restent les axes structurants du secteur. Ces voies ne sont en rien comparables avec des voies de circulation traversant des noyaux villageois ou des rues aménagées sur des terrains escarpés comme cela peut parfois être le cas à Marseille. De plus, depuis le boulevard Louis Armand, seuls seront accessibles, en véhicules, le parc relais et l'hôpital. Par ailleurs, le parc relais ne génère de la circulation qu'à des heures ponctuelles (entrée et sortie) les jours de semaine. Aucun logement n'a son entrée donnant sur le boulevard Louis Armand, ce qui minimise en toute logique les nuisances pour les riverains.

Sur cet aspect, indépendamment de la réalisation du projet, nous avons déjà proposé des possibilités d'aménagements et d'améliorations à l'échelle du quartier proche de manière à favoriser les modes de déplacements doux. Propositions listées à la suite et illustrées (voir A, B, C et X) en page suivante :

- A / A l'Est du boulevard Louis Armand : le parc relais, le terrain propriété de la Ville de Marseille utilisé par les forains comme stockage (3500m² de foncier en l'état), la piscine intégrant un logement de gardien mal positionné, le parc Félicien David fermé en permanence sur le boulevard Louis Armand mais maintenu ouvert 24/24 via l'avenue d'Haïti... cette séquence laisse envisager beaucoup de possibilités et apparaît comme une vraie centralité possible, si l'on accepte de voir l'évident potentiel de la redéfinition des limites de ces espaces,

- B / A l'Ouest du boulevard Louis Armand : le gymnase est barricadé (sa clôture est-elle pertinente ?), l'éventuelle nécessité d'une dépose pour le collège semble solutionnable (adaptation du boulevard, exploiter la portion de l'avenue d'Haïti en impasse ?),

- C / Favoriser les modes de transports doux - continuités interrompues à créer ou révéler : au Nord via l'école élémentaire Blancarde, en démurant la terminaison de l'allée Gavoty Honorat, à l'Est par une vraie circulation douce menant au métro en prolongement du boulevard du Léman (l'étroitesse actuelle du passage entre le fond du parc relais et le boulevard du Léman formant impasse couplée aux horaires d'ouverture limités sont ahurissants),

- X / Constat fait dans les ensembles résidentiels : liaisons piétonnes existantes condamnées par différents types de dispositifs (barrières et gravats empêchant la circulation au niveau de l'escalier reliant la rue Beau au Groupe Menton, passage du Square Hopkinson vers la traverse d'Haïti muré,...).



Propositions d'amélioration à l'échelle du quartier proche de manière à favoriser les modes de déplacements doux

La requête de M. et Mme. Barthélémy est caractéristique des arguments développés par les opposants. Ces arguments sont soit présentés sans aucun élément de justification rationnelle et restent bien de l'ordre du « sentiment », soit ils interpellent sur des problèmes qui sont totalement étrangers au projet, soit ils s'appuient sur une analyse déformée des problèmes, concluant ainsi aisément à l'impossibilité de réaliser le projet.

- Saturation du trafic routier sur l'avenue de Garlaban : cet argument est opposé sans apporter aucune preuve matérielle. Les relevés effectués par la société Transmobilités en 2017 et 2019 montrent une avenue soumise à un trafic soutenu mais non saturé. Contrairement aux affirmations, le trafic routier a diminué sur cette avenue passant de 14100 véhicules/jour en 2017 à 12400 véhicules/jour en 2019 soit une baisse moyenne de 1700 véhicules/jour. Cette baisse est quasiment égale à la moitié du trafic moyen journalier amené par l'hôpital. L'impact du projet de l'hôpital sur l'avenue de Garlaban, est estimé à environ 800 véhicules/jour ce qui correspond à une augmentation de 7% environ. Nous relevons l'expression « courts bouchons » ? Qu'est ce que cela signifie ? Est-ce qu'un feu tricolore au rouge est un « court bouchon » ?

- Manque de visibilité : l'argument n'est pas pertinent car la majorité des virages dans l'espace urbain ne dispose pas de visibilité dont la cause est l'effet de masque des constructions.

- Accélération dangereuse : Cette affirmation constitue une déformation de la réalité car d'une part la pente de cette avenue reste faible et d'autre part les lois de la physique font qu'un véhicule aura plutôt tendance à décélérer en montée, sous les effets des forces de gravité. Existe-t-il une étude qui prouve que les véhicules, qui se déplacent dans le sens d'une montée, roulent plus vite que sur un plat ou dans une descente ?

- Problèmes de stationnement : Cette avenue n'étant pas située à proximité immédiate du site Louis Armand, les problèmes de stationnement n'incombent pas au projet.

- Problèmes de sécurité : Le trafic routier ayant diminué depuis 2017 sur cette avenue, dans quelle mesure les problèmes de sécurité routière peuvent augmenter ?

- Impossibilité de réaliser des aménagements : L'argumentaire est fondé sur l'absence de réserves foncières, en prenant comme preuve une vue aérienne. Cet argument ignore le parcellaire cadastral ainsi que le code de l'urbanisme, car la planche n° 41 du zonage du PLUi démontre le contraire en représentant un emplacement réservé pour voirie le long de la rue du Docteur Cauvin. En complément, suivant les relevés du trafic routier réalisés en 2017 et en 2019, l'élargissement de l'avenue de Garlaban n'est pas justifié.

Des aménagements restent envisageables en concertation avec la Métropole et la Ville de Marseille pour améliorer les anomalies de circulation qui existent déjà et qui ne sont nullement la conséquence de l'implantation du projet d'hôpital sur le site Louis Armand. Ces anomalies ne sont pas rédhibitoires et ne disqualifient pas la validité du choix du site comme cela est systématiquement souligné par les opposants.

Concernant les observations du CIQ Bois Luzy, au vu d'un positionnement plutôt à l'écart cumulé à un éloignement certain entre ce quartier et le site de l'hôpital, il nous semble que l'impact du projet d'hôpital vis à vis du quartier de Bois Luzy est sans conséquence notable.

Afin de répondre à la requête de M. Assante qui soutient une implantation de l'hôpital plus à l'Est, le bureau d'études Transmobilités confirme que « le projet est idéalement situé puisqu'il bénéficie d'un accès direct à une station de métro. C'est un point très favorable du projet. Le même projet envisagé dans d'autres arrondissements de Marseille aurait un impact bien plus négatif sur son environnement proche et plus large car il générerait bien davantage de circulation automobile et de nuisances associées ».

Suivant le guide des études de trafic routier urbain et interurbain (Guide SETRA), pour une voie de circulation à double sens de 7 mètres de largeur, le trafic routier en Unité de Véhicule Particulier (UVP) dispose d'une capacité pratique qui peut s'estimer à environ 750 UVP/heure (15000 UVP/jour). Jusqu'au seuil de 500 UVP/heure (10000 UVP/jour), le trafic reste modéré, au-delà le trafic devient soutenu. Le seuil de saturation s'établit à environ 2000 UVP/heure (40000 UVP/jour). Sur le secteur d'étude, les trafics routiers mesurés, sur les voies bidirectionnelles structurantes, restent inférieurs à 15000 UVP/jour et dépassent de peu le seuil du trafic modéré (10000 UVP/jour). Le trafic routier sur le secteur d'étude peut ainsi être qualifié de trafic modéré à soutenu et non de trafic saturé.

Dans le cas particulier du boulevard Louis Armand, sa largeur circulable étant de 6 mètres, la capacité de circulation est minorée d'environ 16%. Sa largeur réduite entraîne une capacité estimée à $750 \times (1-0,16) = 630$ UVP/heure (12600 UVP/jour). Le seuil de saturation s'établit à $2000 \times (1-0,16) = 1680$ UVP/heure (33600 UVP/jour). Ces chiffres sont à comparer au trafic projeté après la réalisation du projet d'hôpital, soit environ 3800 UVP/jour (45% du seuil du trafic modéré). Par ailleurs, la réduction de la largeur circulable à 3 mètres, habituellement égale à 3,50 mètres, entraîne une réduction des vitesses des véhicules lors des croisements, favorisant une marge sécuritaire sur l'accidentologie routière.

Concernant la circulation des poids-lourds, celle-ci reste faible dans la zone d'étude, y compris avec l'impact du projet d'hôpital (<5%).

La circulation des poids-lourds autour du site est limitée du fait de l'implantation de la cour logistique en sous-sol. Les installations techniques situées en périphérie de l'établissement (oxygène, groupes électrogènes) n'entraînent qu'une fréquentation mensuelle et non quotidienne.

Les livraisons quotidiennes nécessaires au fonctionnement de l'hôpital utilisent des poids-lourds de 19 tonnes au maximum et le plus souvent il s'agit de véhicules légers (camionnettes, voitures). Les livraisons se font généralement avant les horaires de congestion du trafic routier urbain (avant 8H00).

C – Qualité de l'air – Pollution

Pour répondre à l'inquiétude concernant l'augmentation de la pollution sur le secteur d'étude, nous citons l'étude Air et Santé réalisée en novembre 2017 (page 29) : « ... D'une manière générale, le projet induit une augmentation des émissions dans l'ensemble de la bande d'étude (environ 30%) mais les émissions restent limitées car le trafic est relativement faible sur le domaine d'étude (inférieur

à 10 000 véh/j)... ». A notre connaissance, la Métropole n'a réalisée aucune étude spécifique pour ce projet. Elle reprend les chiffres que nous avons annoncés dans l'étude Air et Santé.

Nous rappelons, que l'estimation de l'augmentation du trafic routier a été réalisée à partir de ratios provenant d'un hôpital non desservi par une station de métro (hôpital Simone Veil à Cannes). Ainsi, nous avons travaillé avec des chiffres ne tenant pas compte de l'impact positif de cet équipement (nous avons retenu le cas le plus défavorable).

L'augmentation de +30 % de la pollution peut sembler paradoxale par rapport à l'augmentation moyenne de la circulation d'environ +6 %, sur le secteur d'étude. Il ne s'agit pas d'une erreur, mais du résultat de calculs formels qui tiennent compte, pour le calcul de la pollution, d'une moyenne pondérée défavorable du fait de la configuration du site (voies existantes à faible trafic routier en proximité immédiate du site du projet) et d'une zone d'étude réduite à 6 voies de circulation.

Le calcul de l'augmentation du trafic routier, sur l'ensemble du secteur d'étude, correspond au rapport entre le nombre de nouveaux véhicules amenés par le projet d'hôpital et le nombre de véhicules relevés à l'état initial de 2019 (voir étude de circulation 2019, page 17). Il s'agit d'une valeur moyenne sur le secteur d'étude composé d'une quinzaine de voies de circulation. Le ratio est voisin de +6%.

Concernant le calcul relatif à la variation des quantités de polluants, le guide méthodologique du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, précise que seules doivent être prise en compte les voies sur lesquelles le trafic varie de + à - 10%. Pour notre projet, seules les voies Haguenau, Merle, Alpes, Louis Armand, Haïti, Docteur Cauvin voient leur trafic augmenter de plus de 10%. Pour le boulevard Louis Armand et l'avenue d'Haïti, le trafic est pratiquement doublé (+90% et +95%). Pour les quatre autres voies, l'augmentation du trafic reste de l'ordre de +15% / +18%. Le nombre de kilomètres parcourus est le produit de l'augmentation du trafic de chacune de ces voies par leur longueur en kilomètres. Le ratio est calculé en divisant la valeur obtenue après projet par la valeur de l'état initial et il est égal, dans le cas présent, à +30%. Pour ce calcul, seules les 6 voies les plus impactées sont prises en compte. Si le calcul était réalisé sur la totalité des voies de la zone d'étude, l'augmentation serait voisine de +6%. Il s'agit d'un calcul affichant une valeur très défavorable, dû au fait que les 6 voies retenues supportent un faible trafic routier. Le projet introduit, en valeur absolue, une faible augmentation du trafic et de la pollution mais en proportion une valeur localisée plus significative qui peut inquiéter.

Il faut prendre en considération les valeurs réelles en quantités de polluants, ce qui est indiqué par le bureau d'études CIA : « D'une manière générale, le projet induit une augmentation des émissions dans l'ensemble de la bande d'étude mais les émissions restent limitées car le trafic est relativement faible sur le domaine d'étude (inférieur à 10 000 véh/j). »

Le « paradoxe » apparaît si nous considérons que les voiries, situées à proximité du projet, avaient supporté un trafic plus important, de telle manière qu'aucune de ces voies ne voient leur trafic augmenter de plus de 10%. Le ratio du nombre de kilomètres parcourus serait égal à 1 dans ce cas et la conclusion aurait été que le projet n'amène aucune augmentation significative de pollution (+0%). Tout

cela en prenant en compte le même nombre de véhicules pour le projet. L'examen des valeurs absolues des quantités de polluants reste nécessaire pour éviter un contresens.

Ces calculs permettent également d'expliquer, pourquoi le secteur d'étude considéré par la société Transmobilités reste pertinent. En effet, en élargissant le secteur d'étude, nous entrainerions une baisse du ratio de kilomètres parcourus et donc une baisse logique du ratio de pollution (lissage de la courbe comportant des pics isolés).

En page 23 de cette même étude, nous pouvons lire : « On observe une tendance générale des émissions polluantes à la baisse dans la région PACA ».

Nous citons le dossier de presse du Ministère de la Transition Ecologique du 8 octobre 2018 relatif à la loi mobilité sur le déploiement des Zones à Faibles Émissions (page 16) : « Entre 2007 et 2015, les émissions de pollution atmosphérique sur la Métropole Aix-Marseille-Provence ont globalement diminué... Pour autant, cette réduction se ralentit et stagne même pour les émissions issues des transports, de l'habitat et du tertiaire... ». Même si la tendance d'un ralentissement de la réduction de la pollution apparaît, celle-ci a cependant significativement diminué au cours des dernières années.

Qu'apporte le nouveau projet par rapport aux deux établissements existants en termes de pollution ?

