

# RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

---

Les sociétés IMMOBILIERE CARREFOUR, KC11 et CARREFOUR PROPERTY DEVELOPMENT (devenue CARMILA) ont obtenu une autorisation d'exploitation commerciale délivrée par la CNAC le 23 avril 2015, notifiée le 22 mai 2015, pour l'extension de 31.225 m<sup>2</sup> de surface de la vente du centre commercial de Vitrolles.

Cette autorisation comprend :

- la régularisation de 5.625 m<sup>2</sup> de surfaces de vente existantes,
- la création d'un magasin de bricolage de 15.050 m<sup>2</sup>,
- La création de deux moyennes surfaces de 3.450 et 1.500 m<sup>2</sup>
- La création d'une trentaine de boutique de 5.600 m<sup>2</sup>.

Cette autorisation a fait l'objet de divers recours qui ont retardé le dépôt du permis de construire. Ces actions contentieuses sont dorénavant purgées suite à l'arrêt définitif de la Cour administrative d'appel de Marseille du 12 avril 2016 (n°15MA03072).

Dans ce cadre, les sociétés pétitionnaires ont déposé, le 09 mars 2017 –enregistrée sous le numéro F09317P0073-, une demande d'examen au cas par cas portant sur l'appréciation de la globalité des effets de leur projet sur l'environnement.

Par arrêté en date du 18 avril 2017, le Préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur a pris un arrêté refusant de faire droit à la demande de dispense d'étude environnementale, aux motifs

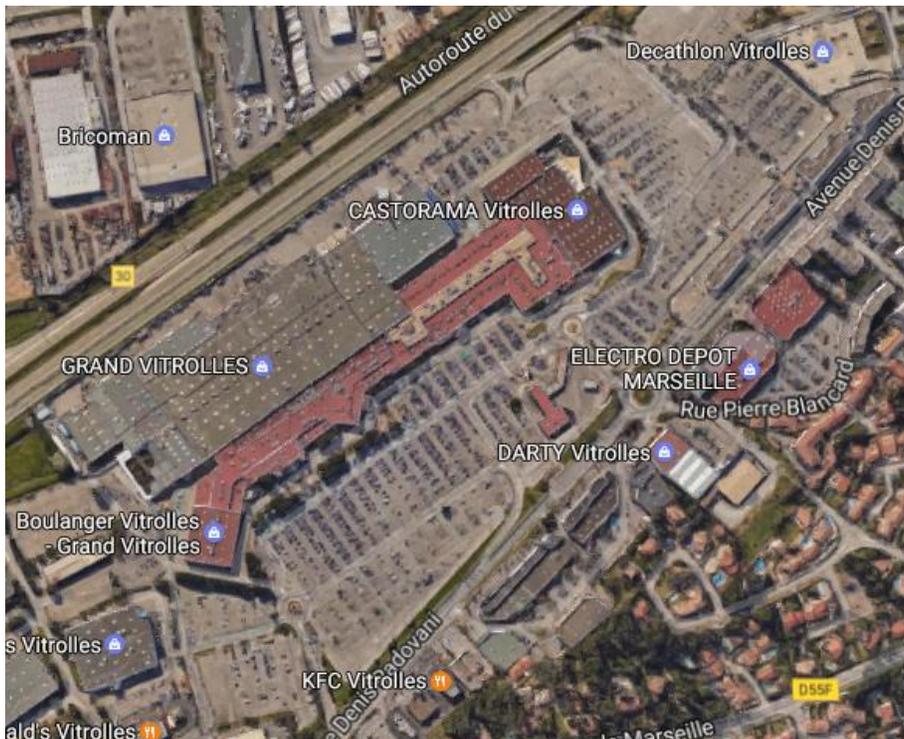
- de l'importance du projet (33 059 m<sup>2</sup> SDP) et de l'absence d'études sur le projet
- de la proximité de zones de protections particulières
- des impacts du projet sur l'environnement, notamment :
  - o les risques de nuisances en phase chantier,
  - o les effets du projet sur le trafic routier,
  - o les risques de dégradation de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air liée à la circulation automobile,
  - o l'imperméabilisation d'une surface importante,
  - o les risques de pollution, y compris accidentelle.

