



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'autorité environnementale sur le projet de creusement de deux darses sur l'esplanade du J4 à Marseille**

**n°Ae: 2010-69**

**Avis établi lors de la séance du 23 mars 2011 - n°d'enregistrement : 007554 - 01**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 23 mars 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de creusement de deux darses sur l'esplanade du J4 à Marseille.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall , Guth, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Merrheim, Rouquès, Vernier.*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Mmes Jaillet, Rauzy, Vestur, M. Letourneux.*

\*  
\*   \*   \*

*Par courrier du 22 décembre 2010, l'Ae a été saisie pour avis par le Préfet des Bouches-du-Rhône sur le projet de creusement de deux darses sur l'esplanade du J4 à Marseille. La réception du dossier a été enregistrée le 28 décembre 2010.*

*L'avis du Préfet des Bouches-du-Rhône au titre de ses compétences en matière d'environnement a été sollicité sur le projet par courrier du Président de l'Ae en date du 7 janvier 2011.*

*L'Ae a pris connaissance, par transmission du Préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône, du 4 février 2011, de l'avis de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), ainsi que de ceux de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) et de l'Architecte des bâtiments de France (STAP) des Bouches-du-Rhône.*

*Sur le rapport de MM. Denis CLEMENT et Bertrand CREUCHET, membres de l'Ae, et après en avoir délibéré, l'Ae a formulé l'avis suivant.*

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae

## Résumé de l'avis

Le projet porte sur la réalisation, sous maîtrise d'ouvrage de l'établissement public Euroméditerranée, de deux darses (bassins) dans l'esplanade laissée libre par la démolition du hangar J4 du port de Marseille, à l'entrée du Vieux-Port.

Ces travaux permettront de restituer l'ancien rivage du Fort Saint-Jean et de créer un plan d'eau évènementiel (régates, exposition de bateaux patrimoniaux, spectacles sur l'eau etc...). Les darses auront une superficie totale d'environ 1 ha, et leur creusement nécessitera l'évacuation de déblais de l'ordre de 80 000 m<sup>3</sup>. L'Ae a noté que les darses sont destinées à accueillir des pièces muséographiques pour l'une, et des bateaux à passagers pour l'autre.

Trois autres projets sont en cours de réalisation sur cette esplanade : le Centre régional de la Méditerranée (CRM), le Musée des civilisations d'Europe et de la Méditerranée (MUCEM) et un grand parking souterrain. Marseille ayant été désignée capitale européenne de la culture pour 2013, la réalisation de ces quatre équipements fait partie du programme Marseille Provence 2013 destiné à accueillir l'évènement.

Les enjeux environnementaux du projet portent essentiellement sur le paysage et l'aménagement urbains, la protection et la valorisation du patrimoine, les conditions de transport et de stockage des déblais issus du creusement des darses et la minimisation des nuisances liées aux travaux dans un secteur habité et fréquenté. La qualité du milieu marin est aussi un enjeu bien que ce milieu ne s'avère pas riche au plan écologique.

L'étude d'impact présente une analyse des enjeux environnementaux et une prise en compte de l'environnement effective, à l'exception de ce qui concerne les modalités du transport prévu par camion des matériaux excavés depuis cet espace situé au cœur de Marseille, et de celles de leur gestion ultime. Ces modalités (destinations, itinéraires...) et leurs impacts ne sont pas clairement définis, alors qu'il s'agit d'un volume significatif de matériaux (80 000 m<sup>3</sup>), dont en outre la composition ne permet pas un dépôt en installation de stockage de déchets inertes (fraction soluble importante pour la totalité des déblais, et teneur en hydrocarbures aromatiques polycycliques concernant environ 100 m<sup>3</sup> de déblais).

Le maître d'ouvrage a indiqué par écrit à l'Ae qu'il étudiait actuellement une alternative de transport des matériaux par voie maritime. Cette hypothèse n'est cependant pas adoptée au moment du présent avis.

L'Ae recommande donc principalement de préciser ces modalités de transport et de stockage des déblais qui constituent un des enjeux environnementaux majeurs du projet et de compléter l'étude d'impact sur ce sujet.

Elle recommande également d'approfondir les modalités d'accès et de circulation des piétons.

## Avis détaillé

# 1 Le projet et son contexte

### 1.1 Description du projet

L'établissement public d'aménagement Euroméditerranée, dans son périmètre d'intervention EUROMED 1, met en œuvre l'aménagement de la zone d'aménagement concertée « Cité de la Méditerranée », d'une surface de 60 ha, qui vise à redynamiser les relations entre le centre-ville et le port par le réaménagement de la façade maritime.