- En premier lieu, la présence d'une station de métro, qui n'est pas présente sur Vert Coteau et beaucoup plus difficile d'accès sur Beauregard par le métro Saint-Just. Comment ne pas prendre en compte cet atout dans l'implantation d'un hôpital ? Quelle mesure permettrait d'inciter un moindre usage de l'automobile que la présence de cette station de métro ? Or la présence de cette station n'est citée par les opposants qu'à charge ! On ne peut pas affirmer en même temps que le nouvel hôpital serait situé à deux stations de métro de La Timone et ignorer l'atout environnemental essentiel apporté par cet équipement,

- Les deux établissements Beauregard et Vert Coteau, sont d'anciens établissements qui ont été construits suivant une réglementation qui ignorait toutes les contraintes actuelles en matière d'efficacité énergétique (absence d'isolation, ponts thermiques). Le nouvel établissement est soumis aux dernières exigences de la réglementation thermique. Le bâtiment est isolé et les ponts thermiques sont traités. Les consommations énergétiques sont diminuées et les pollutions résultantes également (chaudières...).

Des arguments développés par les opposants affirment le contraire. Nous en déduisons que ces personnes oublient dans leur raisonnement, qu'elles subissent déjà les pollutions de Beauregard et de Vert Coteau du fait de la proximité géographique de ces deux établissements du lieu où elles vivent. Ce projet permettra au contraire de réduire significativement les impacts environnementaux.

Concernant la mise en place de Zones à Faibles Émissions (ZFE), les impacts affecteraient aussi bien le projet que les sites existants de Beauregard et Vert Coteau qui sont situés dans le même arrondissement à moins de 2 km de distance.

Le projet de l'hôpital dispose d'un parking d'une capacité de 694 places. Ce parking payant est accessible à tous. Il constitue une solution concrète pour permettre d'absorber une partie du

stationnement dans le quartier. Nous rappelons que le parc relais situé à proximité de la station Louis Armand dispose d'environ 90 places de stationnement à ce jour (il est également payant mais il faut disposer d'une carte RTM spécifique).

La mise en place de ZFE a pour objet d'inciter les personnes à utiliser les transports en commun, dont le métro. L'implantation du projet face à la station de métro Louis Armand s'affirme en toute logique dans ce contexte. Les sites de Vert Coteau qui ne dispose pas d'une station de métro à proximité et de Beauregard pour lequel la station de métro est éloignée et difficile d'accès (traversée du boulevard du Maréchal Juin) seront pénalisés par ces mesures.

La mise en place des ZFE, plaide pour l'implantation du projet sur le boulevard Louis Armand.

D – Nuisances sonores et environnementales

Au sujet des nuisances environnementales, et comme nous l'avons rappelé dans les chapitres précédents, du fait de la particularité du projet qui consiste à remplacer deux établissements vieillissants déjà implantés dans le 12ème arrondissement, par un établissement neuf, ces nuisances seront diminuées par rapport à l'état actuel.

Concernant les nuisances sonores, une étude acoustique a été réalisée. Cette étude comprend une campagne de mesures acoustiques de l'état initial. Une simulation de l'état final après projet a été réalisée. Les résultats et les conclusions de cette étude permettent d'établir que l'impact du projet n'induit pas un accroissement significatif sur le bâti riverain. Les accroissements restent inférieurs à 2 dB(A).

Le nouvel établissement, contrairement aux deux établissements existants aujourd'hui, sera construit en prenant en compte les dernières exigences acoustiques, au même titre que pour le volet thermique. Les exigences d'isolement sont présentées dans l'étude acoustique.

Nous précisons que le projet intègre une zone logistique, comprenant le parking des poids lourds, qui est enterrée. Les équipements techniques présents en toiture-terrasse sont installés dans des volumes dont la conception prend en compte l'atténuation des nuisances acoustiques (pièges à son, revêtements absorbants).

La conception du projet intègre bien une démarche d'évitement forte des nuisances environnementales.

Nous rappelons, alors que beaucoup de personnes semblent l'oublier, que les zones situées autour des hôpitaux sont repérées par le panneau de signalisation de type C2 (H majuscule en blanc sur fond bleu) qui indique la présence d'un hôpital et invite les automobilistes à ne pas faire usage de leur avertisseur sonore.

La réglementation routière favorise ainsi la création de zones calmes autour de ces établissements sensibles.

Les services de secours, les ambulances, les véhicules des urgences, sont soumis à un code de déontologie concernant la réalisation de leurs interventions et en particulier l'usage de leurs sirènes. Celles-ci ne sont activées que pour des actions précises liées au franchissement de feux tricolores, de panneaux de priorité, liées à une circulation saturée (embouteillages) ou liées à des conditions particulières de danger (absence de visibilité).

Les sirènes ne sont pas actionnées près des hôpitaux, car les services de secours sont arrivés à destination et que leur utilisation n'est plus justifiée.

E – Stationnement

Le projet comporte un parking souterrain totalisant 694 places de stationnement essentiellement réparties sur 4 niveaux du R-2 au R-5. Ce parking reste payant pour éviter les stationnements de longue durée. Le parking est géré par l'hôpital et le tarif est moindre (-50%) que ce que proposent les sociétés privées de gestion de parkings.

Le projet apporte une offre de stationnement convenablement dimensionnée pour la taille de l'établissement. Les opposants ne peuvent pas à la fois critiquer la taille de l'établissement en insistant sur les cinq sous-sols qui servent justement à accueillir les places de stationnement, et invoquer un problème de stationnement sauvage qui résulterait de la présence de l'hôpital...

Il s'agit encore pour ce chapitre d'affirmations non démontrées. Le projet du fait du dimensionnement de son parking, apporte une réponse adéquate à cette problématique.

Nous avons déjà évoqué au point « A – Augmentation du trafic – problèmes des flux circulatoires » les solutions qui pourraient être apportées pour solutionner les problèmes de stationnement déjà existants.

Par ailleurs, il est acté que la capacité du parc relais de la Fourragère va être augmentée. La problématique du stationnement est prise en compte aussi bien par les pouvoirs publics que par le porteur du projet.

F – Sécurité

Les opposants dénoncent une insécurité routière qui résulterait de la présence de l'hôpital. La cause en est le volume du trafic routier et non l'activité hospitalière. Vouloir faire croire que les ambulances et les véhicules des pompiers débouleraient en permanence à toute allure, les sirènes hurlantes, dans le quartier de Saint Barnabé relève de l'hérésie. Combien de morts ou d'accidentés à proximité des hôpitaux provoqués par le trafic routier et combien dans le reste de l'espace public ? Où sont les statistiques ?

Les opposants dénoncent un lieu « accidentogène » à proximité du collègue Darius Milhaud. Nous avons nous-mêmes identifié, en observant la configuration des lieux, que ce point de passage reste problématique pour les raisons déjà évoquées aux heures d'entrée et sortie. Il s'agit d'une situation existante et non d'une conséquence de l'implantation du projet d'hôpital sur le site Louis Armand.

Dans ce cadre, nous avons proposé à la Métropole des aménagements qui permettraient d'améliorer la sécurité vis-à-vis du trafic routier. En particulier, la mise en sens unique du boulevard Louis Armand nous paraît être une solution intéressante car elle permettrait d'aménager une dépose minute sécurisée.

Des solutions existent et peuvent être mises en œuvre en concertation avec la Métropole et la Mairie.

Plusieurs requêtes prévisionnent des problèmes de circulation ou d'accident liés au croisement d'un bus avec un autre véhicule, les services de la Métropole ont les compétences pour définir les itinéraires et les gabarits des bus.

L'argumentation des opposants se fonde encore exclusivement sur l'instrumentalisation des peurs plutôt que sur une analyse objective et rationnelle des enjeux.

Beaucoup de requêtes soulèvent le danger que l'augmentation de la circulation ferait courir aux enfants scolarisés à proximité, en particulier les collégiens.

Comme déjà énoncé, nous précisons tout d'abord que sur une année de 52 semaines soit 365 jours, seules 36 semaines avec 5 jours par semaine soit 180 jours sur l'année pour le collège ou 4 jours par semaine soit 144 jours sur l'année pour les écoles primaire et maternelle sont concernées par la présence d'élèves près des établissements scolaires. De plus, les peurs des opposants concernant ces élèves ne concernent dans le temps que les heures d'entrée et sortie aux établissements soit au maximum 4 fois dans la journée x 15 minutes = 1 heure par jour.

Par ailleurs, comme cela est très souvent le cas en zone urbaine, pour prendre l'exemple de l'Hôpital Européen à Marseille, qui est comparable en termes de capacité d'accueil et de surface, plusieurs établissements scolaires tous niveaux confondus côtoient l'hôpital sur un périmètre restreint et cela fonctionne.

G – Pertinence du projet

Dans ce chapitre, il faudra encore rappeler que certains opposants n'ont pas étudié ni compris le projet. Il s'agit d'un regroupement de deux établissements existants implantés dans le 12ème arrondissement de la ville de Marseille, à moins de 1,6 km du site retenu pour le projet. La proximité de cette offre de soins existe déjà et la relocalisation ne changera pas cet état de fait, c'est même son intérêt sur le plan sanitaire (auquel presque aucun de ces opposants ne s'intéresse d'ailleurs...).

Par ailleurs, il s'agit d'une remarque laissant sous entendre que le privé exercerait une concurrence déloyale vis-à-vis du public. Les établissements de santé, qui gèrent des compétences médicales variées, sont complémentaires les uns des autres (publics, ESPIC, militaire, privés). C'est ainsi que certains patients ne pouvant pas être traités à l'hôpital privé, sont transférés vers l'hôpital public et vice-versa. Avec la crise du COVID-19, nous avons pu constater la réalité des besoins de cette complémentarité entre tous les établissements quel que soit leur statut. En effet, TOUS les établissements de santé ont « déprogrammé » les activités « non urgentes » afin d'accueillir dans les services de réanimation, d'hospitalisation et les services d'urgence des patients positifs au Covid.

Les deux hôpitaux regroupés dans le cadre de ce projet ont des réanimations, un service d'urgence, des services d'hospitalisations... L'Hôpital Privé Marseille est et sera un maillon essentiel de la santé publique dans le 12ème et l'ensemble de la métropole.

La valeur environnementale du projet est réelle. Il vient s'implanter sur un site déjà construit, imperméabilisé et pollué.

L'urbanisation et la densification en milieu urbain à proximité d'un métro sont très pertinentes. Pour reprendre les arguments évoqués dans l'étude urbaine « Le Grand Puzzle » élaborée par l'agence d'architecture et d'urbanisme hollandaise MVRDV dans le cadre de Manifesta 13 Marseille : « augmenter la densité est un facteur de développement durable car une ville dense occupe moins de surface et rentabilise plus facilement les infrastructures, les transports en commun et les équipements publics ».

Les acteurs du projet ont à cœur de mener à bien la réalisation de cet hôpital, pour la santé, les patients et l'emploi. Et parce que ce territoire, trop peu connu, gagnerait à être plus fréquenté, pour les marseillais et pour les habitants du quartier (en développant ce secteur, il fera sens d'y implanter de nouveaux services et d'y réaliser de nouveaux aménagements...).

H – Intégration urbaine et paysagère du projet

Un environnement hétérogène :

L'environnement urbain et paysager aux alentours du site du projet est diversifié. Le quartier de Louis Armand s'est urbanisé depuis le début du XXème siècle jusqu'aux années 1980 pour la majeure partie des constructions. Depuis cette époque, seuls quelques équipements ont été construits : le nouveau collège Darius Milhaud, le gymnase attenant au collège, le métro et le parc relais. Ces constructions ont par ailleurs nécessité des démolitions (complexe sportif et CES Darius Milhaud).

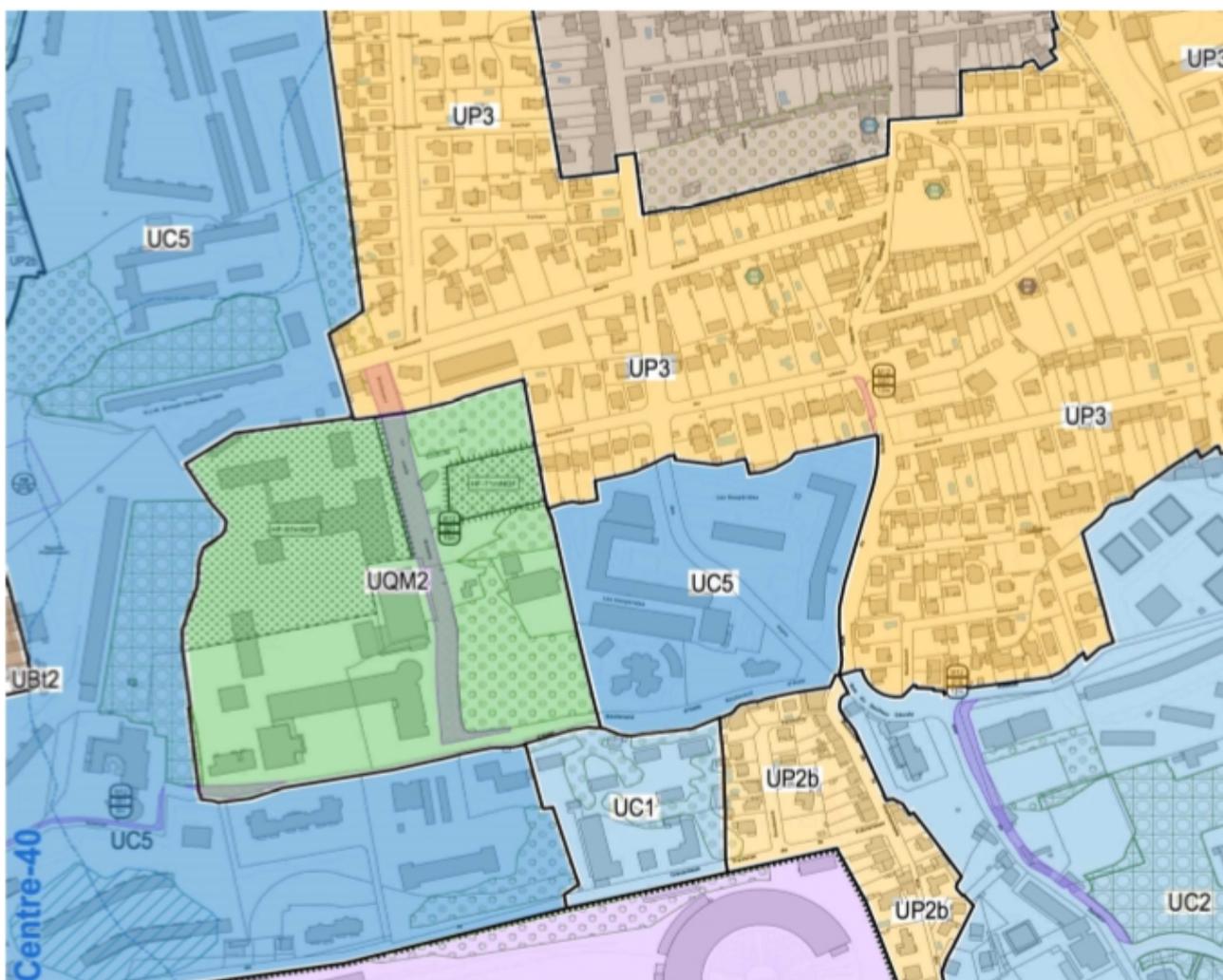
Les alentours du site du projet sont caractérisés par des constructions et un environnement hétérogènes : habitats collectifs de petite à grande hauteur (R+2 à R+16), habitats individuels, équipements scolaires (collège, écoles maternelle et primaire) et sportifs (piscine, gymnase), métro et parc relais, terrain propriété de la Ville utilisé pour le stockage de manèges, camions et engins divers, espaces boisés et parcs publics.