Au regard des caractéristiques exactes du projet, les sociétés pétitionnaires entendent démontrer que l'ensemble des griefs susvisés ont d'ores et déjà fait l'objet d'une attention particulière des sociétés pétitionnaires (notamment à travers la certification « *Breeam Very Good* ») et, en conséquence, que le refus opposé à leur demande de dispense est mal fondé :

## I. Le projet est situé au cœur d'un site urbain, déjà imperméabilisé

Le centre commercial CARREFOUR Grand Vitrolles a ouvert ses portes au public il y a 47 ans (30 septembre 1970) sur le même site et sur l'ensemble des terrains visés par le projet. Il représentait déjà le cœur commercial de la cité.

Il s'inscrit aujourd'hui dans un contexte très urbanisé avec, à l'Ouest, la zone industrielle des Estroublans, au Sud, le ZAC de l'Anjoly et de la Bastide Blanche et, à l'Est la zone du Liourat ou apparaissent les habitations les plus proches (environ 100 m) :

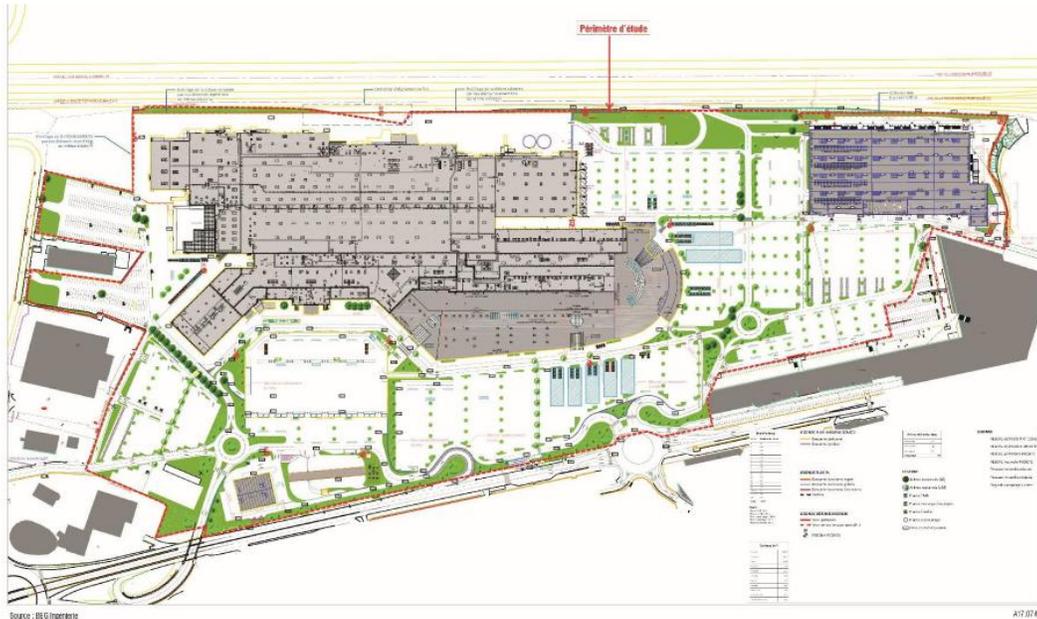


L'emprise foncière du site est de 238 438 m<sup>2</sup> avec un taux d'espaces perméables de 8% (19 500 m<sup>2</sup> d'espaces verts et 120 arbres de haute tige).

En ce qu'il comporte une augmentation de 22% d'espaces verts et de 33% d'arbres de haute tige, le projet améliorera nettement la situation puisque, à terme, il comportera 23 850 m<sup>2</sup> d'espaces verts et 160 arbres de haute tige.

Conformément aux préconisations de l'écologie qui accompagne le projet dès sa phase conception (cf **Annexe 1 – Etude écologique**), le projet comprendra également :

- des aménagements paysagers à but pédagogiques au sein des cheminements piétons,
- les parkings seront végétalisés avec des essences locales
- l'étude des systèmes de phytoremédiation pour la dépollution des eaux de parkings et plusieurs façades des bâtiments seront composées de murs végétaux.