A l'extrémité sud de la ZAC, se situe l'esplanade du « J4 » (ancien hangar, démoli, du Grand Port Maritime de Marseille) sur laquelle sont en cours de réalisation : le Centre régional de la Méditerranée (CRM), le Musée des civilisations d'Europe et de la Méditerranée (MUCEM) et un grand parking souterrain.

Le creusement de deux darses (bassins) qui fait l'objet du présent dossier vient compléter ces réalisations, dans le but de restituer l'ancien rivage du Fort Saint-Jean, monument historique de haute valeur patrimoniale marquant l'entrée du Vieux-Port, et de créer un plan d'eau évènementiel (régates, exposition de bateaux patrimoniaux, spectacles sur l'eau etc...). Ces darses auront une superficie totale d'environ 1 ha, et leur creusement nécessitera l'évacuation de déblais de l'ordre de 80 000 m<sup>3</sup>.

Marseille ayant été désignée capitale européenne de la culture pour 2013, la réalisation de ces équipements fait partie du programme Marseille Provence 2013 destiné à accueillir l'évènement.



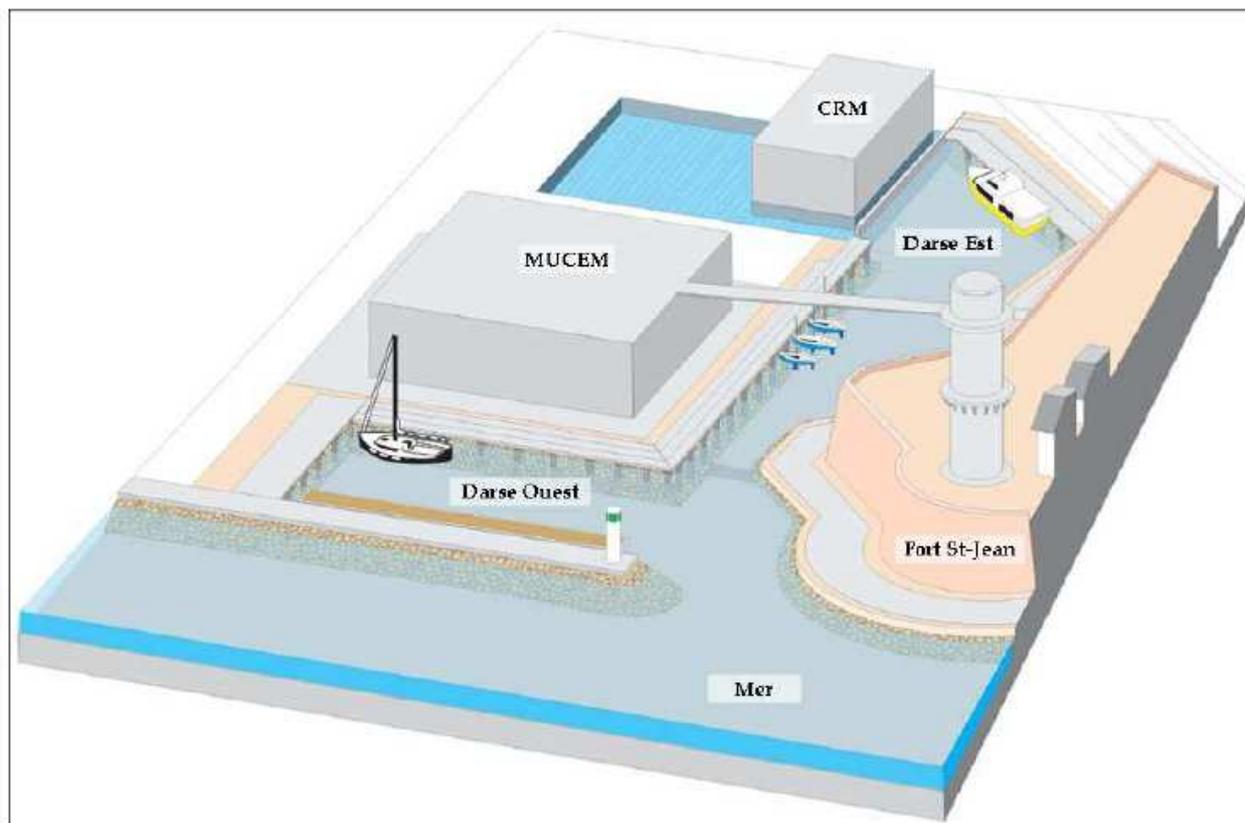


Figure 1: Projet d'aménagement des darses sur l'esplanade du J 4

## 1.2 Contexte réglementaire

La ZAC « Cité de la Méditerranée » a été créée par arrêté préfectoral du 30 décembre 2005 et le programme des équipements publics a été approuvé par arrêté préfectoral du 27 mars 2007.