L'habitat individuel situé au Nord et à l'Est du site d'implantation est lui aussi hétérogène. Sa construction datant des années 1900 à nos jours est l'expression d'une architecture variée, témoignage des savoir-faire constructifs propres à chaque époque et dont la diversité est ici perceptible : certaines maisons sont isolées sur leur terrain, d'autres construites à l'alignement sur la rue, les hauteurs d'étages, les matériaux employés et les types d'enduit les revêtant sont variables selon les époques, de même que les formes de toiture, des tuiles ainsi que les éléments de modénature et de décor... Les murs de clôtures sont eux aussi plus ou moins pleins, certains sont ajourés, d'autres doublés d'une haie végétale. La végétation dans cette zone est globalement dense.

L'environnement proche du site du projet (mitoyen) est caractérisé par de l'habitat collectif (R+4 pour le plus petit immeuble du Groupe Menton et R+12 pour le Square Hopkinson), un espace boisé classé, le collège Darius Milhaud et sa piste d'athlétisme, le gymnase attenant au collège, une maison d'habitation et de l'autre côté du boulevard Louis Armand le parc relais, le métro et l'aménagement à destination des piétons intégrant abris et assises en béton, le terrain propriété de la Ville et la piscine. Ces derniers équipements sont l'expression d'une architecture contemporaine aux écritures multiples perceptible par les volumes des constructions, les proportions des ouvertures, les matériaux employés, les formes des toitures...

Trois zones de PLUi contiguës :

D'un point de vue règlementaire, la zone du PLUi dans laquelle est situé le terrain du projet est classée UQM2 (destinée au développement d'équipements d'envergure métropolitaine - hôpitaux, universités...), et mitoyenne d'une zone UC5 (destinée au développement de collectifs discontinus jusqu'à 25 mètres de hauteur). Le terrain du projet jouxte très ponctuellement, au niveau de l'angle Louis Armand / Merle, la zone UP3 (destinée au développement de l'habitat individuel). Cependant, c'est bien la partie Nord-Est de la zone UQM2, essentiellement recouverte au document graphique d'espaces verts protégés, qui est en mitoyenneté avec la zone UP3, ce qui permettra à terme, en l'état actuel du PLUi, si le parc relais est agrandi et construit en sous-sol du terrain propriété de la Ville, de créer une zone végétale arborée conséquente entre la zone dédiée à l'habitat individuel et le terrain de l'hôpital (pour rappel, une limitation de hauteur sur le terrain propriété de la Ville à +71.00 ngf ne permet pas la construction d'ouvrages en superstructure).



Extrait du zonage du PLUi

Un bâtiment intégré à son environnement :

Tout en étant situé dans une zone destinée au développement d'équipements métropolitains, le bâtiment dialogue par son expression architecturale avec les bâtiments d'habitat collectif situés aux alentours, se voulant sobre et intégré (agencement des volumes, composition des façades, rythmes d'ouvertures, profondeurs, sobriété dans l'emploi des matériaux). Marseille n'est pas uniquement une agglomération de noyaux villageois mais elle est bel et bien aussi une ville authentiquement moderne, notamment marquée par une architecture d'après guerre très riche et qualitative, perceptible du Nord au Sud de la ville.

Le parti pris n'a donc pas été de créer un geste architectural, mais bien la volonté d'exprimer avec humilité une architecture qui se veut pérenne et généreuse et qui ne suivrait pas « l'actualité de la mode ».

Si la façade d'entrée peut paraître monumentale, la volonté a été de créer une façade que l'on pourrait qualifier de rassurante et exigeante, exprimant la technicité, aussi bien de la mise en œuvre constructive que des fonctions hospitalières.

Par ailleurs, le bâtiment cherche à dialoguer aussi fortement avec l'espace public. Par le retrait de la façade par rapport à la limite de parcelle et par la création d'un socle en pierre au droit de la façade d'entrée, logeant une végétation arbustive dense, il est ainsi créé un espace générateur de lien social propice aux rencontres, aux échanges, à la contemplation. Le sujet ici n'est pas d'enfermer le bâtiment derrière une clôture (comme c'est malheureusement le cas pour le gymnase et la piscine) mais bien d'élargir le trottoir et créer un espace généreux, accueillant et sécurisant.

Enfin, toujours dans un souci d'intégration par rapport aux avoisinants, le choix a été fait de localiser et d'aménager la majeure partie des espaces verts en pleine terre en périphérie de la parcelle. Plus de cent arbres seront ainsi conservés, transplantés ou plantés de manière à prolonger les masses végétales déjà existantes sur les terrains mitoyens. Ces masses formeront un espace tampon entre les avoisinants et le bâtiment du projet. De plus, les volumes bas du bâtiment aux toitures végétalisées permettront un raccord entre les volumes hauts et les masses végétales. Le caractère arboré du site en sera ainsi préservé et affirmé.

Il conviendra de noter un point essentiel (qu'aucun des opposants ne soulève) : aucun logement n'est desservi par le boulevard Louis Armand, ce qui réduit considérablement les nuisances pour les riverains. C'est un avantage par rapport à bien d'autres équipements hospitaliers situés en milieu urbain.

I – Caractéristiques du projet

Le règlement UQM2 et le projet déposé :

Un projet faisant l'objet d'un dépôt de permis de construire se doit de respecter les réglementations applicables, dont le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) en vigueur.

Pour rappel, dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de PLUi de la Métropole Aix Marseille Provence, les 19 commissaires enquêteurs ont émis un avis favorable unanime concernant le projet d'hôpital mentionné Fascicule 4 / Conclusions motivées et avis sur le projet PLUi :

« Métropole : Par courrier du 22 novembre 2018 adressé au président de la commission d'enquête, la Métropole s'engage à revenir sur les règles de la zone et en particulier sur la hauteur à 25m. En réponse au PV de synthèse, la Métropole émet un avis favorable au projet d'hôpital privé à condition de respecter les conditions suivantes : suppression d'1 des 2 bâtiments (et donc de la passerelle qui n'est plus nécessaire) ; réduction du gabarit et de la hauteur du bâtiment principal ; suppression hélicoptère ; aménagement d'un espace vert/public en lieu et place du bâtiment supprimé.

Appréciation de la Commission d'Enquête : La commission considère que le projet pourrait progresser à condition de respecter l'ensemble des mesures énoncées ci-dessus, avec réduction de la hauteur maximale à 25m alors que la hauteur actuelle autorisée est de 28m en UQm2. »

L'évolution significative du projet, moins haut (le premier projet présenté s'inscrivait dans des plafonds de hauteur à +100,00 et +104,00 ngf), plus compact et réalisé en un bâtiment unique, par rapport au projet d'origine est actée.

Il faut bien comprendre la logique du plafond de hauteur défini par le règlement du PLUi avec une hauteur de façade limitée à +97.00 ngf : le niveau retenu comme référence pour l'élaboration de la règle correspond au niveau médian constatable sur le terrain soit +72.00 ngf (terrain allant d'environ +70.00 à +74.00 ngf). Le terrain étant plus haut au Nord et à l'Ouest, la hauteur de façade constructible et perceptible par rapport au terrain naturel s'en trouve réduite.

Si le remaniement du projet ne semble pas perceptible pour une partie des opposants, il est néanmoins réel. Le gel de la constructibilité hors sol face à l'emprise dédiée au projet confirme la garantie pour les riverains d'une distanciation face à la construction projetée. C'est donc un épannelage par l'absence de constructions visibles via des espaces verts protégés qui aura été privilégié. Le recul libre de bâti calculé perpendiculairement entre la façade de l'hôpital et l'extrémité Ouest du boulevard du Léman est ainsi de 110 mètres.

Composition et répartition des volumes :

Le terrain sur lequel s'implante l'hôpital n'a qu'une seule limite donnant sur rue de 107 mètres de long.

La façade principale de l'hôpital, au classicisme assumé, se développe sur un linéaire de 62 mètres très comparable aux 60 mètres bâtis pour le gymnase et 58 mètres pour le collège, ces trois bâtiments sont réalisés en retrait de l'alignement. S'il ne fait nul doute que ces équipements nécessitent, comme c'est également le cas pour l'hôpital, une sécurisation de leurs sites, notre approche validée par les services compétents, aura été d'apporter autant que possible une valorisation de l'espace libre entre voirie et façade. Dans notre projet il n'y a nulle clôture à l'alignement mais un élargissement significatif de l'espace accordé aux piétons (la distance de la limite de la chaussée à la façade est portée à 11,50 mètres), un socle planté en pierre massive est conçu, l'unique entrée au bâtiment est intelligible par tous. Notre ambition réaffirmée est bel et bien de contribuer à structurer, aménager et étendre l'espace public, de lui donner forme afin

d'accompagner les usages, enrichir les perceptions spatiales et paysagères. Vous comprendrez qu'il n'était pas envisageable pour nous de céder à la facilité de la reproduction de la rue corridor délimitée par des écrans non maîtrisés (clôtures, grillages, barrières, murs et murets) que nous constatons le long du boulevard Louis Armand mais d'œuvrer à la révélation d'une urbanité possible, comprise et pratiquée comme telle par tous.

Nous rappelons que les hôpitaux sont des établissements stratégiques dont la continuité de fonctionnement ne peut être brutalement interrompue lors d'un séisme ou lors d'un incendie. A ce titre l'emploi du béton s'est logiquement imposé.

La mise en forme du programme fonctionnel de l'hôpital, qui ne peut faire l'impasse de l'efficacité, a suivi une logique de compacité et de rationalisation de sa volumétrie afin d'en optimiser ses caractéristiques. C'est ainsi que les hauteurs libres d'étages (en infrastructures, superstructures et emprises techniques) ont été modérées et validées techniquement. Le plafond de hauteur du PLUi encadre la constructibilité, permettant de limiter la hauteur constructible en portion Nord ainsi qu'à l'Ouest du terrain (où se situent les logements les moins éloignés). Jeux de nivellements en pied de façade et courettes d'éclairiment permettent l'encastrement partiel ou intégral des locaux en rez-dechaussée et premier sous-sol.

Compacité dit épaisseur (à la différence d'une barre de logements). Une notion qui peut s'opposer pour exemple à la pénétration de la lumière naturelle dans les locaux. Le projet conçu s'impose et tire parti de cette compacité en développant ses plateaux autour de deux patios complétés d'une faille côté Ouest. Cette composition générale permet à la fois de limiter l'étalement des plateaux et de générer des centralités et des axes circulatoires tout en permettant des boucles de parcours (à mettre en regard d'une conception d'hôpital de type pavillonnaire plus génératrice d'étalement). La qualité d'accueil et les conditions de travail s'en trouveront confortées. Du point de vue du voisinage, l'intérêt de ce qui vient d'être dit réside dans l'articulation des volumes et la limitation des longueurs perceptibles de façades en ménageant les reculs les plus importants possibles vis à vis des limites de propriété.

Des volumes bas saillants (acrotères à +84.00 ngf, les toitures sont végétalisées) permettent l'épannelage du bâti au long des limites Nord, Ouest et Sud, partout où nous l'avons estimé nécessaire. Les volumes hauts apparaissent comme enchâssés sur ces volumes bas. L'ensemble étant travaillé rigoureusement de manière à générer une composition propre à chaque façade, intégrant des points singuliers (renforcements, déboitements, débords) tout en évitant de verser dans l'anecdotique. Les tableaux de distances aux limites figurant en planche PC2b / plan de masse des constructions à édifier du permis de construire pourront être consultés, vous pourrez ainsi noter que les distances projetées sont souvent majorées par rapport aux distances minimales à respecter vis à vis limites séparatives (à titre d'exemple : point n° 6 en limite Nord proche du Groupe Menton 17,63 m contre 12,04 m soit un recul majoré de 5,59 m ; point n° 18 en limite Ouest face au Square Hopkinson 34,72 m contre 11,65 m soit un recul majoré de 23,07 m).