Les sociétés pétitionnaires ayant cherché à réduire l'imperméabilisation existante du site et à concevoir un volet paysager en cohérence avec le système écologique local, la critique tirée d'une imperméabilisation excessive du site paraît mal fondée.

## II. La certification BREEAM visée pour le projet

Les pétitionnaires ont décidé de mener à bien ce projet en mettant en place des actions en faveur d'un projet durable et responsable. A ce titre, il a d'ores et déjà été décidé que le projet bénéficierait d'une certification BREEAM International 2013, référentiel britannique d'évaluation de la performance environnementale des projets de construction et rénovation.

La certification BREEAM est admise par les acteurs européens du commerce comme la certification de référence européenne dans l'immobilier commercial. Les projets déjà menés avec ce référentiel en France ont permis d'adapter l'ensemble des préoccupations par rapport à la situation française, ce qui en fait un référentiel pertinent et adapté aux normes et réglementations en vigueur.

Comme toute certification environnementale, l'objectif de BREEAM est d'inciter au dépassement des réglementations et des pratiques les plus courantes pour l'amélioration du parc bâti.

Le référentiel porte sur les critères suivants :

- Gestion de projet/management,
- Santé et bien-être,
- Energie,
- Transports,
- Eau,
- Matériaux,
- Déchets,
- Utilisation de l'espace et écologie,
- Limitation des pollutions.

En fonction du nombre de critères mis en œuvre, une note globale est attribuée au projet (note en pourcentage). Cette note correspond à une appréciation selon 5 niveaux :

- Pass / Passable
- Good / Bien
- Very good / Très bien
- Excellent / Excellent
- Outstanding / Exceptionnel

Dans le cadre du projet de construction de la coque du CASTORAMA et de l'extension de la galerie marchande du Centre Commercial, la certification BREEAM implique également les preneurs qui s'engageront avec les pétitionnaires dans la pérennisation des pratiques de construction et pour une exploitation future responsable dans le respect de l'annexe environnementale prévue par les dispositions de l'article L.125-9.

Les enjeux de ce projet s'intègrent naturellement dans une démarche de prise en compte de l'environnement, qui se traduira par un profil BREEAM Very Good.

Tout au long du projet, les prescriptions techniques et environnementales seront suivies par un « BREEAM Assessor », personne habilitée et formée par le BRE<sup>1</sup> dont le rôle est multiple :

- Interlocuteur avec le BRE pour les questions administratives et techniques ;
- Conseille l'équipe projet et propose des améliorations ou alternatives pour améliorer la performance environnementale au regard des autres contraintes (économiques, architecturales, techniques, etc.) ;
- Valide si le projet répond ou non aux critères du référentiel.

L'évaluation des performances se fait par la rédaction d'un rapport d'audit détaillant les critères du référentiel qui ont effectivement été mis en œuvre. Chaque critère doit être justifié par des preuves documentaires (plans, cahiers des charges, photos, études techniques, etc.).

Deux audits sont réalisés par le BREEAM Assessor :

- Le premier en phase conception ;
- Le second à l'issue de la livraison.

En conséquence, le grief tiré de l'insuffisance des études menées pour apprécier les effets du projet, notamment dans sa phase chantier apparait également mal fondé.

---

<sup>1</sup> Le BRE (*British Research Establishment*) est l'équivalent du CSTB au Royaume-Uni. Il est notamment en charge du référentiel BREEAM.

### III. L'impact du projet sur son environnement

#### A. Nuisances en phase chantier :

Les entreprises de construction seront, durant la phase de chantier, impliquées dans la démarche via la signature par l'ensemble des intervenants de la « charte chantier à faibles nuisances » (**cf Annexe 2 – Charte chantier**) et la réalisation du bâtiment en conformité avec sa conception.