Le dossier indique que le projet est compatible avec les documents réglementaires suivants : schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Marseille-Provence-Métropole, dossier de la ZAC « Cité de la Méditerranée », plan de gestion de la rade de Marseille (PGRM). Les mesures annoncées de réduction des impacts, de non dégradation du milieu marin, de maîtrise de la qualité des eaux sont conformes aux prescriptions du SDAGE approuvé.

L'étude d'impact présentée vaut en même temps document d'incidences au titre de la loi sur l'eau. Elle vaut également document d'incidences pour la conservation des sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés, et les éléments étudiés à ce titre dans le dossier sont effectivement suffisamment approfondis.

L'Ae relève que les données figurant dans le dossier traitent partiellement de la réalisation des trois équipements en cours de réalisation sur l'esplanade du J4. Si l'ensemble des quatre projets concernant l'esplanade ne peut pas être considéré comme un seul programme au sens juridique du terme, il aurait été souhaitable – en raison de l'imbrication des différents équipements – que le public ait pu, avant le début des premiers travaux, être informé du projet d'ensemble à réaliser sur cet espace et juger de son impact. En outre, les chantiers en cours sont amenés actuellement à bouleverser le terrain d'emprise des futures darses, ne permettant pas facilement la lecture d'un état initial.

## 2 Analyse de l'étude d'impact

### 2.1 Etat initial et enjeux environnementaux du site

L'état initial est abordé de façon détaillée et complète, sur le milieu marin (qualité des eaux et milieu vivant notamment), sur le milieu terrestre et urbain (eau, sol, air, bruit, habitation, activités) et sur le patrimoine historique et archéologique. L'étude du paysage est claire et adaptée à l'enjeu que celui-ci représente sur un tel site. Les zones de patrimoine naturel proches sont analysées.

Les principaux enjeux environnementaux du site concernent :

- . le paysage et l'aménagement urbains, ainsi que la protection et la valorisation du patrimoine,
- . la minimisation des nuisances liées aux travaux, dans un secteur habité et fréquenté,
- . la qualité du milieu marin, bien que celui-ci localement ne s'avère pas riche sur le plan écologique.

### 2.2 Description du projet

Après réalisation des travaux, le Fort Saint Jean et la promenade qui l'entoure seront isolés de l'esplanade du J4. D'après les croquis figurant dans le dossier, une passerelle assurera la liaison du MUCEM au rempart du fort et un croquis (fig.112, page 265) montre une liaison entre l'esplanade du J4 et la promenade. **L'Ae considère qu'il est important pour le public de connaître l'accessibilité des espaces qui lui seront restitués après la réalisation du projet**; elle recommande donc au maître d'ouvrage de préciser quels seront les espaces libres d'accès et les conditions de circulation prévues sur ces passerelles et l'esplanade (ainsi une clôture sera-t-elle installée entre l'esplanade et la place basse de la Major ?).

**De telles précisions permettraient également de vérifier si l'espace piéton est suffisamment large et éloigné de la voirie en bout de darse Est. L'Ae recommande aussi de préciser le traitement de ces espaces extérieurs et les modalités de leur éclairage.**

De même, concernant les modalités d'accès des bateaux à passagers dans ces darses, l'Ae estime utile, pour la bonne information du public, d'en présenter les règles envisagées, afin que les impacts éventuels de leur fréquentation puissent être appréciés.

Enfin, il est prévu qu'un batardeau sépare le bassin propre au Centre régional de la Méditerranée de la darse Est; l'Ae estime nécessaire que des précisions sur son fonctionnement soient apportées pour la bonne compréhension du projet (renouvellement de l'eau, passage de bateaux...).

### 2.3 Impacts du projet

L'étude d'impact décrit les effets du projet sur l'environnement en phase de travaux puis en phase d'exploitation. Elle évoque les effets cumulés de l'ensemble des projets concernant l'Esplanade du J4, ainsi que les effets sur la santé et la sécurité.

Les impacts en phase de travaux étudiés concernent la qualité des eaux terrestres et marines, les habitats et les espèces marines, le cadre de vie (dont le bruit et les poussières du chantier lui-même), le patrimoine, les usages et les activités.

En revanche, les effets sur le trafic routier générés par les engins de transport des matériaux excavés (environ 80 000 m<sup>3</sup> comme indiqué plus haut) sont très brièvement évoqués. Une soixantaine de rotations de camions par jour ouvré est estimée pendant les 6 mois de la durée des terrassements généraux, et moins d'une dizaine pendant les 4 mois des terrassements préalables de construction des quais.