Des espaces végétalisés en pleine terre sont créés, restitués ou préservés sur toute la périphérie du bâtiment. Abondamment plantés tout au long des limites séparatives ils permettent de conforter et prolonger les masses végétales existantes tant au Nord qu'à l'Ouest ou au Sud, permettant de graduer la perceptibilité des volumes

bâtis projetés.

Comme il peut être vu sur les plans du permis de construire, la voie périphérique au bâtiment est dimensionnée et imposée pour des raisons de sécurité et d'intervention des secours. Elle prend place entre la périphérie arborée, dont les nivellements altimétriques originaux sont préservés, et le bâti. Outre le cas particulier des urgences pour les seuls véhicules de professionnels autorisés, les parcs de stationnement pour véhicules légers et ambulances ainsi que la cour logistique sont aménagés dans les niveaux en infrastructure. Ces parcs sont accessibles par des rampes réalisées proches du boulevard et n'occasionnent pas de flux en surface sur la périphérie du terrain. Les nuisances sonores associables sont ainsi clairement minimisées pour les plus proches habitants.

Nous avons déjà mentionné notre volonté de durabilité pour la solution architecturale apportée. Cette durabilité implique un étalement contenu permettant d'optimiser ses performances et son incidence, l'emploi d'un nombre restreint de matériaux et la qualité de leur mise en œuvre, une disposition sur un rythme constant de baies généreuses (pas d'anxiogènes bandeaux filants ici pour les patients), afin de produire une architecture rassurante et presque domestique, simple et ainsi pas simpliste.

« Celui qui, sans trahir les matériaux ni les programmes modernes, aurait produit une œuvre qui semblerait avoir toujours existé, qui, en un mot, serait banale, je dis que celui-là pourrait se tenir pour satisfait »

Sans la moindre forme de prétention, cette citation d'Auguste Perret résume un objectif permanent dans la conception architecturale du projet déposé.

Dimensions, topographie, masques visuels et distances :

Si l'on considère les volumes hauts du bâtiment projeté (les seuls qui soient réellement perceptibles ou signifiants à distance) les longueurs de leurs façades sont comme suit :

- 62 mètres pour la façade Est sur le boulevard Louis Armand,
- 95 mètres pour la façade Nord,
- 110 mètres du Nord au Sud pour la façade Ouest, en détaillant : 23 mètres pour l'aile Nord / 20 mètres pour l'espace en retrait formant faille / 67 mètres pour la partie Sud,
- 70 mètres pour la façade Sud.

L'ensemble incluant les volumes bas s'inscrit dans un rectangle dont les dimensions hors tout sont 125 mètres d'Est en Ouest et 119 mètres du Nord au Sud.

A titre de comparaison nous mettons à la suite quelques dimensions d'éléments significatifs à proximité du site du projet. Le bâtiment principal du Clos des Muguets a une longueur de 57 mètres. Les bâtiments du Groupe Menton au Nord ont une longueur de 52 mètres pour le plus court et 127 mètres pour le plus long. Ceux du Square Hopkinson font 143 mètres de long pour le plus proche et 80 mètres pour son modèle réduit. Le collège s'inscrit dans un rectangle de 122 x 62 mètres. L'ensemble des Hespérides est plus étalé que l'hôpital : le seul ensemble en U (tour comprise et hors parkings) s'inscrit dans un rectangle de 103 x 77 mètres, 105 x 40 mètres hors tout pour la barre en L à l'Est. Tous bâtiments

cumulés, hors parkings toujours, de cet ensemble s'inscrivent dans un rectangle dont les dimensions minimales sont 112 x 203 mètres ou 138 x 174 mètres selon l'orientation.

A l'exception du collège, ces éléments bâtis pris comme exemple sont construits de longue date. Avec des hauteurs plus ou moins conséquentes ils forment des masques incontournables à l'échelle du piéton devenant plus ou moins perceptibles depuis les étages bâtis. Rien d'extravagant ici, nous sommes en présence d'un environnement typiquement marseillais au sein d'un tissu urbain discontinu. Le constat fait apparaître des qualités certaines avec notamment une présence végétale importante et une disposition irrégulière et non homogène des éléments bâtis générant quelques espaces privatifs de qualité.

L'hôpital ne s'inscrit pas au cœur d'une zone pavillonnaire ou d'un noyau villageois, la proximité de ces types de tissus et les covisibilités éventuelles s'apprécient aisément sur une carte.

En conviant la topographie, nous tenons tout d'abord à rectifier une aberration qui consisterait à considérer que le terrain sur lequel s'inscrit l'hôpital serait dominant et en limite de plateau rendant son intégration impossible. Il y a certes une pente marquée depuis le terrain nous concernant en direction du Square Hopkinson et l'ensemble du Groupe Menton peut bien apparaître en position culminante (en extrémité Ouest le nivellement en pied de bâtiments dans ledit ensemble est à +77.00 ngf) depuis la rue Beau (+62.00 ngf). Ces constats sont rapidement démentis par la position dominante de l'allée de la Compassion mais surtout par la pente ascendante continue du plateau de Saint-Barnabé et au delà vers le Nord et l'Ouest vis à vis du site d'implantation de l'hôpital. Les éléments bâtis du Square Hopkinson et du Groupe Menton forment d'évidents masques visuels atténuant de fait la perceptibilité et l'impact dans le paysage de l'hôpital.

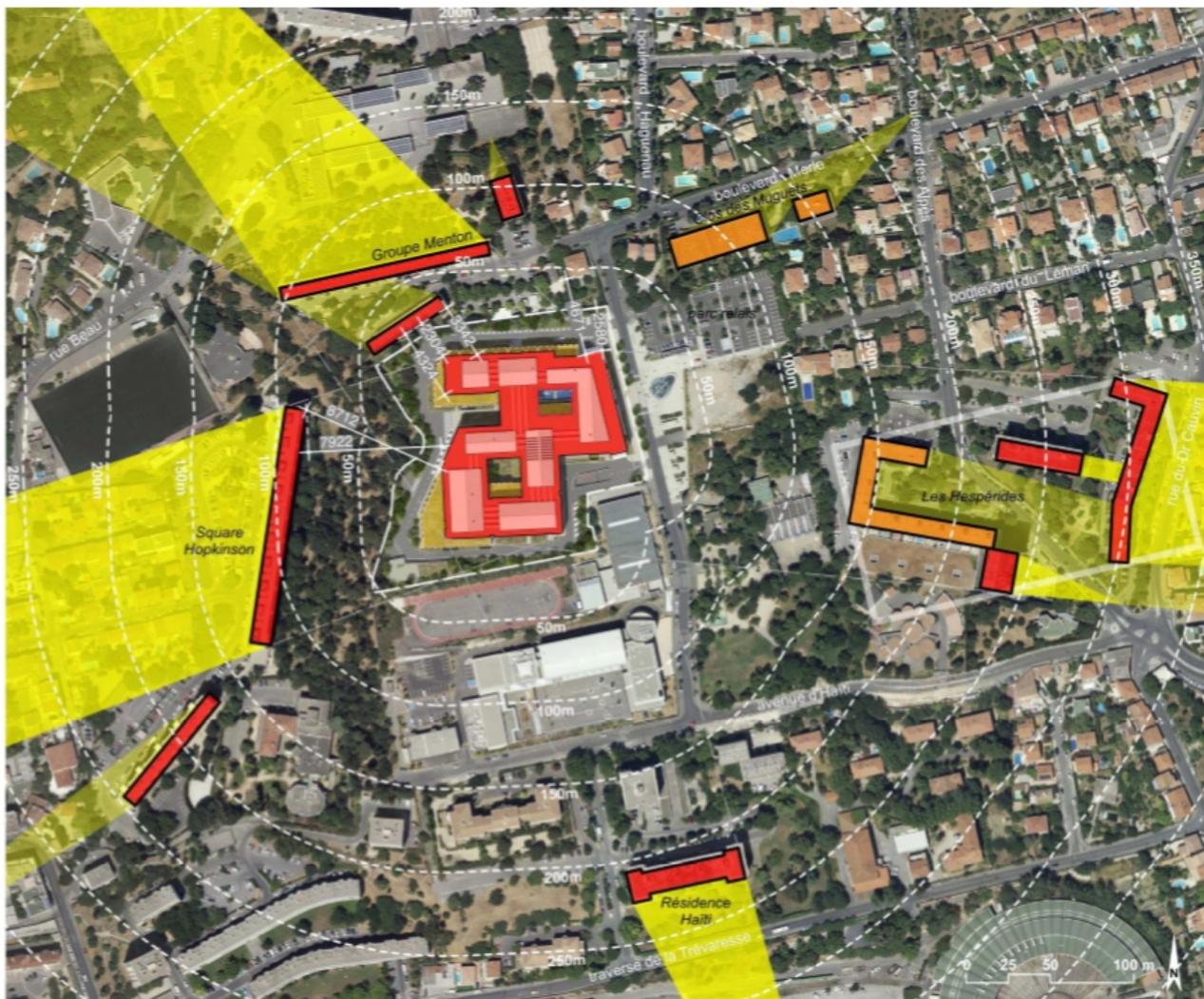
A titre d'exemple nous donnons quelques repères altimétriques :

- portion du boulevard Merle entre boulevards Haguenau et Louis Armand nivelée à +73.75 ngf,
- nivellement à +85.00 ngf au niveau de la jonction de l'avenue de Saint-Julien avec la rue Montaigne,
- nivellement à +79.00 ngf au niveau de la jonction boulevard du Léman avec la rue du docteur Cauvin,
- nivellement à +81.00 ngf place Caire,
- nivellement à +90.00 ngf avenue des Caillols au niveau du passage sur la L2,
- nivellement à +113.00 ngf avenue de Saint-Julien au niveau du passage sur la L2,
- à la jonction de l'avenue d'Haïti avec le boulevard Louis Armand le nivellement est de l'ordre de +62.00 ngf, l'extrémité Ouest de ladite avenue étant à +66.00 ngf et à l'Est de l'avenue nous constatons au croisement avec les axes Alpes / Cauvin / Charbonnelle un nivellement à +74.00 ngf,
- à Bois Luzy nous franchissons les +120.00 ngf (+130.00 ngf à l'auberge de jeunesse),...

Nous avons déjà pu illustrer dans le cadre du permis de construire ainsi que dans l'étude d'impact et le mémoire en réponse à la MRAE l'intégration du bâtiment dans son environnement (proche et lointain) sur des prises de vues aériennes ainsi que la neutralité de sa perception dans le paysage lointain.

La pente ascendante douce depuis le site vers les tissus pavillonnaires et villageois situés au Nord et à l'Est a pour effet d'atténuer la hauteur visible du bâtiment de l'hôpital au dessus de l'horizontale pour un observateur. Cette notion cumulée à l'éloignement et à la présence en premier ou en arrière plan des bâtiments de grande dimension du Groupe Menton ou de l'ensemble des Hespérides n'est pas de nature à porter irrémédiablement atteinte au caractère paysager de ces zones. Nous ajoutons qu'en tissu pavillonnaire, plutôt dense ici avec de nombreuses mitoyennetés, et une végétation bien présente, un élément bâti même de faibles dimensions génère un masque visuel significatif. En tissu continu les seules perspectives offertes sont celles que génèrent les espaces publics.

La carte ci-après présente au travers d'une sélection d'éléments bâtis parmi les plus importants les zones (en jaune) depuis lesquelles il n'est matériellement pas possible, à moins d'être beaucoup plus haut, d'avoir une vue vers un quelconque point des volumes hauts de l'hôpital. Il va sans dire que ces éléments ne sont en rien exhaustifs et que la présence végétale joue aussi un rôle certain. La carte présente des anneaux concentriques espacés de 50 mètres chacun autour des volumes hauts de l'hôpital de manière à apprécier pleinement les distances pour le moins raisonnables aux avoisinants.



Distances, volumes bâtis et masques visuels

De nombreux éléments créent des masques au projet : les immeubles Menton et Hopkinson en sont des exemples. De même, depuis les rues avoisinantes, notamment les boulevards Haguenau, Merle et Alpes, le projet ne sera pas ou peu visible du fait de la présence des habitations et de nombreux arbres et masses végétales créant des masques plus ou moins opaques.

Le bâtiment sera visible depuis le boulevard Louis Armand, le boulevard du Léman, le Clos des Muguetts, le boulevard Merle et depuis les étages plus ou moins hauts selon les immeubles alentours (tour des Hespérides, Menton, Hopkinson, résidence Haïti). L'orientation des baies principales des habitats individuels sur les boulevards du Léman et Haguenau est perpendiculaire à ces voies, soit pas en direction de l'hôpital et les distances sont de plus relativement importantes.

L'impact visuel du projet est à l'échelle du quartier limité. C'est évidemment depuis le boulevard Louis Armand que le projet sera le plus visible. Son accès unique depuis le boulevard permet de limiter son impact visuel puisque seule une façade est visible frontalement depuis la rue.

Les covisibilités les plus marquées sont identifiées au niveau des barres de logements des ensembles Menton et Hopkinson. La conception commune d'une barre consiste à desservir deux logements par palier d'étage, les logements sont donc traversants. Nous noterons que les distances entre bâtiments sont tout à fait honorables en milieu urbain et que concernant le Square Hopkinson c'est seulement depuis les étages élevés qu'une perception significative est possible du fait de la topographie et de la végétation (se référer aux coupes présentées dans le mémoire en réponse à la MRAE).