Les mesures durant la période de travaux sont essentiellement liées à la conduite du chantier dans le respect des règlements en vigueur et concernent notamment :

- la protection des eaux superficielles (maîtrise des risques de déversement de substances polluantes vers le réseau pluvial),
- sur le plan paysager, la gestion qualitative du chantier,
- vis à vis du cadre biologique, la limitation au strict nécessaire des emprises du chantier et des prescriptions relatives aux périodes de défrichement (hors période de forte sensibilité pour l'avifaune),
- l'insonorisation des engins de chantier, les horaires de travail,
- la gestion des dépôts de matériaux, des déchets (limitation des quantités de déchets produites et tri sélectif des déchets produits) et des rejets,
- l'information du public et des riverains, la signalisation.

#### B. Trafic routier :

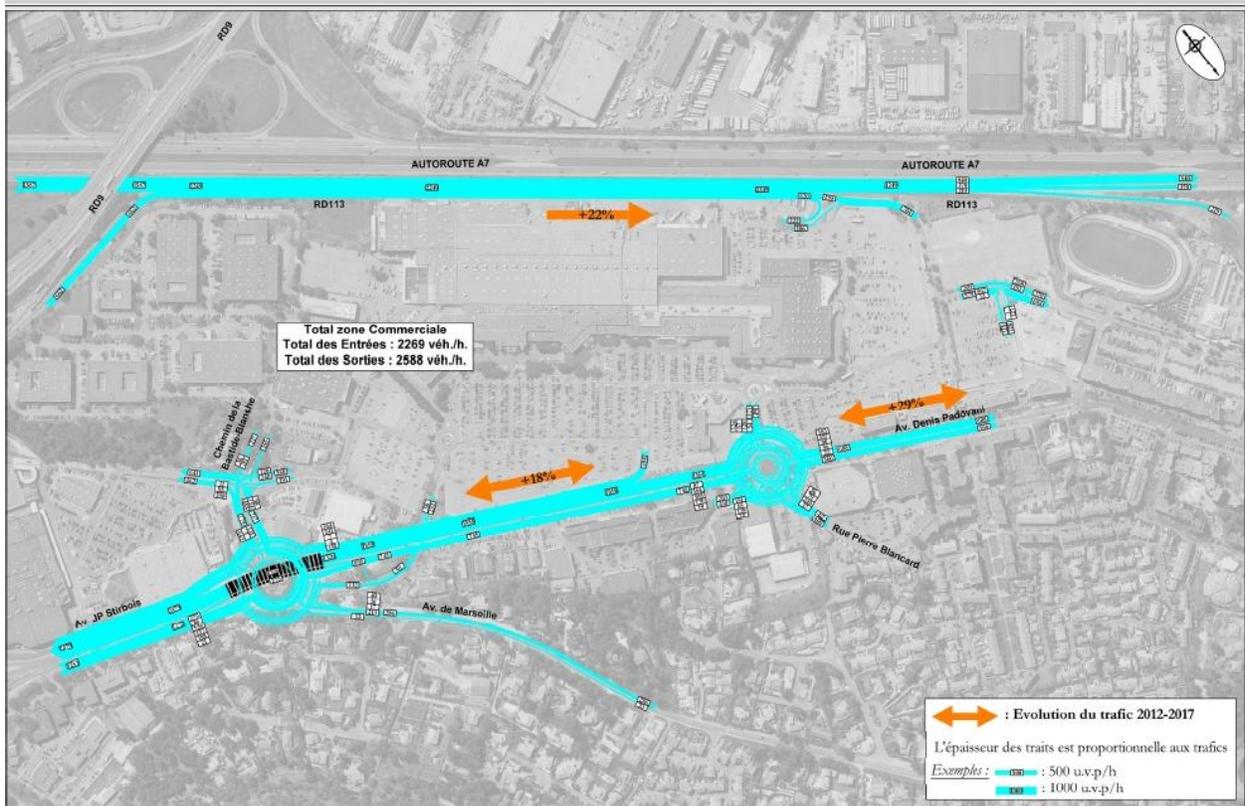
A l'occasion de la soumission du projet à l'autorité des commissions d'aménagement commercial, une étude de trafic a été réalisée en 2014 par la société ACC-S conduisant la Commission nationale à conclure :