L'Ae a été récemment informée par le maître d'ouvrage de l'examen en cours d'une solution d'évacuation par voie maritime des matériaux extraits : cette hypothèse, pour l'Ae a priori plus favorable quant aux impacts sur le milieu urbain, n'est cependant pas adoptée au moment du présent avis.

L'évacuation des matériaux, dont les modalités ne sont pas déterminées dans le dossier soumis à l'Ae, peut générer des impacts importants. En application des dispositions des 2° et 4° de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ces modalités et leurs effets, notamment vis à vis de la circulation et des nuisances, doivent être définis et présentés au public dans l'étude d'impact. Le graphique de la page 206 fait apparaître des volumes de déblais très importants pour l'ensemble des chantiers de l'esplanade du J4, sans pour autant apporter plus de précisions.

**L'Ae recommande donc que les modalités du transport des matériaux excavés et leur impact soient traités dans le dossier.**

Les modalités de gestion des matériaux de déblais sont évoquées dans l'étude d'impact, renvoyant à une étude BURGEAP non jointe au dossier. Il est indiqué que les terres excavées ne pourront être évacuées en installation de stockage des déchets inertes en raison de leur fraction soluble, et qu'un volume estimé à 100 m<sup>3</sup> révèle une contamination en hydrocarbures aromatiques polycycliques au-delà des valeurs seuils réglementaires. De plus, les aires de chantier à terre n'étant plus disponibles au moment du creusement du débouché en mer, il est indiqué qu'une filière spécifique de traitement devra être mise en place pour les déblais correspondant à cette phase, à définir en concertation avec le Grand Port Maritime de Marseille et EUROMED.

**Là encore, le contenu de l'étude d'impact est insuffisant pour la bonne compréhension des enjeux du projet et au regard des prescriptions réglementaires. L'AE recommande de préciser les zones de dépôt temporaires et définitives et l'impact des matériaux dans ces zones.**

Sous réserve des points précédents, les effets étudiés pour la phase de chantier n'appellent pas d'observation particulière, de même que les effets sur la santé et la sécurité.

En matière d'analyse des effets cumulés, l'Ae regrette que les effets des installations thermo-frigorifiques du MUCEM et du CRM évoquées n'aient pas été traitées dans le dossier et que la solution technique pour ces installations ne soit pas arrêtée. Bien que les prélèvements et les rejets soient à juste titre prévus à l'extérieur des darses, leur localisation et leurs effets sur le milieu marin devraient être étudiés et présentés au public.

## ***2.4 Choix du projet et mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables sur l'environnement et la santé***

Le dossier précise les évolutions du projet depuis sa conception initiale en 2002 (nombre et disposition des darses, structure des quais). Quelques variantes ont été étudiées pour minimiser les effets des travaux sur le milieu marin; elles portent sur certaines caractéristiques opérationnelles en phase de travaux (percolation vers la mer au travers de la digue et gestion des eaux de chantier), et les raisons des choix effectués sont présentées.

Un ensemble de mesures de réduction d'impact sont proposées. L'Ae note les précautions qui seront prises pour décanter les matériaux extraits, et pour en mesurer les pollutions afin de les évacuer suivant les modalités adaptées en sollicitant les autorisations correspondantes.

Elle note également les mesures prises pendant le chantier pour suivre les impacts éventuels, avec un suivi de la turbidité et avec, pendant la phase de destruction de la digue du J4, la pose d'un écran pour isoler les travaux des eaux et protéger le milieu.

En prenant en compte ces mesures, les effets du projet portent principalement sur la phase travaux, à un niveau d'impact acceptable au regard des enjeux (sous réserve de l'examen détaillé du transport des déblais évoqué plus haut). Des mesures compensatoires ne sont pas envisagées.

**L'Ae souligne en revanche, à la suite des constats du § 2.3 ci-dessus, la nécessité de préciser les mesures prises pour éviter, atténuer ou compenser les impacts du transport et de la gestion des déblais : elle recommande de compléter le dossier sur ce point.**

**L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'introduire dans le cahier des charges des entreprises auxquelles seront confiés les travaux les mesures de précaution présentées dans le dossier – qui sont importantes dans le cadre de tels travaux en contact avec le milieu marin et à proximité d'un milieu urbain de qualité.**

## **2.5 *Résumé non technique***

Le résumé non technique est clair et peut être lu indépendamment du dossier.

**L'Ae recommande qu'un plan de situation du projet dans la ville soit intégré pour permettre la compréhension plus rapide du projet et des enjeux environnementaux.**

**L'Ae recommande d'adapter le contenu du résumé non technique pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.**

-----