Un équipement structurant qui n'est ni « pharaonique » ni « éléphantique » – Une communication violente contre le projet entretenant une angoisse chez une partie des habitants :

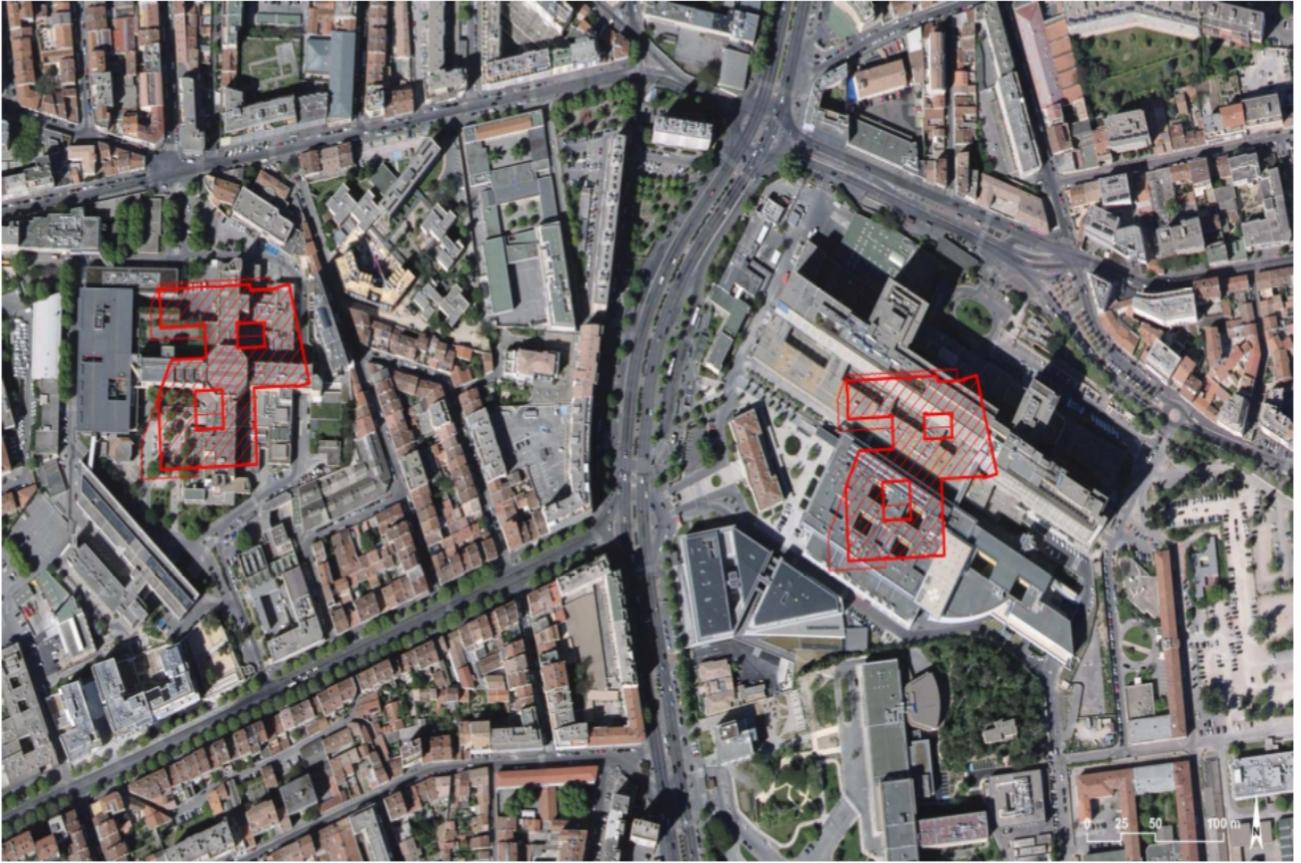
L'établissement vient en remplacement d'une friche polluée (amiante) et désaffectée (squattée). Sa compacité et sa localisation l'inscrivent rationnellement dans l'environnement au sens large. La prise en compte du site, la distanciation par rapport aux avoisinants, par sa composition et la majoration des distances aux limites, au détriment des vides intérieurs afin de donner une périphérie plantée de manière continue, ces éléments confirment que le projet d'hôpital ne peut être défini comme hors gabarit.

Nous comprenons que nous devons répondre ici à une critique d'ordre esthétique, soulevant les questions de volumétrie et de matérialité. Une critique formulée indépendamment des nécessités programmatiques, environnementales, techniques, culturelles, structurelles, sécuritaires,... qui font de l'architecture une discipline qui ne s'improvise pas. Le projet n'a pu être établi que par une somme de travail conséquente, de multiples allers et retours avec nos équipes techniques et les services compétents.

Si il peut sembler ardu de concilier tout le monde et que l'implantation de la structure projetée de longue date puisse susciter des attentes et des questionnements légitimes, nous tenons à rappeler la violence de la communication des opposants les plus motivés contre le projet d'hôpital. Il est évident que chacun peut et doit avoir un avis, quel qu'il soit, encore faut-il l'assumer en responsabilité. Taxer l'hôpital d'éléphantique, de pharaonique, de mastodonte, de gigantisme, de plus grand blablabla ou d'escroquerie... faire circuler des pétitions alarmistes ou des vidéos bêtes et méchantes (visible sur le

site Facebook de l'association « Nos Quartiers Demain » ou par ce lien : www.youtube.com/watch?v=iUPgAjT5iRk&t=4s), argumenter pseudo-scientifiquement, tout ceci génère un climat de peur et de rejet chez une partie des habitants.

Afin de redonner à voir la mesure du projet, nous intégrons des planches graphiques qui permettent de faire des comparatifs de taille et d'étalement avec d'autres structures de référence.



Hôpitaux de la Timone et de la Conception à Marseille



Hôpital Européen à Marseille



Hôpital Privé Clairval à Marseille



Stade Vélodrome à Marseille



Centre Hospitalier Simone Veil, avenue des Broussailles, à Cannes

J – Informations insuffisantes – manque de concertation – lacunes dans les dossiers présentés

Les requêtes des opposants reprennent partiellement ou en totalité les recommandations formulées par la MRAE. Nous avons déjà répondu à toutes ces recommandations dans un mémoire en réponse qui a été communiqué à l'enquête publique. Il aurait été plus constructif que les requêtes soient formulées sur les réponses apportées dans ce mémoire, plutôt qu'elles soient une répétition mécanique des avis de la MRAE. A priori les opposants n'ont pas pris connaissance du projet médical, n'ont pas lu le mémoire en réponse et la pertinence des requêtes s'en trouve altérée. Nous renvoyons aux réponses contenues dans ce mémoire.

De plus, sur l'avis d'enquête publique affiché sur le site, les coordonnées permettant de joindre le représentant du maître d'ouvrage pour toute demande de renseignement étaient indiquées. Il est intéressant de noter que seuls quelques journalistes et une personne ont appelé pendant toute la durée de l'enquête publique. Des compléments d'informations auraient effectivement pu être apportés.

Les thématiques relatant l'absence de concertation préalable et une mauvaise information du public sur ce projet, reviennent régulièrement dans les requêtes.

Nous avons assisté à plusieurs réunions publiques organisées par la mairie du 12^{ème} arrondissement. Pour certaines de ces réunions, le public a été convié et a pu s'exprimer sur le sujet. Si les mêmes opposants minoritaires et virulents étaient déjà présents, de nombreuses personnes sont venues aussi pour avoir des informations sur ce projet d'hôpital, important pour leur santé.

La presse locale a rapporté avec beaucoup de détails et de précisions les caractéristiques du projet sur Louis Armand et ceci dès l'année 2015. A titre anecdotique, nous pouvons citer un article de La Provence paru le mercredi 6 janvier 2016 : « Une nouvelle clinique dans le 12^e arrondissement ? Beaugard et Vert-Coteau ont fusionné, et cela va sans doute donner naissance à un nouvel établissement, situé sur le site de l'ancien collège Louis-Armand à Marseille (12^e). La Ville a donné son accord de principe pour la cession du terrain dont elle est propriétaire. Cette future clinique de 700 lits serait composée de deux bâtiments de sept niveaux, dont l'un équipé d'une hélisation, reliés par une passerelle au dessus du bd Louis-Armand. De quoi renforcer l'offre de soins dans les quartiers est. Mais aussi donner une utilité à la station de métro Louis-Armand qui reste la moins fréquentée du réseau. »

Le premier intérêt de cet article est de confirmer le constat relatif à l'offre de soins des quartiers Est, qui est souvent contestée par les opposants. Il souligne également la sous fréquentation de la nouvelle station de métro Louis Armand, ce qui rejoint ce que nous avons évoqué concernant l'intérêt du site.

Le deuxième intérêt est d'apprendre que la taille du projet était déjà connue avec détails dès 2015.

Trois enquêtes publiques peuvent aussi faire office de concertation. Et il est difficile de dire que cela n'aura pas été le cas. Une opposition structurée contre le projet s'est formée en 2018 à l'occasion de la première enquête publique relative à la mise en compatibilité du PLU. Par la suite, malgré l'avis favorable sur le projet d'hôpital des 19 commissaires enquêteurs lors de l'enquête publique relative au PLUi qui a conduit à un projet remanié et revu à la baisse, la mobilisation contre le projet de quelquesuns n'en reste pas moins virulente, politisée et sans concession vis à vis de l'intérêt général depuis presque deux ans.

Le projet que nous portons est un équipement hospitalier spécifique qui répond à un besoin arrêté par l'ARS dans le cadre du Projet Régional de Santé de l'ARS, à un projet médical concerté avec les 300 médecins de l'hôpital, à des règles sanitaires et réglementaires strictes, dont l'emplacement a été reconnu comme idéal par l'ensemble des acteurs institutionnels (Ville de Marseille, Métropole, ARS, Mairie du 12ème)...

Quelles concessions supplémentaires pourrions-nous faire ?

En dernier lieu, il reste intéressant d'observer le basculement du discours de la presse. A l'origine le discours marqué d'une attention bienveillante pour ce nouveau projet est aujourd'hui orienté à charge et fait preuve d'un suivisme étonnant avec l'argumentaire des opposants.

K – Propositions alternatives

Que devons-nous répondre à cette requête ? Notre projet reste la construction d'un hôpital.

Dans le cadre de l'enquête publique environnementale, nous pouvons noter dans un certain nombre de requêtes le souhait de projets alternatifs et de voir s'installer sur le site du projet notamment des équipements de proximité dédiés aux habitants du quartier.

Parmi les projets alternatifs, le seul porté à notre connaissance est celui esquissé par l'association « Nos Quartiers Demain » (cette association se présente comme née du rejet du premier projet d'hôpital). L'intention d'un projet alternatif nous a été portée, en dehors des requêtes établies dans le cadre de l'enquête publique, d'abord par la presse locale dans les articles relatifs au projet d'hôpital et très récemment par le site Facebook de l'association que nous nous sentons le devoir de consulter pour comprendre et percer le mystère (qui dure depuis un certain temps déjà) fait autour de ce projet alternatif qui « sera présenté sous peu aux élus ».

Nous pourrions nous mêmes être surpris de ne pas avoir été invités à concerter par cette association dans le cadre du développement de leur projet.

A notre sens, il s'agit dans le cas présent d'un projet opportuniste porté par une association qui qualifie d'ailleurs elle-même son projet d'« alternatif », puisqu'il vient s'inscrire comme une contre-proposition au projet d'hôpital et n'est en rien un projet mûri, ni concerté, depuis l'abandon du site de l'ancien CES Louis Armand, à savoir depuis 2011.

Plusieurs requérants font état du très beau projet alternatif qui a pu leur être présenté par l'association en question. Nous avons pu en voir une illustration sur leur site Facebook postée début octobre après clôture de l'enquête publique.

Nous allons tenter de répondre sur ce « projet alternatif » de manière objective. Quelques points nous interpellent car ils semblent confirmer la volonté sous-jacente de l'inscrire comme un projet établi « contre » le projet d'hôpital.

Ce projet semble être l'exploitation de la friche a minima sur les deux terrains initialement prévus pour accueillir le projet d'hôpital. Les bâtiments existants du collège semblent ré-exploités bien que n'étant absolument pas réhabilitables du fait de leur mode constructif et de leur état.

Ce projet ne semble pas intégrer au champ d'étude et des possibles, le quartier à une échelle plus large, notamment en termes de desserte et de pacification des déplacements, ni en ce qui concerne les problématiques de stationnement liées au parc relais et au collège.

Ce projet semble utiliser et empiéter sur l'Espace Boisé Classé du Square Hopkinson alors qu'il s'agit d'un reproche que l'on nous a opposé, et à tort comme nous l'avons démontré avec la présentation du constat d'huissier.

Nous comprenons bien l'intérêt que les habitants peuvent porter au développement de leur quartier ainsi que la volonté, très marquée de nos jours, de vouloir être acteur des changements au travers de collectifs citoyens. Nous comprenons aussi les inquiétudes légitimes quant à une possible transformation du quartier et des désagréments que cette transformation pourrait occasionner au quotidien.

Cependant nous regrettons que ce projet, à notre sens esquissé en dehors de toute contrainte temporelle, juridique et surtout économique, ne se positionne pas sur les problématiques pourtant mises en avant par les habitants eux mêmes. Le projet présenté ne semble pas avoir pour vocation de s'ouvrir au plus grand nombre mais semble privilégier surtout par son absence d'intervention signifiante une forme d'entre-soi et de statu quo.

Nous rappelons que le premier projet, présenté dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, prévoyait à destination du quartier et des habitants entre autres la création de surfaces dédiées à du commerce ainsi que la création d'une crèche, l'intégration et l'augmentation en sous-sol de la capacité du parc relais. Une place arborée était également prévue sur l'emprise de l'actuel parc relais. Cet aménagement aurait pu accueillir un marché ou tout autre type d'évènement en concertation avec les habitants et les représentants locaux et être un lieu de rencontre et d'échange. Le boulevard du Léman aurait pu être véritablement prolongé en axe piétonnier (à la différence des deux petits portails marqués « ouvert de 6h30 à 22h00 » que doivent emprunter les piétons se rendant au collège ou au métro). L'avis défavorable émis lors de l'enquête publique relative à la mise en compatibilité du PLU a conforté l'association « Nos Quartiers Demain » dans sa démarche.