**que le dossier du demandeur comprend une étude de trafic réalisée en 2014 ; que, selon cette étude, le projet génèrera une augmentation globale des flux de circulation de 18 % mais qu'une partie de cette augmentation sera absorbée par la nouvelle sortie sur la RD 113 ; qu'est également prévu un réaménagement des liaisons au sein de l'ensemble commercial ;**

Afin de tenir compte des évolutions du trafic sur les trois dernières années, les sociétés pétitionnaires ont sollicité une actualisation des données datées de 2014, rapport duquel il est ressorti une évolution sensible du contexte local (**Annexe 3 – Etude de trafic**) :

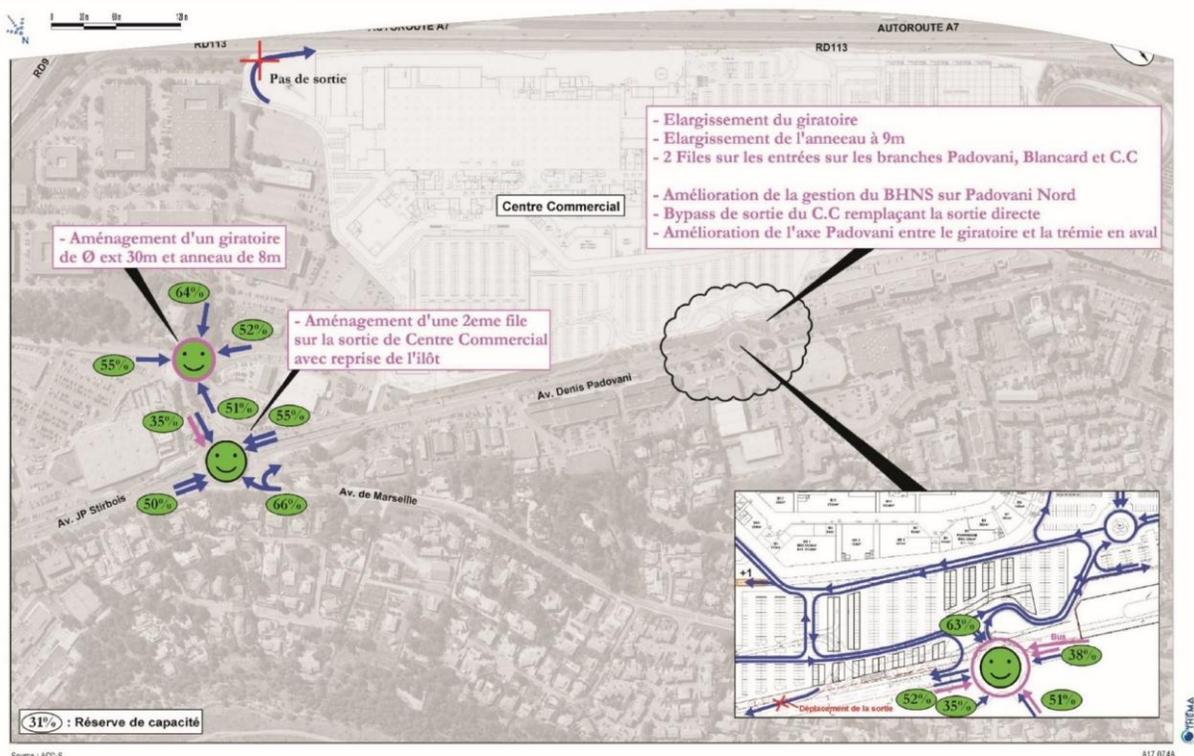
- Mise en service du BHNS sur l'avenue Padovani
- Mise en service du multiplex
- Evolution démographique sensible

Ce nouveau contexte a permis de mettre en lumière que les aménagements initialement envisagés sur la route départementale 113 risquaient de provoquer une saturation de la voirie en heure de pointe et ce, en raison d'une augmentation de plus de 22% du trafic sur cet axe.



Cet état de fait a conduit les sociétés pétitionnaires à proposer un nouveau schéma d'aménagement de voirie permettant d'assurer à chacun des accès du centre, une réserve de capacité suffisante pour limiter et réduire les effets du projet (Cf. Annexe 3 p. 39 + **Annexe 4 – Schéma Directeur de circulation**).

## PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENTS HORIZON 2020 SANS LA SORTIE RD113

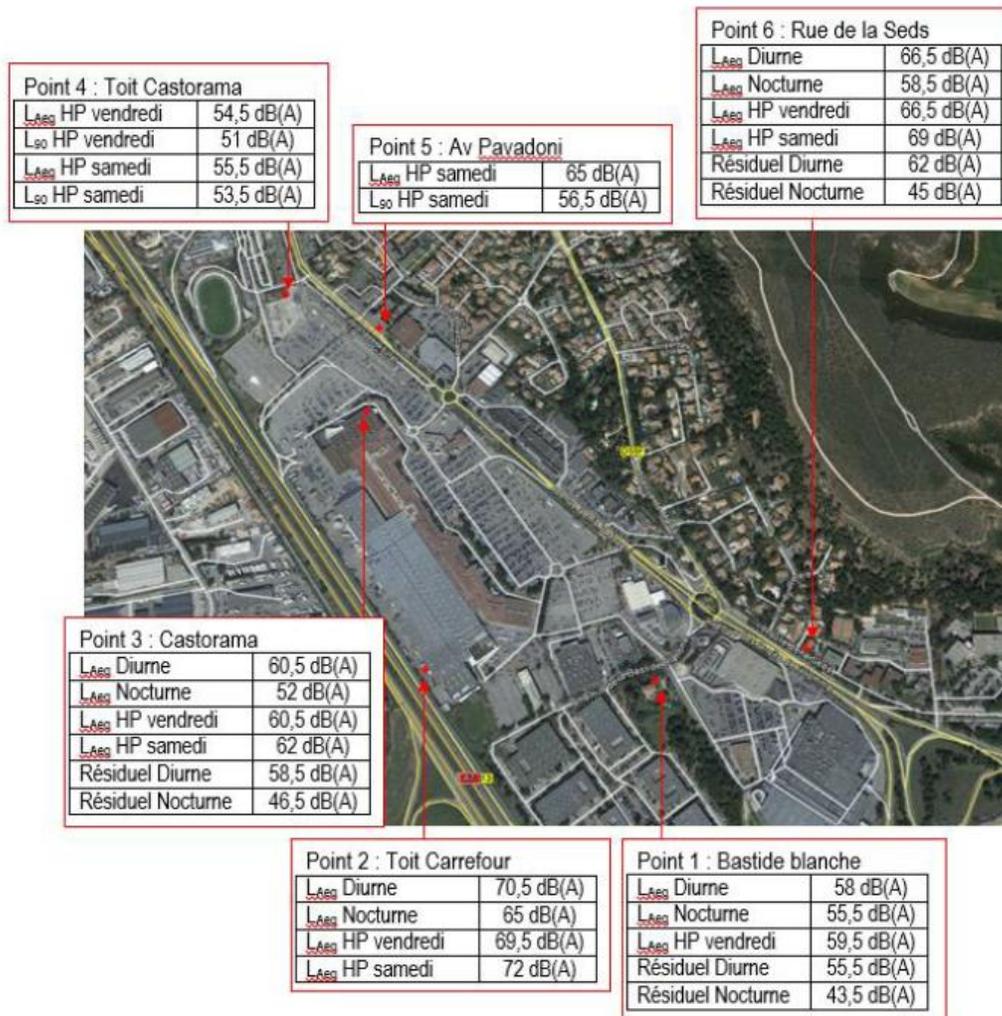


Le grief tiré de l'absence d'étude de trafic sur l'ensemble du projet est donc une nouvelle fois mal fondé.

### C. Ambiance sonore

Comme en atteste l'étude acoustique réalisée dans le cadre de la conception du projet (**Annexe 5 – Etude acoustique**), l'environnement sonore actuel du site est essentiellement marqué par le trafic routier bordant le site, ou parcourant les aires de stationnement, mais également par celui de l'aéroport de Marignane : les avions survolant la zone soit au décollage, soit à l'atterrissage suivant la direction du vent.

Quatre points de mesures de bruit (durée : 24 h) et trois points de mesures courtes durées (1/2 heure) ont été réalisés au niveau d'habitations proches du site, selon le schéma ci-dessous :



Source : Etude acoustique (Acoustex Ingenierie)

Ces premières données ont permis, par modélisation informatique, de simuler les aménagements envisagés et leur impact sonore sur l'environnement. Les calculs sont effectués à l'aide du logiciel CadnaA à partir des formulations issues de la norme NMPB 2008, en tenant compte : du relief, du bâti, des caractéristiques du trafic et des effets météorologiques qui interfèrent sur la propagation du son pris en compte.

Niveau sonore en dB(A)	Point								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Heure de pointe samedi état initial	56,5	65,9	66,9	62,7	56,9	62,3	64,9	66,7	59,1
Heure de pointe samedi à terme	53,8	65,8	66,9	62,7	56,2	62,8	65,4	67,0	59,7
Evolution dB(A)	-2,7	-0,1	0	0	-0,7	+0,5	+0,5	+0,3	+0,6

Source : Etude acoustique (Acoustex Ingenierie)

L'extension et la restructuration du Centre Commercial Régional Grand Vitrolles n'aura donc aucun impact sonore significatif à l'intérieur de la zone commerciale ou au niveau des habitations périphériques.

Plus encore, si le paysage acoustique marqué par l'empreinte sonore de l'autoroute A 7 n'évoluera finalement que très peu, la barre résidentielle au nord du site profitera d'un abaissement de son niveau d'exposition au bruit routier de quelques dB, grâce à l'effet d'écran acoustique joué par le nouveau bâtiment Castorama haut de 15 m vis-à-vis de l'A7 et de la RD113.

En dehors de cette zone, aucune émergence significative n'est aujourd'hui envisagée.

## D. Qualité de l'air

Afin d'apprécier les effets du projet sur la qualité de l'air et ses interactions sur la santé humaine, une nouvelle étude a été réalisée dans le cadre de ce projet par la société Thema Environnement (**Annexe 6 – Etude air et santé**).

A ce titre :

- l'environnement humain est considéré comme un enjeu quand des habitations sont recensées à proximité de source émettrices de composés dans l'air or, au cas d'espèce, la population locale recensée aux alentours du centre commercial regroupe :
  - Les populations de travailleurs sur la zone commerciale elle-même,
  - Les populations de résidents aux abords des voies d'accès,
  - Les personnes fréquentant régulièrement ou ponctuellement le centre commercial.
- les principales sources d'émissions dans l'air à prendre en compte concernent la circulation des véhicules et la station-service.

Une modélisation des flux d'émissions futurs a permis de constater l'importance de la contribution de l'autoroute A7 et le peu d'impact entre l'état actuel et futur des sources d'émission provenant de l'avenue Padovani et du centre commercial.

L'étude effectuée a encore permis d'évaluer l'impact sur la qualité de l'air du projet concernant la zone commerciale du Grand Vitrolles.

Plusieurs agents chimiques connus pour leur dangerosité (essentiellement pour des effets sur le système respiratoire et neurologique) ont été analysés. Il s'agit des polluants visés dans le cadre de la surveillance de la qualité de l'air en France et en région : Le dioxyde d'azote, les poussières, le monoxyde de carbone et le benzène (traceurs des hydrocarbures).

Compte tenu des caractéristiques des composés traceurs, des risques et des usages autour du site, une seule voie d'exposition a été retenue : l'inhalation.

Le tableau suivant présente les concentrations atmosphériques maximales en composés traceurs modélisés sur la zone d'étude tenant compte de toutes les sources d'émissions retenues.

Composés	Concentrations moyennes annuelles en $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Coordonnées du point Max en km (L93)		Valeur réglementaire	Comparaison
		X	Y		
NO <sub>2</sub>	0,187	883,29	6261,28	40	<<
CO	3,36*	883,29	6261,29	10 000 \$	<<
PM10	0,00633	883,29	6261,28	30	<<
Benzène (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> )	0,461	883,29	6261,88	2	<

\* : Percentile 100 car valeur guidée est une moyenne sur 8 heures et non sur un an ; \$ : moyenne sur 8 heures

*Concentrations atmosphériques futures sur le domaine d'étude (source : Thema environnement)*

Les émissions futures conduisent à des niveaux ambiants qui respectent la réglementation en vigueur pour les polluants considérés, y compris en considérant l'axe majeur, l'autoroute A7.