L – Problèmes liés à l'amiante

Le site est amianté et du fait de la dégradation structurelle des bâtiments, les plaques d'amiante ont été brisées et éparpillées. L'amiante est présente aussi bien dans les plaques des façades, que dans les revêtements de sols, les canalisations en fibro-ciment, les bandes de jointement des plaques de plâtre, les mastics des fenêtres. Du fait de l'éparpillement des débris amiantés, le sol naturel est également considéré comme contaminé tout autour des bâtiments. Et cela s'aggrave avec le temps.

Le risque amiante a été pris en considération. Les diagnostics sur les matériaux avant démolition ont été réalisés ainsi que le rapport de gestion des déchets de démolition réalisé par un bureau de contrôle.

Nous rappelons que tous les déchets amiantés sont neutralisés et expédiés dans des sites de traitement adaptés. L'inspection du travail participe également au respect des procédures de décontamination rendues obligatoires par la loi et un plan de retrait est déposé auprès des organismes de prévention au

moins 1 mois avant le début des travaux. Nous avons d'ailleurs déposé avec beaucoup d'anticipation la déclaration préalable auprès des organismes de prévention et auprès de l'inspection du travail.

La différence qui existe entre les masses de déchets amiantés présentées lors de la première enquête publique (780 tonnes) et lors de la deuxième enquête publique (410 tonnes) provient du fait que si les diagnostics de recherche d'amiante avaient été réalisés, nous n'avons eu le quantitatif exact de ces déchets qu'en 2019 dans le rapport de gestion des déchets issus de la démolition réalisé par la société Qualiconsult. Dans le doute nous avons considéré une quantité nettement supérieure. Il reste cependant une coquille dans le tableau de la page 94 qui n'a pas été mis à jour. La masse des déchets amiantés représente 410 tonnes.

L'ensemble des diagnostics de recherche d'amiante, de plomb et termites a été communiqué à la Ville de Marseille.

Nous avons consulté plusieurs entreprises spécialisées en désamiantage et démolition. Pour cette raison nous pouvons préciser que le coût s'élève à environ 1,5 millions d'euros HT.

A noter, l'ancien CES Darius Milhaud a déjà été désamianté et détruit pour la construction du nouveau collège Darius Milhaud en 2011.

M – Projet situé au-dessus du métro

Nous avons déjà répondu à cette thématique dans le mémoire en réponse. Il s'agit des réponses apportées pour la recommandation n° 2 de la MRAE.

Les fondations profondes seront constituées soit par des pieux, soit par des barrettes en paroi moulée, soit par des pieux sécants. Sur cette zone, ces ouvrages de fondation fonctionneront uniquement en termes de pointe, sans prise en compte du frottement latéral qui pourrait induire une contre-réaction au niveau des parois du tunnel. Il s'agit de techniques habituelles pour ce type d'ouvrage. L'ancrage de ces fondations est prévu sous le niveau de la pente d'influence du radier du tunnel (3H/2V), ceci afin de ne pas amener de contrainte sur le tunnel.

La phase délicate restera celle des terrassements et du retrait du poids du terrain au-dessus du tunnel (effet stabilisateur). Pour cette raison, les travaux s'effectueront par passes alternées et le poids des terrains retirés est compensé par un lest en béton coulé sous le plancher de transfert.

N – Problèmes inondations – écoulement des eaux

Comme pour la problématique précédente, nous avons répondu dans le mémoire en réponse à la recommandation n° 13 de la MRAE. Des éléments de réponse apparaissent également sous la recommandation n° 2.

En réponse aux observations relatives aux risques d'inondations, nous recopions plusieurs chapitres du rapport hydrogéologique réalisé par la société GEOTEC (rapport communiqué à l'enquête publique) :

- page 11 : « ...Au droit du secteur d'étude, selon la carte géologique de MARSEILLE au 1/50 000°, il est possible de rencontrer des circulations d'eau souterraine au sein des formations du Stampien constituées

au droit du site par des terrains à dominante argilo-marneuse. Ces formations sont par nature peu perméables et ne recèlent pas un véritable aquifère. Il s'agit principalement de circulations d'eau très hétérogènes et compartimentées au sein de petites unités hydrogéologiques à la faveur de passées plus perméables (par exemple, passages plus sableux).

La perméabilité de ces formations est, par conséquent, très hétérogène : de l'ordre de 10⁻⁶ m/s (sables) à 10⁻⁴ m/s (poudingues, galets), tandis que celle des marnes et argiles est faible, de l'ordre de 10⁻⁸ m/s. Les écoulements sont donc libres ou captifs selon que le toit de l'aquifère est un niveau perméable ou imperméable. Les débits sont faibles... »

- « ...Ces circulations d'eau souterraines ponctuelles et aléatoires sont principalement alimentées par les apports liés aux précipitations, les pertes des réseaux AEP/EU et les apports hydrographiques. Les échanges entre différents aquifères sont à priori faibles au vu de la nature globalement peu perméable de l'Oligocène... »

- « ...Du fait de la configuration du site en limite Ouest du plateau de Saint Barnabé et de la topographie alentour, on suppose également que ces circulations présentent un bassin d'alimentation relativement limité... »

- « ...En outre, il n'est pas exclu de rencontrer des circulations d'eaux aléatoires au niveau des terrains de surfaces (remblais)... »

- « ...NOTA : D'après le site inondationsnappes.fr, le site présente une sensibilité faible vis-à-vis du risque de remontée de nappe. Rappelons que cette cartographie reste purement indicative et intègre notamment les ruissellements superficiels... »

Dans le cadre de la recherche documentaire, la base de données du BRGM décrit quelques ouvrages situés à proximité du site (repérés figure 7, page 13) :

- « ...l'ensemble des mesures piézométriques de ces ouvrages BSS met en évidence des niveaux d'eau généralement compris entre 4.6 et 20m/TA... ».

Données GEOTEC recueillies pendant les sondages géotechniques de l'actuel collègue Darius Milhaud :

- «... Lors des différentes reconnaissances (1994 à 2006), aucune venue d'eau n'a été constatée dans les sondages ... ».

- page 18 : « ... selon cette cartographie, le site d'étude n'est pas concerné par l'aléa inondation... »

- « ...Plus récemment, un Plan de Prévention des Risques Inondations a été établi en Janvier 2015 et approuvé en Février 2017. Selon la cartographie, le site d'étude n'est pas concerné par l'aléa inondation... »

Nous rappelons aussi que 3 piézomètres ont été installés sur le site Louis Armand, suivant une diagonale Nord-Est – Sud-Ouest. Ces piézomètres ont été relevés sur deux ans (01/12/2017 à 02/01/2019) et ils indiquent pour le piézomètre Nord-Est une profondeur de la présence de l'eau à environ 8 mètres de profondeur, pour le piézomètre central une profondeur de la présence de l'eau à environ 12 mètres et

pour le piézomètre Sud-Ouest une absence de la présence d'eau jusqu'à 15 mètres de profondeur (hauteur du piézomètre).

Nous précisons que nous avons pu récupérer les notes d'hypothèses ainsi que les notes de calculs du tunnel de métro. Nous avons constaté qu'aucune pression hydrostatique n'avait été retenue dans les notes de calcul du tunnel.

Au vu de ces données mesurées, répertoriées, comment comprendre les arguments parlant d'inondations ? Où sont les études contradictoires ?

Au sujet des risques d'inondation du tunnel du métro, de pollution de l'eau, nous avons déjà précisé les dispositions techniques (voir mémoire de réponse MRAE pour les recommandations 2 et 13) qui sont prévues pendant la phase des travaux afin de canaliser, filtrer et rejeter les eaux d'exhaure. Nous soulignons que malgré toutes les descriptions faites concernant les faibles débits, l'hétérogénéité des circulations aquifères, l'absence d'un véritable aquifère, les débits d'exhaure ont tout de même été estimés par l'hydrogéologue à 150 m³/heure. Il n'y a donc pas eu une sous-estimation de la gestion des eaux souterraines pendant les travaux ou pendant l'exploitation de l'établissement comme cela est rapporté par plusieurs requêtes.

Sur la question du dossier de Loi sur l'Eau, nous avons rencontré Mme. Louise WALTHER, cheffe du service territorial Sud-Aubagne de la DDTM 13, M. Arnaud VERQUERRE et M. Yann SERVEAU, chargés de mission au Pôle Milieux Aquatiques du Service de la Mer, de l'Eau et de l'Environnement à la DDTM 13, le 10 décembre 2019.

Lors de cette rencontre, le dossier unique étude d'impact, ICPE, Loi sur l'Eau a été abordé. La DDTM 13 a répondu qu'au vu des déclarations déjà réalisées sur le site du ministère pour les ICPE, le dossier unique n'était pas nécessaire mais que nous devons communiquer plusieurs pièces justificatives avec le permis de construire (ce qui avait déjà été fait) et compléter l'étude d'impact sur cette problématique.

Concernant le pompage, la DDTM 13 nous a précisé qu'il n'était autorisé qu'en phase travaux (provisoire) et qu'il pourrait faire l'objet d'un dossier d'autorisation temporaire renouvelable 2 fois 6 mois (donc sans enquête publique).

Ce pompage provisoire prévoit de rejeter les eaux d'exhaure dans les réseaux pluviaux d'évacuation des concessionnaires et nous avons obtenu l'avis favorable (sous réserve de bien respecter les demandes d'autorisations de rejets provisoires évoquées ci-dessus) de la DEAP le 18/11/2019.

3 - REQUETES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

A - Apporter des réponses aux 14 points évoqués ci-dessus

Nos réponses sur les points A à N figurent ci-dessus.

B - Accessibilité du site

Définition de « enjeux très forts »

Il s'agit d'une terminologie propre aux études d'impact. Les enjeux environnementaux sont des critères caractérisant l'environnement naturel, biologique, humain, paysager, patrimonial, physique d'un territoire.

La sensibilité d'un enjeu par rapport à un projet est échelonnée suivant cinq niveaux d'importance croissante : nul, faible, modéré, fort, très fort.

Ainsi des enjeux très forts caractérisent un critère sur la zone d'étude dont les contraintes sont très importantes sur le projet.

Un enjeu fort ou très fort sur un critère, ne signifie pas que cet enjeu rende incompatible un projet sur un site, mais que les conséquences de cet enjeu, pour le critère considéré, soient prises en compte lors de la conception du projet.

Ainsi pour le cas particulier des critères « desserte et accessibilité » et « trafics et circulation », les enjeux ayant été identifiés comme d'importance très forte, doivent faire l'objet d'une prise en compte obligatoire dans l'élaboration du projet suivant la méthodologie ERC (Eviter, Réduire, Compenser). C'est pour cette raison, que nous insistons, par exemple, sur la présence de la station de métro Louis Armand qui constitue un effet de réduction vis-à-vis du « critère trafics et circulation » et un effet d'évitement vis-à-vis du critère « desserte et accessibilité » (évitement dans le choix d'un site qui ne serait desservi par aucun transport en commun).

Faisabilité des aménagements

Nous précisons qu'il existe une coquille dans la formulation « ... projet n'implique pas la création d'un nouvel accès, mais demande néanmoins à prévoir probablement la création de giratoires aux entrées des véhicules dans l'hôpital ». Le nouveau projet ne prévoit pas la création de giratoires à l'entrée de l'hôpital. Il s'agit d'une phrase de la première étude environnementale qui n'a pas été corrigée.

Suite au refus des services de la voirie de la Métropole sur la proposition d'aménagement du boulevard Louis Armand en sens unique, nous avons abandonné cette solution. L'obtention du permis de construire nécessite l'avis favorable des services consultés, et nous n'avons pas, en toute logique, imposé cette solution qui aurait pu motiver un avis défavorable. Sur le dossier de demande de permis de construire, les services de la voirie de la Métropole ont donné un avis favorable écrit.

La requête n° 119, de M. Guillaume Estève, repose sur une déformation de la réalité. M. Estève affirme qu'il n'est pas possible de réaliser un giratoire au niveau de l'intersection Alpes, Haïti, Cauvin, Charbonelle. Il prend en exemple le dimensionnement du giratoire, de 15 mètres de rayon extérieur,

présenté par le BET Transmobilités (et qui reste un exemple d'illustration de cette solution et non un document d'exécution) et calcule qu'il faudrait une emprise de 35 mètres.

La mesure du même giratoire, sur un site de cartographie en ligne et avec un facteur de zoom maximum, donne une valeur proche de 25 mètres et non 23 mètres.

Selon M. Esteve, les 30 mètres se transforment en 35 mètres pour tenir compte des cheminements PMR soit 2,50 mètres de part et d'autre. L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié par l'arrêté du 18 septembre 2012 (relatif aux prescriptions techniques d'accessibilité de la voirie et des espaces publics), article 1 – 3° précise : « ... la largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de toute obstacle éventuel... ». Ainsi la largeur minimale des trottoirs devrait être de 1,50 mètre, pour tenir compte des barrières de sécurité, et non de 2,50 mètres.

Pour confirmer la faisabilité, nous avons demandé au BET Transmobilités de réaliser une nouvelle simulation en prenant en compte un rayon extérieur plus petit de 12 mètres. Les calculs démontrent que le giratoire reste fonctionnel (voir ci-dessous), la réserve en capacité (49% minimum) ne variant qu'à la marge.

M. Estève conclut, d'après ses calculs, qu'il manquerait environ 34 % d'emprise (soit le ratio entre les 23 mètres mesurés et le giratoire calculé de 35 mètres). N'aurait-il pas oublié de prendre en compte la largeur des trottoirs existants ? En effet sur l'image qu'il présente, nous constatons que la mesure a bien été prise sur la chaussée et non en limite du domaine public. Nous nous interrogeons sur le niveau de zoom utilisé pour les mesures...