Des écarts faibles en termes d'impact sont observés vis-à-vis des émissions provenant de la circulation des véhicules entre la situation actuelle et future

## E. Risques de pollution (ICPE)

Le projet de déplacement de l'actuelle station service à l'enseigne CARREFOUR étant soumis à la procure d'enregistrement au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), le dossier présenté en Préfecture à ce seul titre a d'ores et déjà permis d'évaluer les impacts de cette activité sur le paysage, sur la qualité de l'air, sur le risque de nuisance sonore et, enfin, sur le risque d'atteinte à la qualité des eaux et des sols (**cf Annexe 7 – Demande d'enregistrement ICPE station service – p. 34 et suivantes**).

Or, au titre des prescriptions relatives à la protection des eaux, il a pu être noté que :

- Les aires de dépotage, de remplissage et de distribution de liquides inflammables seront étanches aux produits susceptibles d'y être répandus et conçues de manière à permettre le drainage de ceux-ci. Ces écoulements seront dirigés vers les séparateurs hydrocarbures de la station-service. Aucun regard à moins de 5 m de ces aires non raccordé au séparateur ne sera présent.

- Deux séparateurs hydrocarbures seront en place sur la station-service. Ils reprendront l'ensemble des liquides susceptibles d'être souillés et évacuera un débit minimal de 45 litres par heure par m2.

Les séparateurs, de classe I (teneur du rejet en hydrocarbures < 5 mg/L), seront équipés d'un débourbeur, d'un obturateur avec flotteur, d'un filtre coalescent et d'une sonde alarme, permettant d'alerter l'exploitant en cas de saturation.

- Les séparateurs hydrocarbures feront l'objet au minimum d'un curage annuel effectué par une société spécialisée.

Les DIB seront stockés dans les matériels de collecte étanches de type compacteur.

L'établissement assurera la traçabilité de ses déchets dangereux par la conservation des bordereaux de suivi de déchets (BSD) sur une période minimale de 5 ans. Les boues partiront en filière « utilisation principale comme combustible ou autre moyen de production de l'énergie » de code R1 ou « recyclage ou récupération des substances organiques » de code R3.

Un registre déchet sera disponible sur site conformément à la réglementation

En conclusion, ces précautions associées aux caractéristiques des enveloppes du système de distribution de carburant (double peau) permettent de maîtriser les risques d'atteinte à la qualité des sols et des eaux.

De plus, des propositions de mesures visant à améliorer le fonctionnement hydraulique du site en cas d'orage centennial ont été étudiées (**cf Annexe 8 – Gestion hydraulique**, réalisée par Ingérop). La proposition retenue consiste à utiliser la voie de desserte du futur « Castorama » comme chenal de drainage des eaux de ruissellement. Ces aménagements permettent de mieux drainer les eaux de ruissellement et de contourner les zones à enjeux (bâtiments et zones de stationnement).

## IV. Conclusion

Contrairement aux motivations retenues pour refuser aux sociétés IMMOBILIERE CARREFOUR, KC11 et CARMILA la dispense d'étude d'impact enregistrée sous le numéro F09317P0073 présentée le 09 mars 2017, il pu être démontré que les sociétés pétitionnaires avaient pu réaliser l'ensemble des études nécessaires à la parfaite prise en compte des effets de leur projet sur son environnement par leur suppression, leur réduction ou leur compensation.

## **V. Annexes**

Annexe 1 – Etude écologique

Annexe 2 – Charte chantier

Annexe 3 – Etude de trafic

Annexe 4 – Schéma Directeur de Circulation sans variante RD113

Annexe 5 – Etude acoustique

Annexe 6 – Etude air et santé

Annexe 7 – Demande d'enregistrement ICPE station service

Annexe 8– Gestion hydraulique