En reprenant cette méthodologie, nous mesurons une largeur de 27,50 mètres, incluant les trottoirs, et nous obtenons $12 \times 2 + 1,5 \times 2 = 27$ mètres < 27,50 mètres ! Le giratoire est ici considéré comme un rond, mais il pourrait s'agir d'un ovale et le terre plein central pourrait être modulé au minimum.

Carrefour Garlaban / Cauvin / Alpes / Haiti / Charbonelle

Analyse avec les trafics projetés

Scénario carrefour giratoire (variante 1)

Nom du Carrefour :	Garlaban_Alpes_Haiti
Localité :	Marsville
Environnement :	Pas d'urban
Variante :	
Date :	12/09/2023

Annexe	
Rayon de l'îlot central :	4.00 m
Largeur de la bande franchissable :	2.00 m
Largeur de l'anneau :	6.00 m
Rayon extérieur du giratoire :	12.00 m

Branches					
Nom	Angle (degrés)	Temps de priorité	Largeur (en m)		
			Entrée 3.4 m à 15cm	60	Sortie
Garlaban	0		3.00	3.00	4.00
Cauvin Nord	180		3.00	3.00	4.00
Alpes	170	0.5	3.00	3.00	4.00
Haiti	220		3.00	3.00	4.00
Charbonelle	300		3.00	3.00	4.00

Période H/W projet	
Trafic Période	
Trafic Véhicules en UVP	
Remarques sur la période	
Résultats	

Période H/W projet	
Trafic Période	
Trafic Véhicules en UVP	
Remarques sur la période	
Résultats	

Résultats		Réserve de Capacité en usph	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
Garlaban	737	49%	0vh	3vh	1s	0.3h	
Cauvin Nord	794	98%	0vh	2vh	3s	0.0h	
Alpes	513	55%	0vh	3vh	4s	0.4h	
Haiti	642	81%	0vh	2vh	3s	0.2h	
Charbonelle	607	73%	0vh	2vh	2s	0.2h	

Réserve en capacité pour giratoire de 12 mètres de rayon extérieur

Résultats		Réserve de Capacité en usph	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
Garlaban	737	49%	0vh	3vh	1s	0.3h	
Cauvin Nord	771	98%	0vh	2vh	3s	0.0h	
Alpes	524	56%	0vh	3vh	4s	0.4h	
Haiti	654	81%	0vh	2vh	3s	0.2h	
Charbonelle	626	80%	0vh	2vh	1s	0.1h	

Réserve en capacité pour giratoire de 15 mètres de rayon extérieur

Concernant la gestion des feux tricolores, l'étude de Transmobilités montre que ces solutions seraient moins performantes que le giratoire. La variante n° 1 reste cependant fonctionnelle même si la réserve en capacité est moins bonne que celle du giratoire (7% comparés aux 49%). Nous avons écarté la variante n° 2 qui présente un sous dimensionnement (-6%).

Nous dénonçons l'articulation du raisonnement de cette requête qui consiste à détruire la solution la plus intéressante pour ne retenir que les solutions qui présentent une moins bonne fluidité, et vouloir prouver ainsi que les aménagements seraient infaisables.

Les services de la voirie de la Métropole ont émis un avis favorable sur le dossier de permis de construire dans leur avis du 10 juin 2020. L'avis favorable est conditionné aux respects des prescriptions :

- entrées et sorties de l'hôpital seront aménagées en entrée charretière,
- prévoir une distinction du revêtement de sol des trottoirs entre le domaine public et le domaine privé,
- bornes escamotables sur le domaine public autorisées à la condition qu'elles soient à la charge financière du pétitionnaire et elles donnent lieu à une redevance annuelle,
- aménagement et entretien du domaine public devant l'hôpital à la charge du pétitionnaire,
- marquage du passage piéton devant l'accès principal de l'hôpital à la charge du pétitionnaire,
- travaux sur les réseaux et le domaine public réalisés en concertation avec le service territorial Est de la DPVEP.

Cet avis ne se prononce pas sur les trois carrefours identifiés par le bureau d'études Transmobilités puisqu'ils ne sont pas dans l'emprise concernée par le permis de construire.

Concernant l'élargissement du périmètre de l'étude d'impact, nous rappelons qu'il n'existe pas de texte réglementaire permettant de définir le périmètre à prendre en compte. En considérant, l'absence de critères réglementaires, la définition du périmètre d'étude s'est faite sur l'analyse des caractéristiques de l'infrastructure routière existante autour du projet et des flux mesurés. Plusieurs axes structurants, permettant de rejoindre les grands boulevards ou la L2, ont été identifiés au Nord (Saint-Julien / SaintBarnabé / Garoutte) et au Sud du projet (Garlaban). La définition des limites de la zone d'étude s'appuie sur ce maillage. En effet, lorsque les véhicules ont rejoint ces axes structurants, ils ne vont pas retourner sur un réseau secondaire pour continuer leur voyage. Ce retour sur le réseau secondaire ne se fera qu'une fois arrivé à destination.

Nous présentons ci-après un tableau comparatif, dont les chiffres sont issus des relevés réalisés sur place en 2017 et 2019, de l'évolution des trafics routiers sur les trois grands axes cités ci-dessus.

Nota : TMJ = Trafic Moyen Journalier exprimé en véhicules/jour

Axes	TMJ 2017	→ %	TMJ 2019	→ %	Projet	Δ%
Saint-Barnabé	14200	-17 %	11800	+4 %	12200	-13 %
Saint- Julien	13400	-6 %	12600	+5 %	13200	-1 %
Garlaban	14100	-12 %	12400	+ 7%	13200	-5 %

Sachant que par rapport à l'état initial, mesuré en 2017, l'impact du projet d'hôpital sur les flux routiers est évalué à -13% sur Saint-Barnabé, -1% sur Saint-Julien et -5% sur Garlaban, dans quelle mesure devons-nous prendre en considération les impacts du projet sur le Boulevard Gassendi, Caillols ou Faienciers (Hrant Dink, chemin de la Parette) ? L'impact du projet sur ces artères est à la marge, puisqu'elles sont irriguées par des voies sur lesquelles l'impact reste lui-même faible.

Au vu des résultats présentés ci-dessus, l'argumentaire des opposants ne semble pas pertinent. La définition faite du périmètre de l'étude par le porteur du projet reste pertinente et rationnelle.

D'autres pourraient argumenter que les axes existants sont sous-dimensionnés et que la présence du projet va aggraver cet état de fait. Nous répondons que premièrement, mêmes si les axes structurants supportent un trafic soutenu, celui-ci n'est pas saturé (sauf à refaire les mesures et à prouver le contraire). Deuxièmement, il s'agit bien d'une étude de l'impact du projet sur l'environnement et les valeurs des Δ % montrent que celui-ci, du fait de l'ouverture de la L2, n'a aucun impact en termes de circulation par rapport à la situation de 2017. L'étude environnementale qui avait été remise à l'autorité environnementale, dans le cadre de la première enquête publique, n'avait fait l'objet d'aucun avis de la part de celle-ci.

2 – Enjeu paysager

Nous renvoyons aux réponses apportées dans les points « H - Intégration urbaine et paysagère du projet » et « I - caractéristiques du projet ».

Le projet d'hôpital viendra combler un « vide » et renforcer la place de ce secteur dans la ville.

La perception que pourront en avoir les personnes en mouvement dans l'espace public doit être appréhendée différemment de celle que pourront avoir les habitants ayant une vue sur le bâtiment depuis chez eux. Le projet ne s'inscrivant que sur un seul et unique terrain, les modifications des perceptions paysagères ainsi que les liens de covisibilités s'en trouvent limités et circonscrits.

Tout en assumant sa fonction structurante à l'échelle du quartier, la conception du projet s'est attachée à respecter les qualités que nous avons perçues dans l'environnement. Par la sobriété dans l'emploi des matériaux, par la composition des volumes et des espaces nous avons cherché un dialogue juste avec l'environnement du projet.

Il nous est apparu essentiel de contribuer à structurer l'espace public par une frontalité contenue (c'est ainsi que s'appréhendent les axes et l'horizon... la perception des reliefs montagneux au sud depuis le boulevard Louis Armand sera mise en valeur). Il nous est aussi apparu essentiel de minimiser l'impact du bâtiment par rapport à ses voisins principaux (Groupe Menton et Square Hopkinson). En résulte l'agencement d'ensemble, tant en plan qu'en volumes, qui par son principe tramé de composition permet d'établir des directions, de façades notamment, qui ne sont parallèles ni aux bâtiments existants ni aux limites. Cette disposition permet de limiter les vis-à-vis frontaux tout en ouvrant et dynamisant à la fois les perceptions du bâtiment et les perceptions paysagères. De plus, comme nous l'avons déjà évoqué, nous nous sommes attachés à augmenter où cela était pertinent le retrait des volumes bâtis par rapport aux voisins.

Les espaces périphériques végétalisés permettent de prolonger les mouvements existants et ainsi fondre la nouvelle structure dans les continuités végétales créées ou confortées.

3 – Tunnel de métro

La note d'hypothèses du bureau d'étude structure comporte une maladresse de formulation à la page 15. Les incidences ont déjà été évaluées en phase permis de construire et présentées à la RTM. Le modèle structurel réalisé par le bureau d'études est présenté en page 16 et le schéma de principe de transfert des charges en page 15. Une maladresse est également présente dans le chapitre 9.2.2. où il est écrit « ...il sera vérifié... ». Les vérifications ont été réalisées et nous avons récupéré les notes de calcul de la RTM ce qui nous a permis de constater que le tunnel n'était pas dimensionné en tenant compte d'une pression hydrostatique.

Concernant l'entretien et la surveillance des ouvrages, de quels ouvrages est-il question ? Si il s'agit du tunnel du métro, aucune mesure d'entretien n'est prévue puisqu'il s'agit de la mission de la RTM. Quant aux mesures de surveillance de cet ouvrage, celles-ci sont précisées dans le mémoire en réponse sous la recommandation n°2.

Si il s'agit des infrastructures de l'hôpital, les travaux d'entretien par inspections visuelles s'appliquent comme pour tout autre ouvrage souterrain.

D'autre part, les fondations profondes (ouvrages qui seront réalisés autour du tunnel de métro) font l'objet d'essais de comportement après mise en œuvre, suivant les prescriptions des règles de l'art. Ces essais (réalisés avec des charges majorées) ont pour but de contrôler la bonne mise en œuvre de ces ouvrages et leur capacité à reprendre les descentes de charges.

4 – Renouvellement avis ARS

De façon liminaire, nous nous posons la question de savoir ce que fait ce questionnement dans une enquête publique environnementale ?

Ensuite, il est bien évident qu'un projet de cette ampleur sur le plan sanitaire passe par une rencontre préalable de toutes les institutions :

- Mairie du 12eme et Mairie Centrale
- Urbanisme
- Agence Régionale de Santé (ARS PACA)
- Organismes bancaires

Toutes ces institutions ont été rencontrées dès 2014 et ont donné un avis favorable de principe au projet de regroupement de ces deux hôpitaux.

Le terrain nous a été proposé par la Ville de Marseille.

En général, les dossiers de demande d'autorisation de ce type auprès de l'ARS PACA sont déposés APRES obtention du permis de construire de l'entité, cela afin que l'ARS donne aussi son avis sur l'aspect « réglementaire sanitaire » (Code de la Santé Publique) du projet.

Compte tenu de l'importance de ce projet, nous avons conduit celui-ci en concertation avec l'ensemble de ces institutions, des réunions régulières de présentation ont eu lieu, tant avec l'urbanisme, que l'ARS, que les financeurs institutionnels.

Ce projet ayant l'aval de toutes ces institutions, nous avons déposé de façon conjointe le projet architectural auprès de la Ville de Marseille et un dossier de demande d'autorisation sanitaire auprès de l'ARS PACA en Mars 2016.

L'ARS PACA a inscrit ce projet dans le PRS 2018-2023 avec le regroupement des services concernés (réanimation, médecine, chirurgie ...) clairement exprimé dans le SROS du PRS.

L'autorisation ARS a été donnée en Septembre 2016 avec les motivations suivantes :

CONSIDERANT qu'en application des dispositions de l'article R.6122-35 du code de santé publique, la demande de confirmation après cession d'autorisation, y compris lorsqu'elle résulte d'un regroupement, ne peut être refusée que si le dossier présenté par le cessionnaire fait apparaître des modifications qui seraient de nature à justifier un refus d'autorisation en application des dispositions de l'article R.6122-34 ou qui seraient incompatibles avec le respect des conditions et engagements auxquels avait été subordonnée l'autorisation cédée ;

CONSIDERANT qu'en application des dispositions de l'article L.6122-1 du code de santé publique sont soumis à autorisation de l'agence régionale de santé les projets relatifs au regroupement d'activités de soins ;

CONSIDERANT que l'autorisation de regroupement d'activité de soins est accordée lorsque le projet répond aux besoins de la population identifiée par le schéma régional de santé, qu'il est compatible avec les objectifs fixés par le schéma et qu'il satisfait aux conditions d'implantation et à des conditions techniques de fonctionnement ;

CONSIDERANT qu'en application des dispositions de l'article L.6122-6 du code de santé publique le regroupement mentionné à l'article L.6122-1 dudit code consiste à réunir en un même lieu tout ou partie des activités de soins précédemment autorisées sur des sites distincts à l'intérieur de la même région ou réparties entre plusieurs régions ;

CONSIDERANT que le SROS-PRS énonce dans son chapitre l'offre de soins hospitalière, paragraphe 3.1.2 : « *La priorité sera donnée aux conversions ou transformations d'activité plutôt qu'aux créations et les regroupements privilégiés aux fermetures. Les coopérations seront systématiquement encouragées.* » ;

CONSIDERANT que ce projet regroupement permettra de passer de trois à une seule et unique structure implantée au sein du 12^{ème} arrondissement de Marseille tout en maintenant l'offre de soins sur le territoire ;

CONSIDERANT que ce projet de regroupement d'activités autorisées de chacun des sites actuels aura pour effet de réduire d'une implantation les autorisations concernant les activités de médecine, chirurgie, réanimation, traitement du cancer comprenant la chimiothérapie et la chirurgie du cancer pour les pathologies digestives, en conformité avec les objectifs quantifiés du SROS-PRS ;

CONSIDERANT que ce projet de regroupement de trois structures sur un nouveau site à construire permettra de renforcer l'amélioration de la qualité de l'offre de soins tout en rationalisant les coûts par la mutualisation du plateau technique et des personnels ;

CONSIDERANT que ce projet de regroupement de ces trois structures sur un nouveau site à construire favorisera une mise en œuvre d'une offre de soins complète, moderne et sécurisante pour la patientèle et les personnels ;

Cette argumentation autorisant le projet est claire et sans discussion possible.... et ne peut être variable dans le temps.

Le renouvellement de cette autorisation dans le cadre du retard pris dans la réalisation de ce projet, du fait des contradictions de la Mairie centrale, ne peut faire l'objet d'aucune discussion ou modification par rapport à ces motivations. Et ce d'autant plus que ces établissements ont montré leur rôle essentiel dans la crise sanitaire actuelle.... comme les autres, sans distinction du caractère public, privé, militaire ou ESPIC de leur statut.

Une fois de plus, il est fait état d'une argumentation opportuniste pour essayer de trouver une "faille", quelle qu'elle soit, dans le projet. En dehors de toute légitimité dans une enquête environnementale.

Ce projet est un projet d'Hôpital, ouvert à tous, et bien étranger à la "politique" minimaliste, idéologique, au mépris de l'intérêt général, qu'on nous oppose.

Annexes

- Enquête Publique PLUi - Fascicule 4 – Conclusions motivées et avis sur le projet PLUi
- Copie du constat d'huissier Espace Boisé Classé du 7 février 2019
- Avis favorable des services de la Voirie de la Métropole

8 – COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Ce mémoire en réponse au PV de synthèse ainsi que le mémoire en réponse à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de juin 2020 constituent des éléments précis et argumentés.

Concernant le mémoire en réponse au PV de synthèse, celui-ci reprend l'ensemble des points abordés dans le procès-verbal.

Il ne s'agit pas de reprendre en détail tous les points mais d'en dégager les éléments les plus significatifs.

1- augmentation du trafic – problèmes des flux circulatoires – infrastructures routières incompatibles – difficultés d'accès – enclavement

Le mémoire en réponse reprend les éléments figurant dans l'étude de Trans Mobilités démontrant que le secteur n'est pas fortement saturé et que sur les 3 axes présentant des flux supérieurs à 10.000 véhicules/jour, le trafic a diminué (entre 2017 et 2019).

La réponse elle-même ne paraît pas tenir compte des variations de flux circulatoires avec la création de l'hôpital se basant uniquement sur des comptages effectués en 2017 et 2019.

Néanmoins, cette même étude prévoit, en prenant en compte le projet, une augmentation de 3700 véhicules/jour, deux sens confondus (en prenant appui sur l'exemple de l'hôpital de Cannes notamment dont la situation ne semble pas comparable à celle du projet), une augmentation des flux sur un certain nombre de voies (dont +1900 véhicule/jour Bld Louis Armand) ajoutant:

“En revanche, les trafics aux heures de pointe au droit de l'avenue d'Haïti et du Boulevard Louis Armand seraient quasiment doublés pour atteindre 130 à 315 UVP/h/sens, ce qui reste toutefois des trafics modérés...” (p.18) sans analyser la situation particulière de saturation liée au collège Darius Milhaud, certes à des heures ponctuelles comme l'indique le mémoire du maître d'ouvrage, ni analyser la présence du parc-relais du métro ni celle de l'aire destinée principalement au stationnement des camions de forains.

A noter également, concernant l'accessibilité des poids-lourds, la mention de l'étude “L'accès par le Boulevard Louis Armand devrait être privilégié pour éviter l'itinéraire en baïonnette Alpes/Merle/Louis Armand plus contraignant en terme de giration” (p.5).

Rappelons que le Boulevard Louis Armand, d'une largeur de 6m, est à double sens, qu'il dessert un collège, que les bus empruntent cette voie et qu'à la présence du parc-relais, de l'aire pour les forains, des perspectives de passage de poids-lourds s'ajouteraient les véhicules du personnel de l'hôpital, des patients, des ambulances, etc.

Dans le mémoire en réponse, il est écrit: “Il est évident qu'avant la mise en service de l'hôpital, les points de crispations particuliers seront solutionnés, il y a en l'espèce rien d'insurmontable” (p.9) et plus loin (p.13): “Des aménagements restent envisageables en concertation avec la Métropole et la Ville de Marseille pour améliorer les anomalies de circulation qui existent déjà et qui ne sont nullement la conséquence de l'implantation du projet d'hôpital...”.

Le commissaire enquêteur estime que ces “points de crispation” ainsi que les “aménagements envisageables” auraient mérité d’être explicités et faire l’objet d’une analyse détaillée dans le dossier d’enquête publique afin de fournir une information plus précise au public sur les impacts du projet.

De même, les propositions “d’aménagements et d’améliorations à l’échelle du quartier proche de manière à favoriser les modes de déplacements doux” évoquées p.11 du mémoire.

La simple lecture des plans du secteur , les déplacements effectués en voiture par le commissaire enquêteur permettent de constater un enchevêtrement de voies plus ou moins étroites et un accès plutôt compliqué au boulevard Louis Armand.

Par ailleurs, la présence de transports en commun à proximité du projet n’entraîne malheureusement pas une diminution de l’utilisation de la voiture. Il n’est pas certain que les futurs utilisateurs de l’hôpital (patients, personnel,...) recourent à ce mode de transport.

Le commissaire enquêteur ne peut que souscrire à la recommandation 3 de la MRAe: “Ainsi, l’étude d’impact doit porter sur le projet dans son ensemble afin que les mesures d’évitement, de réduction, voire de compensation retenues dans l’étude d’impact soient efficaces et que l’information du public sur les impacts du projet soit la plus complète et la plus pertinente possible”.

La réponse du maître d’ouvrage à cette recommandation ne paraît pas correspondre aux enjeux posés par la MRAe: “Il n’est pas nécessaire d’analyser le territoire de Marseille dans son entièreté car, même si le projet aura une génération de trafic à l’échelle intercommunale, il s’agit dans la nature du projet davantage de reports de trafic interne à Marseille que de trafic supplémentaire puisque le projet comprend le transfert de deux sites existants déjà implantés à Marseille”.

Enfin, en annexe du mémoire en réponse, figure l’avis favorable de la Métropole Aix-Marseille-Provence-Direction de Pôle Voirie Espace Public sous réserve de certaines prescriptions.

Cet avis est délivré dans le cadre réglementaire des demandes de permis de construire et n’appelle pas de commentaire particulier du commissaire enquêteur si ce n’est de rappeler que ce projet ne peut être déconnecté de son environnement, l’avis ne concernant que la demande de permis de construire (ainsi que rappelé p.45 par le maître d’ouvrage).

Il est annexé au présent rapport (**annexe 7**).

2- qualité de l’air – pollution – nuisances sonores et environnementales

Les commentaires du commissaire enquêteur (point 5-5-b)) ne sont pas infirmés par la réponse du maître d’ouvrage pour ce qui concerne la qualité de l’air et la pollution résultant d’une augmentation du trafic.

Concernant les nuisances sonores et environnementales et les problèmes de pollution, il y a lieu de rappeler que les travaux de démolition et de construction dureront 44 mois dans le prévisionnel du maître d’ouvrage.

Pour les riverains, la gêne sera conséquente. Cela n’a pas échappé au Maire de secteur (courrier postal n°16 – registre d’enquête) qui, concernant la phase de chantier, fait part de quelques remarques quant à son impact

sur les riverains (amiante, nuisances liées au chantier, exigences acoustiques, limitation des rejets dans l'air, circulation et trafics routiers dans le quartier).

3- stationnement – sécurité

Le projet comportant un parking souterrain de 694 places et le parking relais du métro de 90 places ne résoudra pas le stationnement sauvage qui, en tout état de cause, n'est pas lié au projet de l'hôpital.

Concernant la sécurité, le maître d'ouvrage affirme que “des solutions existent et peuvent être mises en œuvre en concertation avec le Métropole et la Mairie”.

4- pertinence du projet

Le maître d'ouvrage rappelle qu'il s'agit de regrouper deux établissements existants.

En effet, dans l'argumentation du maître d'ouvrage, cet élément revient fréquemment - Point 1 du préambule en réponse au PV de synthèse: “Tout d'abord, nous aimerions insister sur l'objectif du projet qui consiste à regrouper deux établissements de santé existants, implantés dans le 12ème arrondissement de la Ville de Marseille, sur un nouveau site également implanté dans le 12ème arrondissement. En effet, au vu des arguments qui nous sont opposés, cette proximité des établissements reste invisible alors qu'elle est essentielle pour déterminer l'impact environnemental de ce projet. Une distance à vol d'oiseau d'environ 1,6 km sépare chacun des établissements existants (Beauregard et Vert Coteau) du nouveau site Louis Armand”.

Mais le problème posé est bien l'implantation du projet sur le site du Bd Louis Armand et non sur la pertinence du regroupement de 2 établissements.

5- intégration urbaine et paysagère

Le maître d'ouvrage rappelle que, dans le cadre de l'enquête publique relative au PLUi de la Métropole Aix Marseille Provence, les 19 commissaires enquêteurs ont émis un avis favorable unanime concernant le projet d'hôpital mentionné Fascicule 4 / Conclusions motivées et avis sur le projet PLUi.

A cet effet, il annexe ce document de 143 pages à son mémoire en réponse qu'il n'a pas été jugé utile d'annexer au présent rapport.

Ce que le commissaire enquêteur constate, c'est que l'étude d'impact mis à la disposition du public évoque des enjeux environnementaux forts (le bâti), très forts (desserte accessibilité, paysage,...) peu explicités qui auraient permis aux habitants une meilleure connaissance de ces enjeux et de leurs conséquences.

A noter que l'étude d'impact concernant la thématique “Paysage”, évoque “une modification des composants et des perceptions paysagères par l'ajout d'un élément architectural nouveau et imposant” (p.12).

6- La question de l'Agence Régionale de Santé (ARS) de Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Sur ce point, le maître d'ouvrage déclare: “De façon liminaire, nous nous posons la question de savoir ce que fait ce questionnement dans une enquête publique environnementale?”

Cette même question était soulevée par l'Adjointe à l'Urbanisme de la Ville de Marseille (voir annexe 6).

Le commissaire enquêteur a estimé qu'il devait informer le public de la décision favorable de l'ARS datant du 9 septembre 2016 et de sa caducité, le projet n'ayant pas reçu de commencement d'exécution dans le délai des 3 ans.

C'est dans cet esprit que la décision de l'ARS a été jointe à la liste des pièces du dossier soumis à l'enquête publique.

A noter que la première demande d'avis à l'ARS a été faite par le maître d'ouvrage en 2016, avant l'obtention de tout permis de construire.

Par ailleurs, des informations recueillies par le commissaire enquêteur (notamment de la part du maître d'ouvrage lors de la réunion relative aux commentaires sur le PV de synthèse le 6 octobre 200), il s'avère que la commission spécialisée de l'organisation des soins avait émis un avis défavorable sur le projet.

Enfin, compte tenu du rôle majeur de l'ARS dans ce type de dossier, il m'apparaissait utile de connaître l'avis de l'Agence. Cette demande auprès de l'ARS a été faite par le commissaire enquêteur le 22 septembre 2020 et la réponse a été reçue le 23 septembre 2020: “ A ce jour, le défaut de dépôt d'un nouveau dossier, justifié non seulement par la caducité de la décision d'autorisation mais aussi par la modification du projet initial ne permet pas à l'ARS d'émettre un avis sur le projet” (**Annexe 6**).

9 – CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête s'est terminée le mercredi 30 septembre 2020.

Les registres ont été clôturés par le commissaire enquêteur qui en a pris possession pour la rédaction de son rapport et de ses conclusions.

Il avait également en sa possession 629 courriels dont 11 reçus après la clôture de l'enquête, non traités, mentionnés au point 5-3 du présent rapport.

Le commissaire enquêteur a reçu, par ailleurs, le 23 octobre 2020, 24 courriels envoyés par les requérants le 19 septembre 2020 mais détectés tardivement par les services de la Ville de Marseille. Ces courriels n'ont pas été mis à la disposition du public et n'ont pas été analysés. Ils figurent à l'annexe 5 du présent rapport.

Enfin, à la demande du maître d'ouvrage et compte tenu des conditions de transmission des documents à ce dernier, un délai supplémentaire a été accordé au maître d'ouvrage par la Ville de Marseille pour répondre au PV de synthèse du commissaire enquêteur.

Dans ces conditions, la livraison du rapport du commissaire enquêteur et de ses conclusions motivées est reportée au 9 novembre 2020.

Le commissaire enquêteur

Jean-Pierre PERRIN

ANNEXES

- 1- Arrêté d'ouverture et organisation de l'enquête publique
Avis d'enquête publique
- 2- Documents relatifs à la publicité d'enquête / Certificats d'affichage
- 3- Liste des pièces du dossier soumis à l'enquête publique
- 4- Autorisation de la Ville de Marseille (30.10.2020) sur la demande de délai supplémentaire faite par le maître d'ouvrage
- 5- Copie de 24 courriels reçus le 23.10.2020 par le commissaire enquêteur après la clôture de l'enquête mais envoyés par les requérants dans les délais de l'enquête
- 6- Documents relatifs à l'Agence Régionale de Santé de PACA :
 - courrier de Mme l'Adjointe à l'Urbanisme
 - demande d'avis du commissaire enquêteur
 - réponse de l'ARS
- 7- Annexes au mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse