Zone d'Aménagement Concerté

SAINT-JUST - Marseille IVème

COMPLEMENTS D'ETUDE D'IMPACT

Volume 1/2 : pièces écrites

Dossier n°EN13.C.0002-ei-v4

E. BRUCHET – R. COIN

Septembre 2012

Ginger Environnement et Infrastructure

Les Hauts de la Duranne – 370 rue René Descartes

CS90340 – 13799 Aix-en-Provence - Tel : 04 42 99 27 27 – F : 04 42 99 28 44

CONTENU DU DOSSIER :

Rappel : le dossier de déclaration d'utilité publique est scindé en deux volumes :

Volume 1 / 2 : Etude d'impact – Pièces écrites

Volume 2 / 2 : Etude d'impact – Pièces graphiques

Le présent dossier d'étude d'impact (volume 1 / 2) est composé de la manière suivante :

Volet 1 : Présentation du projet (page11) ;

Volet 2 : Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet (page 23) ;

Volet 3 : Analyse des effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement (page 77) ;

Volet 4 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus (page 104**Erreur ! Signet non défini.**) ;

Volet 5 : Esquisse des principales solutions de substitution et raisons pour lesquelles le projet a été retenu (page 108) ;

Volet 6 : Compatibilité du projet avec l'affectation du sol définie par les documents d'urbanisme et son articulation avec les plans, schémas et programmes (page 114) ;

Volet 7 : Mesures prévues par le pétitionnaire (page 122) ;

Volet 8 : Présentation des méthodes d'évaluation, description des difficultés éventuelles, noms et qualités des auteurs (page 133).

Volet 9 : Résumé non technique (page 142).

Annexes

SOMMAIRE :

VOLET 1 : PRESENTATION DU PROJET 12

I. PRESENTATION DU CONTEXTE 14
I.1. Présentation de la Z.A.C. Saint-Just 14
I.2. Principales opérations 14
I.2.1. Opérations réalisées 14
I.2.2. Opérations à réaliser dans le périmètre de la Z.A.C. 15
I.2.3. Principaux projets prévus ou envisagés en dehors de la Z.A.C. 18
I.3. Constat 18
II. PRESENTATION DU PROJET 20
II.1. Objectifs du projet 20
II.2. Projet retenu 20
II.2.1. Présentation 20
II.2.2. Rappel : le P.A.Z. actuel 20
II.2.3. Modifications du P.A.Z. et du R.A.Z. 21

VOLET 2 : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE LA ZONE ET DES MILIEUX SUSEPTIBLES D'ETRE AFFECTES PAR LE PROJET 24

I. SITUATION ET RAPPEL DU CONTEXTE 25
I.1. Situation géographique 25
I.1.1. Localisation 25
I.1.2. Situation cadastrale 25
I.2. Contexte urbain 26
I.2.1. La Z.A.C. 26
I.2.2. Les environs de la Z.A.C. 27
CARACTERISTIQUES DU MILIEU PHYSIQUE 28
I.3. climat 28
I.3.1. Les précipitations 28
I.3.2. Les températures 28
I.3.3. Les vents 29
I.3.4. Conclusion 29
I.4. Topographie 29
I.5. Géologie / Sol et sous-sol 30
I.5.1. Géologie 30
I.6. Eaux souterraines / hydrogéologie 30
I.7. Eaux superficielles / hydrologie - hydraulique 31
I.8. Les risques naturels 32
II. CARACTERISTIQUES DU PATRIMOINE NATUREL 34
II.1. Périmètres de protection ou d'inventaire du milieu naturel remarquable 34
II.2. Natura 2000 34
II.3. Flore, faune et équilibres biologiques 35
II.4. Espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes, de loisirs et interrelations 35
III. PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE 36
III.1. Patrimoine culturel 36
III.1.1. Archéologie 36
III.1.2. Historique du site 36
III.1.3. Monuments historiques 37
III.1.4. Patrimoine architectural local 37
III.2. Paysage 38
III.2.1. Contexte paysager 38
III.2.2. Ambiances paysagères locales 38
IV. CONTEXTE URBAIN 39
IV.1. Les arrondissements 39
IV.2. Le bâti existant 39
IV.2.1. Le bâti de la Z.A.C. 39
IV.2.2. Le bâti environnant 40
IV.3. Les projets en cours 40
IV.3.1. Projet Sainte Adélaïde 40
IV.3.2. Restructuration des stationnements utilisés dans le cadre de l'exploitation du Dôme et des circulations au sein de la Z.A.C. 42
IV.3.3. Principaux projets prévus en dehors de la Z.A.C. 43
IV.4. Réseaux 44
IV.5. Les biens matériels 44
IV.6. Dessertes et circulation 44
IV.6.1. Plan de Déplacements Urbains 44
IV.6.2. Transports collectifs 45
IV.6.3. Déplacements Piétons, P.M.R. et Cycles 45
IV.6.4. Fonctionnement particulier lors des spectacles au Dôme 51
IV.7. Documents d'urbanisme 52
IV.7.1. Schéma de Cohérence Territoriale (S.C.O.T.) 52
IV.7.2. P.O.S. de Marseille 54

IV.7.1. P.A.Z. et R.A.Z. de LA Z.A.C. Saint-Just 56
IV.7.2. Projet Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.)....57
V. CONTEXTE SOCIO ECONOMIQUE....59
V.1. population....59
V.1.1. Données générales 59
V.1.2. Caractéristique de l'IRIS du Dôme 59
V.2. Logements....60
V.2.1. Plan Local de l'Habitat 60
V.2.2. Le Contrat Urbain de Cohésion Sociale (C.U.C.S.)....63
V.2.3. Les projets de renouvellement urbain à Marseille....63
V.3. Emplois....64
V.4. Etablissements Recevant de Public 64
V.4.1. Education 64
V.4.2. Culture, sport et loisirs....65
V.4.3. Institutions 65
V.4.4. Santé 65
V.5. Commerces 66
V.5.1. Alimentaire 66
V.5.2. Brasseries, Restaurants, Pizzerias 66
V.5.3. Cafés, Bars, Snacks....67
V.5.4. Esthétique et coiffure 67
V.5.5. Banques et immobilier 67
V.5.6. Vente, Entretien et réparation automobile....67
V.5.7. Commerces divers....68
V.6. Fonctionnement social du quartier....69
VI. COMMODITES DE VOISINAGE 70
VI.1. Ambiance sonore / vibrations....70
VI.1.1. Généralités....70
VI.1.2. Le P.P.B.E. 71
VI.1.3. L'ambiance sonore de la Z.A.C. 71
VI.1.4. Vibrations 72
VI.2. Qualité de l'air / odeurs 73
VI.2.1. Généralités sur la qualité de l'air 73
VI.2.2. La qualité de l'air sur la zone d'étude....75
VI.3. Ambiance lumineuse....75
VI.4. Risques technologiques 76
VI.4.1. Risque industriel. 76
VI.4.2. Risque lié au transports de matières dangereuses. 76
VII. INTERRELATIONS 77

VOLET 3 : ANALYSE DES EFFETS POSITIFS ET NEGATIFS, DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS, A COURT, MOYEN ET LONG TERME, DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT.... 78

I. METHODOLOGIE D'ANALYSE ET DE HIERARCHISATION DES EFFETS DU PROJET 79
I.1. Identification et caractérisation des effets.... 79
I.2. Hiérarchisation des effets.... 79
I.3. Rappel du projet 80
II. EFFETS ET MESURES ASSOCIEES EN PHASE DE CHANTIER 81
II.1. Effets et mesures sur le milieu physique 81
II.1.1. Climat 81
II.1.2. Topographie....81
II.1.3. Géologie – sol – sous-sol 81
II.1.4. Eaux souterraines....82
II.1.5. Eaux superficielles....82
II.1.6. Risques naturels....83
II.2. Effets et mesures sur le patrimoine naturel 83
II.2.1. Périmètres réglementaires du milieu naturel 83
II.2.2. Natura 2000....83
II.2.3. Flore, faune et équilibres biologiques 83
II.2.4. Espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes, de loisirs et interrelations 84
II.3. Effets et mesures sur le patrimoine culturel et paysage 84
II.3.1. Patrimoine culturel....84
II.3.2. Paysage 85
II.4. Effets et mesures sur le contexte urbain 85
II.4.1. Le bâti 85
II.4.2. Réseaux....85
II.4.3. Dessertes 86
II.5. Effets et mesures concernant les documents d'urbanisme.... 87
II.6. Effets et mesures sur le contexte socio-économique.... 88
II.6.1. population 88
II.6.2. Logement 88
II.6.3. Emplois....88
II.6.4. Équipements publics....88
II.6.5. Commerces 89
II.6.6. Fonctionnement social du quartier....89

II.7. Effets et mesures sur les commodités de voisinage ... *89*
II.7.1. Bruit ... 89
II.7.2. Vibrations ... 90
II.7.3. Qualité de l'air / odeurs ... 90
II.7.4. Lumière émise ... 91
II.7.5. Consommation énergétique ... 91
II.8. Hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ... *91*
II.9. Risques technologiques ... *91*
II.10. Interactions ... *92*
III. EFFETS ET MESURES ASSOCIEES APRES AMENAGEMENT ... 93
III.1. Effets et mesures sur l'environnement physique ... *93*
III.2. Effets et mesures sur le patrimoine naturel ... *93*
III.3. Effets et mesures sur le patrimoine culturel et paysage ... *94*
III.3.1. Patrimoine culturel ... 94
III.3.2. Paysage ... 94
III.4. Effets et mesures sur le contexte urbain ... *95*
III.4.1. Bâti ... 95
III.4.2. Réseaux ... 95
III.4.3. Dessertes ... 95
III.5. Effets et mesures concernant les documents d'urbanisme ... *98*
III.5.1. Compatibilité avec le S.C.O.T. ... 98
III.5.2. Compatibilité avec le P.O.S. ... 98
III.5.3. Compatibilité avec le P.A.Z. et le R.A.Z. ... 98
III.5.4. Compatibilité avec le P.L.U. ... 98
III.6. Effets et mesures sur le contexte socio-économique ... *99*
III.6.1. population - logement ... 99
III.6.2. Équipements publics ... 99
III.6.3. Commerces ... 99
III.6.4. Fonctionnement social du quartier ... 100
III.7. Effets et mesures sur les commodités de voisinage ... *101*
III.7.1. Bruit / vibrations ... 101
III.7.2. Qualité de l'air / odeurs ... 101
III.7.3. Lumière émise ... 102
III.7.4. Risques technologiques ... 102
III.7.5. Consommation énergétique ... 102
III.8. Hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ... *103*
III.9. Interactions ... *103*

VOLET 4 : ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS ... 105

I. PROJETS PRIS EN CONSIDERATION ... 106
II. EFFETS CUMULES ... 107
II.1.1. Effets et mesures en phase de travaux ... 107
II.1.2. Effets et mesures après aménagement ... 107
III. CONCLUSION ... 108

VOLET 5 : ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU ... 109

I. RAPPEL DU PROJET D'AMENAGEMENT RETENU ... 110
I.1. Objectifs du projet ... *110*
I.2. Projet retenu ... *110*
I.2.1. Présentation ... 110
I.2.2. Rappel : le P.A.Z. actuel ... 110
I.2.3. Modifications du P.A.Z. et du R.A.Z. ... 111
II. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ... 112
II.1. Contexte actuel ... *112*
II.2. Solution « 1 » ... *112*
II.3. Solution « 2 » ... *114*
II.4. Conclusion ... *114*

VOLET 6 : COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DU SOL DEFINIE PAR LES DOCUMENTS D'URBANISME ET SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES ... 115

I. DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES ... 116
I.1. Compatibilité avec le S.C.O.T. ... *116*
I.2. Compatibilité avec le P.O.S. ... *117*
I.3. Compatibilité avec le P.A.Z. et le R.A.Z. ... *117*
I.4. Compatibilité avec le P.L.U. ... *117*
II. PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES MENTIONNES A L'ARTICLE R.122-17 C.E. ... 119
II.1. Introduction ... *119*
II.2. articulation du projet avec les plans, schémas et programmes ... *119*
II.3. Compatibilité avec le P.L.H. ... *120*
II.4. Compatibilité avec le P.D.U. ... *121*
III. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE ... 122

VOLET 7 : MESURES PREVUES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE ... 123

I. SYNTHESE DES EFFETS ET MESURES 124
II. COUTS DES MESURES – EFFETS RESIDUELS – SUIVI 133

VOLET 8 : PRESENTATION DES METHODES - DESCRIPTION DES DIFFICULTES EVENTUELLES - NOMS ET QUALITES DES AUTEURS 134

I. METHODES D'EVALUATION UTILISEES 135
II. SOURCES DES DONNEES 136
III. DESCRIPTION DES DIFFICULTEEES EVENTUELLES 141
IV. AUTEURS DE L'ETUDE 142

VOLET 9 : RESUME NON TECHNIQUE 143

I. PRESENTATION DU PROJET 145
I.1. *Rappel du contexte* *145*
I.1.1. Présentation de la Z.A.C. Saint-Just 145
I.1.2. Principales opérations 145
I.1.3. Principaux projets prévus ou envisagés en dehors de la Z.A.C. 147
I.1.4. Constat 147
I.2. *Présentation du projet* *148*
I.2.1. Objectifs du projet 148
I.2.2. Présentation 148
I.2.3. Rappel : le P.A.Z. actuel 149
I.2.4. Modifications du P.A.Z. et du R.A.Z. 150
II. ETAT INITIAL 152
II.1. *Situation géographique* *152*
II.2. *Contexte urbain* *152*
III. CARACTERISTIQUES DU MILIEU PHYSIQUE 153
III.1. *climat* *153*
III.2. *Topographie* *153*
III.3. *Géologie / Sol et sous-sol* *153*
III.4. *Eaux souterraines* *153*
III.5. *Eaux superficielles* *154*
III.6. *Les risques naturels* *154*
IV. CARACTERISTIQUES DU PATRIMOINE NATUREL 155
V. PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE 156
V.1. *Patrimoine culturel* *156*
V.2. *Paysage* *157*
VI. CONTEXTE URBAIN 158
VI.1. *Les arrondissements* *158*
VI.2. *Le bâti existant* *158*
VI.2.1. Le bâti de la Z.A.C. 158
VI.2.2. Le bâti environnant 158
VI.3. *Les projets en cours* *159*
VI.4. *Réseaux* *159*
VI.5. *Les biens matériels* *160*
VI.6. *Dessertes et circulation* *160*
VI.6.1. Plan de Déplacements Urbains 160
VI.6.2. Transports collectifs 160
VI.6.3. Déplacements Piétons, P.M.R. et Cycles 161
VI.6.4. Fonctionnement particulier lors des spectacles au Dôme 163
VI.7. *Documents d'urbanisme* *164*
VI.7.1. Schéma de Cohérence Territoriale (S.C.O.T.) 164
VI.7.2. P.O.S. de Marseille 164
VI.7.3. P.A.Z. et R.A.Z. de LA Z.A.C. Saint-Just 165
VII. CONTEXTE SOCIO ECONOMIQUE 168
VII.1. *population* *168*
VII.2. *Logements* *168*
VII.2.1. Plan Local de l'Habitat 168
VII.2.2. Le Contrat Urbain de Cohésion Sociale (C.U.C.S.) 168
VII.2.3. Les projets de renouvellement urbain à Marseille 169
VII.2.4. Les données locales 169
VII.3. *Emplois* *169*
VII.4. *Etablissements Recevant de Public* *169*
VII.4.1. Education 169
VII.4.2. Culture, sport et loisirs 169
VII.4.3. Institutions 169
VII.4.4. Santé 170
VII.5. *Commerces* *170*
VII.6. *Fonctionnement social du quartier* *170*
VIII. COMMODITES DE VOISINAGE 171
VIII.1. *Ambiance sonore / vibrations* *171*
VIII.1.1. Vibrations 171
VIII.2. *Qualité de l'air / odeurs* *171*
VIII.2.1. La qualité de l'air sur la zone d'étude 172

VIII.3. *Ambiance lumineuse* ... *172*
VIII.4. *Risques technologiques* ... *172*
VIII.4.1. Risque industriel. ... 172
VIII.4.2. Risque lié au transports de matières dangereuses. ... 172
IX. INTERRELATIONS ... 173
X. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET - MESURES ... 174
X.1. *Identification et caractérisation des effets* ... *174*
X.2. *Hiérarchisation des effets* ... *174*
X.3. *Couts des mesures – effets résiduels – suivi* ... *183*
X.4. *Interactions* ... *183*
XI. ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC LES AUTRES PROJETS CONNUS ... 184
XI.1. *Projets pris en considération* ... *184*
XI.2. *Effets cumulés* ... *184*
XI.2.1. Effets et mesures en phase de travaux (à court terme) ... 184
XI.2.2. Effets et mesures après aménagement (à moyen et long terme) ... 184
XI.3. *Conclusion* ... *184*
XII. ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU 185
XII.1. *Contexte actuel* ... *185*
XII.2. *Solution « 1 »* ... *185*
XII.3. *Solution « 2 »* ... *186*
XII.4. *Conclusion* ... *186*
XIII. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DU SOL DEFINIE PAR LES DOCUMENTS D'URBANISME ET SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES ... 187
XIII.1. *Documents d'urbanisme opposables* ... *187*
XIII.1.1. Compatibilité avec le S.C.O.T. ... 187
XIII.1.2. Compatibilité avec le P.O.S. ... 187
XIII.1.3. Compatibilité avec le P.A.Z. et le R.A.Z. ... 187
XIII.1.4. Compatibilité avec le P.L.U. ... 187
XIII.2. *Plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17 C.E.* ... *188*
XIII.2.1. articulation du projet avec les plans, schémas et programmes ... 188
XIII.2.2. Compatibilité avec le P.L.H. ... 190
XIII.2.3. Compatibilité avec le P.D.U. ... 190
XIII.3. *Schéma Régional de Cohérence Ecologique* ... *191*
XIV. METHODES D'EVALUATION UTILISEES ... 192

Liste des figures

FIGURE 1 : EXTENSION DE LA ZONE LOGISTIQUE DU DOME (COUPE NORD-SUD) – SOURCE : ATELIER JEAN NOUVEL ... 17
FIGURE 2 : EXTENSION DE LA ZONE LOGISTIQUE DU DOME (COUPE NORD-SUD) – SOURCE : ATELIER JEAN NOUVEL ... 17
FIGURE 3 : LOCALISATION D'UNE CIRCULATION DOUCE DE PART ET D'AUTRE DU VIADUC DU BD FLEMMING ... 18
FIGURE 4 : TEMPERATURES MOYENNES MENSUELLES ... 28
FIGURE 5 : HAUTEURS D'EAU MOYENNES MENSUELLES ... 28
FIGURE 6 : CHATEAU D'EAU DES CHUTES LAVIES ... 37
FIGURE 7 : DISPENSAIRE SAINT AUGUSTIN ... 37
FIGURE 8 : VUE EN DIRECTION DU NORD-EST DEPUIS LE SITE DE NOTRE-DAME DE LA GARDE. ... 38
FIGURE 9 : EXTENSION DE LA ZONE LOGISTIQUE DU DOME (COUPE NORD-SUD) – SOURCE : ATELIER JEAN NOUVEL ... 42
FIGURE 10 : EXTENSION DE LA ZONE LOGISTIQUE DU DOME (COUPE NORD-SUD) – SOURCE : ATELIER JEAN NOUVEL ... 43
FIGURE 11 : LOCALISATION D'UNE CIRCULATION DOUCE DE PART ET D'AUTRE DU VIADUC DU BD FLEMMING ... 43
FIGURE 12 : TRANSPORT A LA DEMANDE MOBI-METROPOLE ... 46
FIGURE 13 : TRAFICS AUTOUR DE LA Z.A.C. SAINT-JUST (SOURCE : ETUDE DE TRAFIC – EGIS – 2011) ... 48
FIGURE 14 : CARTOGRAPHIE DES NIVEAUX SONORES MOYENS SUR 24H – P.P.B.E. MARSEILLE - 2010 ... 72
FIGURE 15 : CARTOGRAPHIE DES NIVEAUX SONORES NOTURNES – P.P.B.E. MARSEILLE - 2010 ... 72
FIGURE 16 : LOCALISATION D'UNE CIRCULATION DOUCE DE PART ET D'AUTRE DU VIADUC DU BD FLEMMING ... 97
FIGURE 17 : EXTENSION DE LA ZONE LOGISTIQUE DU DOME (COUPE NORD-SUD) – SOURCE : ATELIER JEAN NOUVEL ... 113
FIGURE 18 : EXTENSION DE LA ZONE LOGISTIQUE DU DOME (COUPE NORD-SUD) – SOURCE : ATELIER JEAN NOUVEL ... 113

Liste des tableaux

TABLEAU 1 : CARACTERISTIQUES DES ZONES CONSTRUCTIBLES – P.A.Z. 1998 20
TABLEAU 2 : CARACTERISTIQUES DES ZONES CONSTRUCTIBLES – P.A.Z. 1998 21
TABLEAU 3 : CARACTERISTIQUES DES ZONES CONSTRUCTIBLES – P.A.Z. PROJET 22
TABLEAU 4 : REPARTITION DES SURFACES DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 25
TABLEAU 5 : PARCELLAIRE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 25
TABLEAU 6 : ZONES NATURA 2000 A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 34
TABLEAU 7 : CARACTERISTIQUES DES ZONES CONSTRUCTIBLES – P.A.Z. ACTUEL 57
TABLEAU 8 : EVOLUTION DE LA POPULATION 59
TABLEAU 9 : POPULATION PAR AGES EN 2008 59
TABLEAU 10 : LES LOGEMENTS AU SEIN ET A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 61
TABLEAU 11 : POPULATION ACTIVE AU SEIN ET A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 64
TABLEAU 12 : ETABLISSEMENTS SCOLAIRES AU SEIN OU A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 64
TABLEAU 13 : CENTRES CULTURELS, SPORTIFS OU DE LOISIRS AU SEIN OU A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 65
TABLEAU 14 : INSTITUTIONS PUBLIQUES AU SEIN OU A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 65
TABLEAU 15 : CENTRES DE SOINS AU SEIN OU A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 65
TABLEAU 16 : ALIMENTATIONS AU SEIN OU A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 66
TABLEAU 17 : BRASSERIES, RESTAURANTS, PIZZERIAS AU SEIN OU A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 66
TABLEAU 18 : CAFES, BARS, SNACK AU SEIN OU A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 67
TABLEAU 19 : SALON D'ESTHETIQUE ET DE COIFFURE AU SEIN OU A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 67
TABLEAU 20 : AGENCES IMMOBILIERES ET BANQUES AU SEIN OU A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 67
TABLEAU 21 : VENTE ENTRETIEN ET REPARATION AUTOMOBILE AU SEIN OU A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 68
TABLEAU 22 : COMMERCES DIVERS AU SEIN OU A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 68
TABLEAU 23 : INTERRELATIONS DES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES 77
TABLEAU 24 : INTERRELATIONS DES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES 92
TABLEAU 25 : INTERRELATIONS DES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES 103
TABLEAU 26 : EFFETS ATTENDUS DES INTERACTIONS : AMENAGEMENT PROJETE ET MESURES ASSOCIEES 125
TABLEAU 27 : CARACTERISTIQUES DES ZONES CONSTRUCTIBLES – P.A.Z. 1998 149
TABLEAU 28 : CARACTERISTIQUES DES ZONES CONSTRUCTIBLES – P.A.Z. 1998 149
TABLEAU 29 : CARACTERISTIQUES DES ZONES CONSTRUCTIBLES – P.A.Z. PROJET 150
TABLEAU 30 : ZONES NATURA 2000 A PROXIMITE DE LA Z.A.C. SAINT-JUST 155
TABLEAU 31 : CARACTERISTIQUES DES ZONES CONSTRUCTIBLES – P.A.Z. ACTUEL 166
TABLEAU 32 : EVOLUTION DE LA POPULATION 168
TABLEAU 33 : EFFETS ATTENDUS DES INTERACTIONS : AMENAGEMENT PROJETE ET MESURES ASSOCIEES 175
TABLEAU 34 : PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES MENTIONNES A L'ARTICLE R.122-17 C.E. 188

Liste des planches

N°		Titre
1	a	Situation géographique
	b	Périmètre de la ZAC Saint Just
	c	Plan parcellaire
	d	Photographie aérienne
	e	Projet de modification du P.A.Z.
	f	Projet Ste Adélaïde - Photomontage
	g	Projet Ste Adélaïde – Plan masse et coupes
2		Natura 2000
3	a	Enjeux paysagers
	b	Illustrations photographiques
	c	Illustrations photographiques
	d	Illustrations photographiques
	e	Illustrations photographiques
4	a	Occupation du sol - Equipements publics - Bâti
	b	Réseaux
	c	P.D.U. (Plan des Déplacements Urbains)
	d	Plans des transports collectifs
	e	Desserte et accessibilité
	f	Trafic routier
	g	Stationnements
	h	Contraintes de fonctionnement viaire
	i	Commerces
	j	E.R.P.
5	a	P.A.D.D. du S.C.O.T.
	b	D.O.G. du S.C.O.T.
6	a	P.O.S. de Marseille : zonage
	b	P.O.S. de Marseille : servitudes
	c	P.O.S. de Marseille : servitudes - détail
	d	P.A.Z. de la Z.A.C. Saint Just
7	a	Projet de P.L.U de Marseille: P.A.D.D. – orientation 1
	b	Projet de P.L.U de Marseille: P.A.D.D. – orientation 3
	c	Projet de P.L.U de Marseille: P.A.D.D. – orientation 5
8	a	Projet Décisium – Ilot Meyer
	b	Autres projets environnants

Liste des planches

CONTACTS

Maitre d'ouvrage :

	MARSEILLE AMENAGEMENT Le Louvre et Paix 49, la Canebière 13232 MARSEILLE Cedex 01 Tél : 04 88 91 91 91 Fax : 04 88 91 91 92 Mail : Interlocuteur : M. ANDREO – Mme CHATRY

Bureau auteur de l'étude :

	Ginger Environnement et Infrastructures Agence d'Aix-en-Provence 370 rue René Descartes Les Hauts de la Duranne – CS 90340 13799 AIX-EN-PROVENCE ☎ 04.42.99.27.27 Interlocuteurs : Eric BRUCHET – Raphaël COIN

VOLET 1 :

PRESENTATION DU PROJET

Avant-propos : objet du présent dossier

Le présent dossier concerne une opération d'aménagement d'un quartier de ville, la Z.A.C. Saint-Just (Marseille IVème arrondissement).

Ce projet vise à poursuivre l'effort d'aménagement de ce quartier, entamé en 1994, lors de la création de la Z.A.C. et à améliorer le fonctionnement de celui-ci, grâce à :

- la construction d'ensembles immobiliers ambitieux à usage principal de logement ;
- la requalification des espaces publics et des espaces de circulation, dans le but d'optimiser la circulation entre les secteurs situés au nord-est et au sud-ouest du boulevard Fleming et de faciliter le fonctionnement de la salle de spectacle « Le Dôme » lors des évènements culturels qui s'y tiennent ;
- la réfection et la réorganisation des voiries et des réseaux.

Le projet s'attache à rester cohérent avec le programme d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just en ne proposant que des modifications mineures des règles d'urbanisme.

Le présent projet consiste à apporter des modifications aux règles d'urbanisme pour faciliter et optimiser l'aménagement de la Z.A.C. SAINT JUST.

La ZAC Saint-Just est régie par un règlement propre, annexé au Plan local d'urbanisme de Marseille. La majeure partie de l'opération a été effectuée, mais un secteur reste malgré tout à repenser.

Conformément aux dispositions de l'article L311-7 du Code de l'urbanisme reprenant les dispositions de la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003, il est précisé que les PAZ et RAZ approuvés avant l'entrée en vigueur de la loi S.R.U. (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000 demeurent applicables jusqu'à l'approbation du P.L.U.

N.B. : le P.L.U. de la ville de Marseille est en cours d'élaboration.

Afin de présenter un document d'urbanisme adapté aux besoins actuels et futurs du quartier, une procédure de modification du PAZ a été engagée par délibération du Conseil Communautaire de Marseille Provence Métropole du 9 février 2012, suite à la délibération du Conseil Municipal n°11-0871DEVD du 17/10/2011, afin q ue l'ensemble du site de la Z.A.C. soit aménagé.

La présente étude d'impact a été rédigée dans le cadre de cette modification.

I. PRESENTATION DU CONTEXTE

I.1. PRESENTATION DE LA Z.A.C. SAINT-JUST

- *Volume 2/2 – planche 1a : plan de situation*
- *Volume 2/2 – planche 1b : Périmètre de la Z.A.C. Saint-Just*
- *Volume 2/2 – planche 1d : photo aérienne*
- *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

La Z.A.C. Saint-Just se localise en limite nord-est du IV^{ème} arrondissement de Marseille. Elle jouxte le XIII^{ème} arrondissement (au nord-est) et le XII^{ème} arrondissement (au sud-est). Elle se situe à la charnière des quartiers Saint-Just, Les Chartreux et Montolivet.

D'une superficie de 82 000 m², elle se caractérise par la présence :

- du viaduc du boulevard Fleming, qui scinde la Z.A.C. en deux moitiés inégales ;
- du bâtiment du Conseil général des Bouches du Rhône (Hôtel du Département), grand édifice à l'architecture moderne fortement colorée ;
- du Dôme, vaste salle de spectacle.

La **Z.A.C. Saint-Just** a été créée par la **délibération 94/366/U** du Conseil Municipal de Marseille le 30 mai 1994. Elle fait l'objet d'un Plan d'Aménagement de Zone (ou **P.A.Z.**), approuvé par la **délibération 95/555/U** du Conseil Municipal de Marseille le 19 mai 1995.
La Z.A.C. Saint-Just fait l'objet d'un **Dossier de Réalisation** par la **délibération 94/366/U** du Conseil Municipal de Marseille le 30 mai 1994. Le dossier de réalisation comprenant le PAZ de la ZAC modifié, a été approuvé par délibération 98/0575/EUGE du conseil municipal du 20 juillet 1998.

La Z.A.C. Saint-Just est donc régit par ces documents, qui précisent les règles d'urbanisme devant être appliquées dans ce périmètre.

I.2. PRINCIPALES OPERATIONS

I.2.1. OPERATIONS REALISEES

- *Volume 2/2 – planche 1b : Périmètre de la Z.A.C. Saint-Just*
- *Volume 2/2 – planche 1d : photo aérienne*

Les aménagements réalisés concernent principalement la partie de la Z.A.C. située au nord-est du boulevard Fleming

- **Salle de spectacle « le Dôme »** : cette salle, inaugurée en 1994, est dues à l'architecte Denis SLOAN. Elle présente une capacité de 2 500 à 8 000 spectateurs, sur une surface de plancher de 8 000 m². Elle est gérée, comme le Palais des Sports et le Stade Vélodrome, par la Direction des Grands Équipements de la Direction Générale des Services Techniques de la Ville de Marseille.
  Les concerts sont programmés autant en semaine que les week-ends. Le Dôme peut accueillir également grâce à sa capacité modulable rendue possible par un astucieux jeux de rideaux de jauge, les conventions d'entreprises.
  Depuis son inauguration en 1994 le Dôme a accueilli près de 900 000 spectateurs.

- **Siège du Conseil Général des Bouche du Rhône** : « *C'est en 1994 que l'architecte britannique William Alsop achève l'hôtel du département des Bouches-du-Rhône qui est à l'époque le plus vaste bâtiment du XXème siècle construit à Marseille. Et si le monument de construction très moderne rappelle "Beaubourg" à certains, il a déjà été baptisé le "bateau bleu" par les marseillais ». (source : http://www.marseilleforum.com/224-marseille-hotel-du-departement.htm).* Elle héberge, sur 63 000 m² de plancher environ, 1 750 collaborateurs du Conseil Général.

- **L'esplanade** située autour de ces deux bâtiments.

- La gare du **métro Saint-Just - Hôtel du Département** *« est une station de la ligne 1 du métro de Marseille. La station est inaugurée le 26 novembre 1977 et se situe sous le siège du Conseil général des Bouches-du-Rhône. La station de métro est en partie souterraine et en partie au niveau du sol. Elle était aérienne de sa date d'ouverture jusqu'à la construction de l'Hôtel du Département en 1992. » (Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Saint-Just_-_H%C3%B4tel_du_D%C3%A9partement_(m%C3%A9tro_de_Marseille)*

  Le parking souterrain du C.G. 13 offre une capacité de stationnement de 600 places.

- Le **terminal** des lignes de **bus** 81 et 53 ; et un **arrêt** des lignes 41N et 72.

I.2.2. OPERATIONS A REALISER DANS LE PERIMETRE DE LA Z.A.C.

- ☞ *Volume 2/2 – planche 1e : Projet de modification du P.A.Z.*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

Les aménagements restant à réaliser concernent six secteurs (présentés sur la carte 1e – volume 2/2) :

- Deux secteurs situés au nord de l'esplanade du Dôme et occupée aujourd'hui en partie par le terminus des bus et un espace vert (zones 1 et 2) ;
- Les quatre autres localisés dans la partie sud-ouest de la Z.A.C. et plus particulièrement l'ilot Sainte Adélaïde, compris entre le boulevard Fleming et la rue Sainte Adélaïde.

I.2.2.1. PROJET SAINTE ADELAÏDE

- ☞ *Données : Note d'intention architecturale - Ametis – Atelier Jean Nouvel*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 1f : projet Ste Adélaïde*

- PROGRAMME GÉNÉRAL

Le projet consiste à créer une opération de logements mixtes, une extension de la zone logistique de la salle de spectacles du Dôme et une liaison publique vers le métro.

Le **programme comprend des logements** :

- ✓ étudiants ;
- ✓ sociaux ;
- ✓ locatifs ;
- ✓ en accession à la propriété.

- IMPLANTATION

L'implantation du projet en son site s'effectue dans le respect des orientations et des conditions physiques du terrain.

Il se protège du bruit au nord en se fermant radicalement, il s'ouvre le plus possible au sud pour faire rentrer la lumière en son cœur et il fait écran au mistral en construisant une barrière physique au nord-ouest.

Le **gabarit** important (R+15) le long de l'avenue Fleming permet de renforcer la silhouette urbaine d'entrée de ville, en créant une continuité d'alignement haut avec le Conseil Général. La hauteur du projet diminue progressivement afin de rentrer dans le gabarit du tissu résidentiel situé au sud. L'échancrure volumétrique ainsi créée permet de faciliter l'entrée de la lumière du sud dans le centre du projet et favorise la quiétude du cœur d'îlot.

Le bâtiment des logements étudiant (extrémité nord-ouest de l'ilot) vient renforcer l'angle exposé au mistral tout en préservant la bastide au sud-ouest en se développant en terrasses et paliers progressifs. Une série de terrasses urbaines végétales, installées sur le socle du parking du Dôme, instaure une continuité végétale avec le jardin privée de la bastide.

Le désenclavement urbain du site s'opère au travers de la mise en place d'une **liaison piétonne douce menant à la station de métro St Just au nord, et s'inscrivant dans l'alignement du boulevard St Bruno.**

Le long de la rue Ste Adélaïde, la façade des logements en accession suit le strict alignement urbain et propose des retraits progressifs dans sa partie haute afin de s'ouvrir au ciel et éviter un effet d'écrasement sur la rue.

- INSERTION URBAINE

La silhouette du projet s'inscrit dans une jonction volumétrique adaptée entre un bâtiment public très haut et un quartier résidentiel beaucoup plus bas.

Le Conseil Général est volontairement hors du gabarit urbain, il trône le long de l'avenue de manière souveraine et solitaire.

Le projet sera une couture urbaine entre ces deux gabarits urbains ainsi que la création d'un univers résidentiel végétal unique.

Structuré autour d'une architecture simple et bioclimatique, le projet sera porté entièrement par le paysage constitué autour de façades géographiques, de sols plantés recréant des canopées d'ombres et de lumières, et de toitures jardins, véritable cinquième façade végétale, inspirées par les jardins méditerranéens.

Une façade écran monumentale de couleur bleue viendra enveloppée au nord, à l'est et à l'ouest l'ensemble de la composition urbaine, la protégeant ainsi d'un environnement acoustique agressif.

L'héberge de cette façade bleue sera découpée au plus près des volumes habités se trouvant derrière, révélant ainsi la silhouette paysagère des toitures habitées.

- ACCÈS

Les accès piétons principaux s'effectuent soit depuis la rue Ste Adélaïde (logements en accession) soit par le passage public (logements étudiants et locatifs sociaux).

L'unique accès aux parkings souterrains est situé au bout de la rue Ste Adélaïde.

Il est commun à l'ensemble des quatre programmes immobiliers.

Toutes les circulations verticales descendent dans les niveaux du parking et les places sont localisées en contact direct avec les noyaux correspondants à leur usage.

- ESPACE PUBLIC

Un espace public traversera le site du sud vers le nord afin de faciliter l'accès au métro. Il sera pratiqué par une grande majorité des habitants du quartier St Just et permettra de désenclaver le sud du quartier se trouvant le long de l'avenue du Maréchal Juin.

Cet espace public sera largement planté et aménagé pour permettre un usage public du sol (bancs, jeux pour enfants, ...).

- JARDINS

Le jardin intérieur situé dans le cœur d'îlot participe à l'ensemble du projet architectural, il est intimement lié à la cohérence du concept de façades. La palette végétale sera largement inspirée de la végétation méditerranéenne.

Un second jardin, situé au-dessus du parking PL du Dôme, est constitué de terrasses plantées descendant progressivement vers l'arrière de la bastide. Cette palette végétale sera inspirée des essences du jardin existant.

I.2.2.2. RESTRUCTURATION DES STATIONNEMENTS UTILISES DANS LE CADRE DE L'EXPLOITATION DU DOME ET DES CIRCULATIONS AU SEIN DE LA Z.A.C.

DIAGNOSTIC

La **salle de spectacle du Dôme dispose d'une emprise technique** comprenant :

- ✓ la salle,
- ✓ son accès par l'avenue St Just,
- ✓ des bureaux préfabriqués sous la passerelle.

L'emprise technique actuelle du Dôme est insuffisante.

Le Dôme dispose d'une emprise relativement contrainte pour ses **besoins en stationnement** :

- ✓ poids-lourds et bus (logistique des spectacles) ;
- ✓ V.I.P. (nécessité d'accueillir au plus près de la salle un petit nombre de voitures particulières).

A ce jour, lors des spectacles :

- ✓ les Poids-lourds et bus utilisent une aire sommairement aménagé sur l'ilot Sainte Adélaïde ;
- ✓ les véhicules V.I.P. sont stationnés sous le viaduc du Bd Flemming ;
- ✓ le public stationne de manière dispersé dans les rues adjacentes.

SOLUTIONS ENVISAGEES :

Une **extension de la zone logistique du Dôme vers la parcelle Ste Adélaïde** permettrait la mise en place d'un complément de stationnement poids lourds ainsi qu'une opportunité d'augmenter le parking VL pour le personnel du Dôme en créant deux niveaux de parkings en sous-sol du parking PL.

Les **entrées et sorties** de ce parking s'effectueraient côté zone logistique du Dôme afin de permettre une meilleure connexion avec les back stages de la salle de spectacle.

La coupe et le plan ci-dessous illustrent le principe de l'extension de la zone logistique du Dôme.

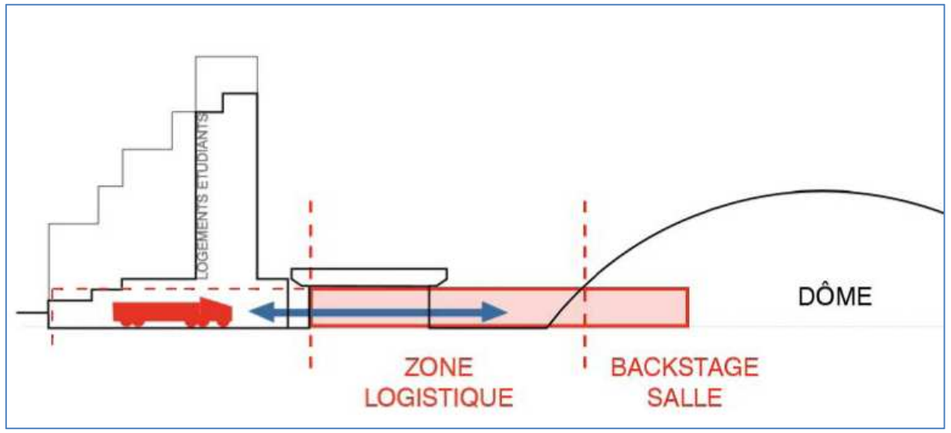


Figure 1 : extension de la zone logistique du Dôme (coupe nord-sud) – Source : Atelier Jean Nouvel

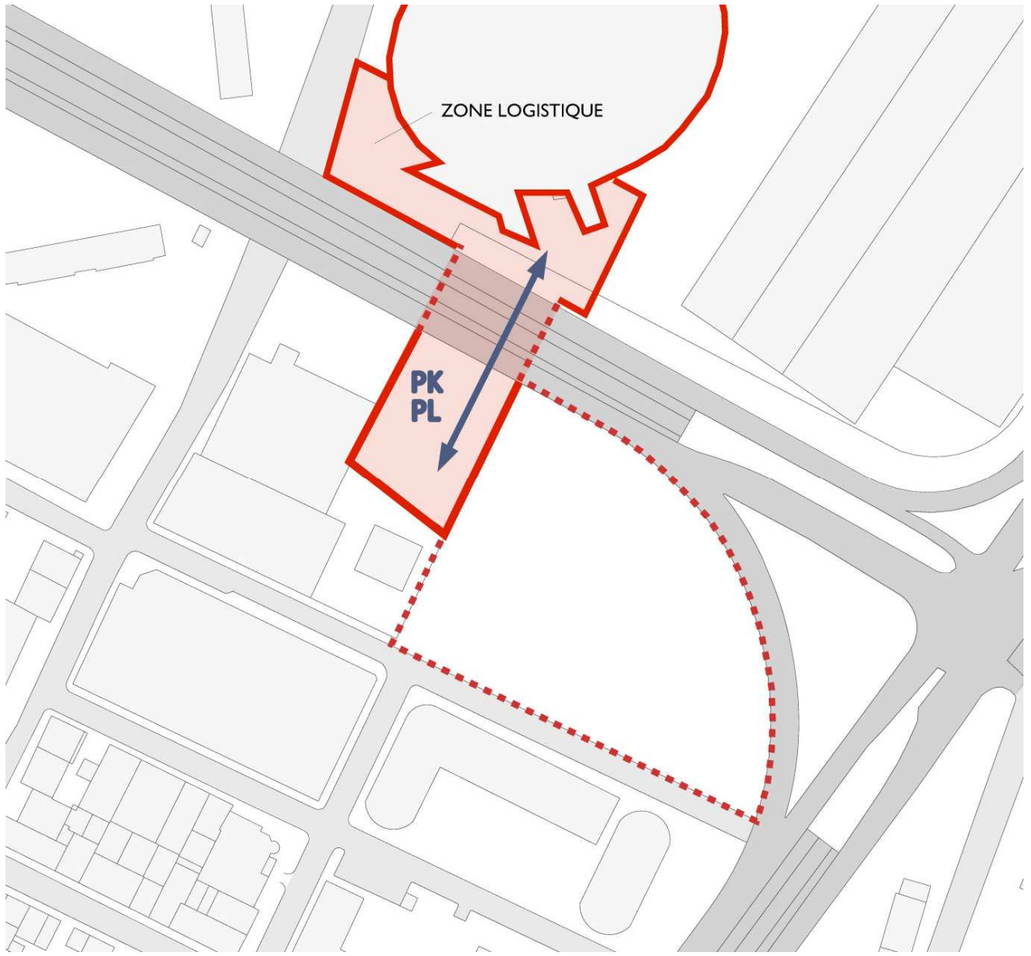


Figure 2 : extension de la zone logistique du Dôme (coupe nord-sud) – Source : Atelier Jean Nouvel

Un **cheminement piéton** pourrait dès lors être envisagé sous la passerelle, entre l'emprise du Dôme et le parking créé pour traverser le boulevard Fleming et rejoindre les escaliers existants au Nord.

Figure 3 : localisation d'une circulation douce de part et d'autre du viaduc du Bd Flemming

Cette liaison douce apporterait une solution pour les spectateurs du Dôme mais également de manière quotidienne pour les usagers du métro.

I.2.3. PRINCIPAUX PROJETS PREVUS OU ENVISAGES EN DEHORS DE LA Z.A.C.

- ☞ *Volume 2/2 – planche 8a : projet Décisium (Ilot Meyer)*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 8b : autres projets environnants*

Les principaux projets d'aménagement à l'étude en périphérie immédiate de la Z.A.C. sont les suivants :

- Construction d'un ensemble immobilier de bureaux et de logements, sur l'ilot Meyer (Le Décisium – Cf. volume 2/2, planche 8a).
- Aménagement des voies de circulation autour du périmètre de la Z.A.C. et notamment une bretelle entre le boulevard du Maréchal Juin et la rue Meyer est prévue au P.L.U.

N.B. : cette dernière se heurte à des difficultés techniques liées à la configuration du site et au trafic sur le boulevard du Maréchal Juin.

Plusieurs opérations immobilières sont envisagées dans l'environnement du projet. Elles sont mentionnées au volet IV (analyse des effets cumulés) et sont localisées sur la carte planche 8b, volume 2/2.

I.3. CONSTAT

Marseille Aménagement est concessionnaire de la Z.A.C. depuis 1990.
L'objectif de cette Z.A.C. était de favoriser le développement des activités, commerces, bureaux, espaces publics et du logement sur le site, tout en atténuant la présence de grands axes structurants à l'échelle métropolitaine.
La Z.A.C., qui accueillait déjà des équipements publics majeurs (salle de spectacles du Dôme, Hôtel du Département), avait donc pour objectif la plurifonctionnalité.

Mais la partie sud n'a pas vu les projets aboutir. Elle se caractérise aujourd'hui par la présence de friches, dont une partie est utilisée pour les besoins de fonctionnement du Dôme.

Aujourd'hui, ce territoire est destiné à connaitre un nouvel essor. Un projet de bureaux et logements, « le Décisium », a d'ores et déjà fait l'objet d'un permis de construire sur l'îlot Meyer.

La Ville de Marseille, au travers de Marseille Aménagement, a donc décidé de relancer l'opération et de redéfinir un projet pour cette partie de la ZAC.

Afin de permettre le développement et l'aménagement urbain du secteur de la Z.A.C. de Saint-Just, de nombreuses années après la validation du Projet d'aménagement initial et de son règlement et ainsi permettre l'évolution du projet en fonction des besoins et des problématiques actuelles, une modification du plan d'aménagement de la zone (P.A.Z.) et du règlement d'aménagement de la zone (R.A.Z.) est lancée.

II. PRESENTATION DU PROJET

II.1. OBJECTIFS DU PROJET

Le projet objet de la présente étude d'impact consiste à **poursuivre l'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just**, avec pour objectifs d'assurer :

- la poursuite de la dynamique résidentielle et sociale du secteur conditionnée par un système viaire et circulatoire fragile en raison du carrefour unique d'entrée au site, proche de la saturation totale ;
- la perméabilité douce à créer afin d'assurer une réelle accessibilité vers les équipements (Dôme, métro...) depuis les quartiers résidentiels autour de l'avenue St Bruno.

II.2. PROJET RETENU

II.2.1. PRESENTATION

Le projet retenu consiste à modifier les règles d'urbanisme qui régissent l'aménagement de la Z.A.C Saint-Just pour permettre la réalisation de nouveaux projets, permettant de mener à son terme cet aménagement, en respectant les objectifs de cette Z.A.C.

Certains éléments du PAZ seront mis en cohérence avec le POS en vue de son intégration future dans le PLU.

II.2.2. RAPPEL : LE P.A.Z. ACTUEL

☞ *Volume 2/2 – planche 1b : Périmètre de la Z.A.C. Saint-Just*

☞ *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

- Les **zones constructibles sont divisées en 6 secteurs** dont les caractéristiques diffèrent (tableau ci-dessous).

Tableau 1 : Caractéristiques des zones constructibles – P.A.Z. 1998

Zones constructibles	Hauteur	S.D.P.[1]
1	Hauteur max. 18 m	4 000 m²
2	Hauteur max. 9 m	3 000 m²
3	H compris entre 7 m et 7,5 m	4 000 m²
4	H compris entre 18 m et 21 m	9 000 m²
5	H compris entre 18 m et 21 m	27 000 m²
6	Hauteur max. 18 m	3 000 m²
Hors zones et cas particuliers	Hauteur des équipements publics : non réglementée	50 000 m²

- Des **hauteurs particulières** sont exigées le long de l'avenue de Saint Just jusqu'à la limite du périmètre de ZAC (soit 19m + 6m) et le long du boulevard du Maréchal Juin (28m + 6m). En termes de gabarit de bâtiments, le boulevard Maréchal Juin est classé en catégorie 4 pour des hauteurs particulières. Les bâtiments donnant sur cette voie peuvent dès lors présenter des hauteurs de 28m (H) + 6m (h) en retrait. Dans la zone 5, les hauteurs peuvent aller jusqu'à 21 m, celles de la zone 6 seulement 7 mètres.
- Des **possibilités maximales d'occupation du sol** sur l'ensemble de la Z.A.C.

[1] S.D.P. : surface de plancher

« En sus de la surface de plancher des bâtiments existants (Hôtel du Département Bouches-du-Rhône, salle de spectacles du Dôme) figurant au document graphique du PAZ, la surface de plancher hors œuvre nette constructible calculée conformément à l'article R 112-2 du Code de l'urbanisme est au maximum de [tableau ci-dessous] : » (source : règlement de Z.A.C.).

Tableau 2 : Caractéristiques des zones constructibles – P.A.Z. 1998				
	Commerces	**Logements**	**Bureaux Activités**	**TOTAL**
Surfaces S.D.P.	3 000	25 000	22 000	50 000

La surface des équipements publics n'est pas réglementée.

- Des **servitudes relatives au métro et à des emplacements réservés** d'élargissement de voiries sont également présentes. Ainsi, « toute construction ou installation soumise ou non à autorisation doit respecter l'intégrité des lignes et ouvrages présents ou à venir. Le cas échéant, l'observation de prescriptions spéciales peut être exigée » (art. 6 du règlement de ZAC et art. 7 du règlement du POS).
- Des **servitudes d'utilité publique** encadrent l'existence de voies inondables : rue Sainte Adélaïde, boulevard Meyer et boulevard Saint Bruno ainsi que l'avenue de Saint Just.
- **L'avenue du Maréchal Juin est classée voie bruyante** (catégorie 1).
- Un **alignement sur la rue Sainte Adélaïde avec un décroché vers la bastide** est prévu afin de conserver dans son intégralité la bastide et son jardin.
- Une solution d'un **double sens était envisagé sur la rue Ste Adélaïde** au travers un emplacement réservé d'élargissement de la voie.
- Des servitudes particulières peuvent être imposées aux constructions et en particulier aux parkings publics en vue de limiter les effets des crues.

II.2.3. MODIFICATIONS DU P.A.Z. ET DU R.A.Z.

II.2.3.1. MODIFICATION DU PLAN D'AMENAGEMENT DE LA ZONE (PAZ)

- *Données : ZAC Saint Just – Etude d'aménagement complémentaire –Atelier9-Cyclades – 2012*
- *Volume 2/2 – planche 1e : Projet de modification du P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

Les modifications du P.A.Z. ont été élaborées sur les bases suivantes :

- Les **zones constructibles sont divisées en 5 secteurs** (les secteurs 5 et 6 du P.A.Z. actuel étant regroupés) dont les caractéristiques sont les suivantes (tableau ci-dessous).

Tableau 3 : Caractéristiques des zones constructibles – P.A.Z. projet		
Zones constructibles	**Hauteur**	**S.D.P.**
1	Hauteur max. 18 m	4 000 m²
2	Hauteur max. 9 m	3 000 m²
3	Hauteur max. 25 m	4 000 m²
4	Hauteur max. 25 m	9 000 m²
5	Hauteur max. 50 m en front du Bd Flemming et 35 m en front de l'Av Ste Adélaïde	30 000 m²
Hors zones et cas particuliers	Hauteur des équipements publics : non réglementée	50 000 m²

- Des **possibilités maximales d'occupation du sol** sur l'ensemble de la Z.A.C.

« En sus de la surface de plancher des bâtiments existants (Hôtel du Département Bouches-du-Rhône, salle de spectacles du Dôme) figurant au document graphique du PAZ, la surface de plancher hors œuvre nette constructible calculée conformément à l'article R 112-2 du Code de l'urbanisme est au maximum de [tableau ci-dessous] : » (source : règlement de Z.A.C.).

N.B. : La surface des équipements publics n'est pas réglementée.

Tableau 3 : Caractéristiques des zones constructibles – P.A.Z. projet				
	Commerces	**Logements**	**Bureaux Activités**	**TOTAL**
Surfaces S.D.P.	3 000	35 000	12 000	50 000

- **Modification des emplacements réservés voirie :** L'emplacement réservé à 14m concernant la **rue Sainte Adélaïde** est supprimé afin de restituer la voie à 12m, sa largeur actuelle. En effet, la programmation de l'ilot Sainte Adélaïde, situé au confront du viaduc Flemming, a conduit à repenser le schéma de circulation du secteur et notamment les accès parking du programme. Ainsi, un double sens sur la rue Sainte Adélaïde est privilégié avec un profil plus dense, de façon à limiter la vitesse des véhicules. Sont également favorisés sur cette voie les modes doux de déplacement, avec des trottoirs, bordé d'une piste cyclable sur l'un et d'une bande de stationnement arborée sur l'autre.

  De même, l'emplacement réservé pour voirie avec **cheminement piéton** au PAZ, destiné à relier la rue St Adelaïde au CG13, tout en passant sous la passerelle du Bd Flemming, est modifié afin de privilégier l'usage piéton et cycles. Est conservé uniquement la réservation pour cheminement piéton. Celui-ci facilitera l'accès des habitants du quartier au métro et aux arrêts de bus et participera ainsi au maillage du secteur en le connectant à l'esplanade du CG13. Cet emplacement réservé passe à 8 m au lieu de 12 m.
- **Modification des alignements :** Le PAZ prévoit certains alignements qu'il convient de limiter pour simplifier le plan de composition urbain et faciliter le développement de nouveaux programmes de logements.
- **Modifications du PAZ :**
  - ✓ Suppression de l'emplacement réservé au niveau du décroché sur la zone 6
  - ✓ Suppression de l'emplacement réservé au-dessus de la bastide
  - ✓ Intégration de la cours attachée à la bastide dans une zone constructible. En effet, le bâtiment de la propriété étant inclus dans la zone 4, il est décidé de placer l'ensemble de la propriété dans cette zone.
  - ✓ La partie Est de la rue Ste Adélaïde passe à 12 m et à double sens, ce qui correspond à sa largeur actuelle. Cela permet d'apporter une meilleure cohérence au maillage du quartier, tout en favorisant les modes alternatifs de déplacement. Des trottoirs sont prévus de part et d'autre de la chaussée, une bande de stationnement sur un côté, ainsi qu'une piste cyclable. Concernant les plantations d'arbres, il convient de les envisager seulement du côté de la bande de stationnement.
  - ✓ L'emplacement réservé du passage piéton reliant la rue Sainte Adélaïde à l'esplanade du Dôme passe à 8 m au lieu de 12 m et sera réservé exclusivement à l'usage piéton et cycles. »

II.2.3.2. MODIFICATIONS DU REGLEMENT DE LA ZONE (RAZ)

Les principales modifications proposées sont les suivantes :

- Les **zones 5 et 6 sont fusionnées**.
- Les **hauteurs** sont modifiées de façon à créer une entrée de ville lisible autour du viaduc Flemming : ainsi au sud de celui-ci les hauteurs varient désormais entre 50 et 35 mètres de façon à s'intégrer également dans le tissu urbain des Chartreux. Ainsi, en zone 3 et 4 les hauteurs sont harmonisées et il est possible de construire jusqu'à 25 mètres, et en zone 5 50 mètres du côté de Flemming, 35 mètres du côté de la rue Ste Adélaïde.

  NB : En ce qui concerne la zone 5, les hauteurs sont calculées depuis un point de référence égal à 55 mètres NGF, situé au croisement de la rue Ste Adélaïde et du Bd St Bruno.
- **Stationnement** (art USJ12) : adaptation aux libellés actuels du POS en vue de la prochaine intégration du PAZ au PLU.
- Construction en **limite de propriété** (art USJ 7) : soit on construit en limite séparative, soit on impose un retrait de 4 mètres automatique (sans tenir compte des hauteurs du projet). Il s'agit d'une adaptation aux libellés actuels du POS en vue de la prochaine intégration du PAZ au PLU.
- Suppression du 1. de l'article USJ 2 (**inconstructibilité de la bande de 100 mètres**). Il s'agit d'une adaptation aux libellés actuels du POS en vue de la prochaine intégration du PAZ au POS.

- **Aire de jeux** (art USJ 13 §5) : est supprimée la valeur de 10% du terrain d'assiette de l'opération, l'usage des espaces non bâtis étant librement défini.
- **Hauteur augmentée en zone 3** (La Poste) afin de garder une cohérence dans le zonage qui sera intégré au PLU : 25 mètres maximum.
- Les **servitudes relatives au métro** sont soumises au document « conditions d'élaboration des projets au voisinage d'ouvrages métropolitains » édictées par la RTM exploitant le réseau.

VOLET 2 :

ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE LA ZONE ET DES MILIEUX SUSEPTIBLES D'ETRE AFFECTES PAR LE PROJET

I. SITUATION ET RAPPEL DU CONTEXTE

I.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE

I.1.1. LOCALISATION

- ☞ *Volume 2/2 – planche 1a : plan de situation*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 1b : Périmètre de la Z.A.C. Saint-Just.*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 4e : Desserte et accessibilité*

La ZAC Saint-Just se situe entre le IV^{ème} et le XIII^{ème} arrondissement de Marseille, au niveau du carrefour entre le Boulevard Fleming et le Boulevard Maréchal Juin.

Ce périmètre opérationnel comprenant le Dôme et l'Hôtel du Département (H.D. 13) se présente au cœur d'un lieu d'échange pour tout le nord-est de la ville.

La Z.A.C. présente une superficie d'environ 8 hectares, incluant en particulier l'îlot Sainte Adélaïde, d'une superficie de 7 000 m², compris entre le Boulevard Fleming et la rue Sainte Adélaïde.

Les rues comprises au sein de la Z.A.C. sont :

- l'avenue Jean-Paul Sartre,
- l'avenue Alexandre Fleming,
- l'avenue des Chartreux,
- l'avenue Saint-Just, le boulevard Lambert,
- le boulevard Barry,
- le boulevard Maréchal Juin,
- la rue Sainte Adélaïde.

I.1.2. SITUATION CADASTRALE

- ☞ *Volume 2/2 – planche 1c : plan parcellaire*

Le tableau suivant présente la répartition des surfaces de la Z.A.C. Saint-Just.

Tableau 4 : Répartition des surfaces de la Z.A.C. Saint-Just	
Propriétaires	***Surface (m²)***
• Etat • Conseil Général	1 404 22 717
• Voies publiques	17 229
• Ville de Marseille • Marseille Aménagement	18 714 14 987
• Privés • Parcelles en indivision [C.G. / Ville de Marseille : Métro] • En copropriété [C.G. / Privés]	4 256 2 215 423

La surface totale de la Z.A.C. Saint-Just est de : **81,945 m².**

Le tableau suivant présente le parcellaire de la Z.AC. Saint-Just.

Tableau 5 : Parcellaire de la Z.A.C. Saint-Just		
Parcelle	***Propriétaire***	***Surface (m²)***
816 A 20	EMSALEM ST JUST	1 129
816 A 120	SCI ACTIVITES COURRIER DE PROXIMITE	2 275
816 A 19	M COSTESEQUE MICHEL	1 002
816 A 119	COMMUNE DE MARSEILLE	1 319
816 A 122	COMMUNE DE MARSEILLE	106
816 A 123	COMMUNE DE MARSEILLE	402
816 A 135	COMMUNE DE MARSEILLE	40
816 A 18	MARSEILLE AMENAGEMENT	800
816 A 136	MARSEILLE AMENAGEMENT	1 184
816 A 17	MARSEILLE AMENAGEMENT	381

Tableau 5 : Parcellaire de la Z.A.C. Saint-Just		
Parcelle	**Propriétaire**	**Surface (m²)**
816 A 67	MARSEILLE AMENAGEMENT	1 404
816 A 16	MARSEILLE AMENAGEMENT	563
816 A 57	MARSEILLE AMENAGEMENT	3 816
816 A 134	MARSEILLE AMENAGEMENT	399
816 A 133	COMMUNE DE MARSEILLE	180
816 A 128	COMMUNE DE MARSEILLE	151
816 A 127	COMMUNE DE MARSEILLE	140
816 A 126	COMMUNE DE MARSEILLE	53
816 A 125	MARSEILLE AMENAGEMENT	162
816 A79	COMMUNE DE MARSEILLE	6 409
816 A 80	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	2 357
816 A 76	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	4 434
816 A 81	COMMUNE DE MARSEILLE	6 567
816 A 24	COMMUNE DE MARSEILLE	199
816 A 25	COMMUNE DE MARSEILLE	245
816 A 85	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	9 037
816 A 116	MARSEILLE AMENAGEMENT	5 114
816 A 117	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	9 869
816 A 118	MARSEILLE AMENAGEMENT	18
816 A 111	LES COPROPRIETAIRES 816A77 PAR SOMICA ET VILLE DE MARSEILLE	2 215
816 A 83	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	2 868
816 A 76	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	4 434
816 A 78	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	1 615
816 A 38	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	212
816 A 39	LES COPROPRIETAIRES IMMEUBLE 18 BD LAMBERT	143
816 A 40	LES COPROPRIETAIRES IMMEUBLE 20 BD LAMBERT	292
816 A 41	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	194
816 A 42	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	420
816 A 43	LES COPROPRIETAIRES IMMEUBLE 26 BD LAMBERT	173
816 A 64	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	210
816 A 65	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	280
816 A45	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE	209

I.2. CONTEXTE URBAIN

La Z.A.C. Saint-Just comprend presque exclusivement des équipements publics. A ce jour, une seule habitation y est implantée.

En revanche, l'environnement de la Z.A.C. Saint-Just est principalement marqué par les immeubles d'habitation, accompagnés de commerces et de services publics.

I.2.1. LA Z.A.C.

- ☞ *Volume 2/2 – planche 1b : Périmètre de la Z.A.C. Saint-Just*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 1d : photo aérienne*

Les aménagements réalisés concernent principalement la partie de la Z.A.C. située au nord-est du boulevard Fleming

- **Salle de spectacle « le Dôme »** : cette salle, inaugurée en 1994, est dues à l'architecte Denis SLOAN. Elle présente une capacité de 2 500 à 8 000 spectateurs, sur une surface de plancher de 8 000 m². Elle est géré, comme le Palais des Sports et le Stade Vélodrome, par la Direction des Grands Équipements de la Direction Générale des Services Techniques de la Ville de Marseille.

  Les concerts sont programmés autant en semaine que les week-ends. Le Dôme peut accueillir également grâce à sa capacité modulable rendue possible par un astucieux jeux de rideaux de jauge, les conventions d'entreprises.

  Depuis son inauguration en 1994 le Dôme a accueilli près de 900 000 spectateurs.

- **Siège du Conseil Général des Bouche du Rhône** : « *C'est en 1994 que l'architecte britannique William Alsop achève l'hôtel du département des Bouches-du-Rhône qui est à l'époque le plus vaste bâtiment du XXème siècle construit à Marseille. Et si le monument de construction très moderne rappelle "Beaubourg" à certains, il a déjà été baptisé le "bateau bleu" par les marseillais* ». (source : http://www.marseilleforum.com/224-marseille-hotel-du-

departement.htm). Elle héberge, sur 63 000 m² de plancher environ, 1 750 collaborateurs du Conseil Général.

- **L'esplanade** située autour de ces deux bâtiments.

- La gare du **métro Saint-Just - Hôtel du Département** *« est une station de la ligne 1 du métro de Marseille. La station est inaugurée le 26 novembre 1977 et se situe sous le siège du Conseil général des Bouches-du-Rhône. La station de métro est en partie souterraine et en partie au niveau du sol. Elle était aérienne de sa date d'ouverture jusqu'à la construction de l'Hôtel du Département en 1992. » (Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Saint-Just_-_H%C3%B4tel_du_D%C3%A9partement_(m%C3%A9tro_de_Marseille)*

  Le parking souterrain du C.G. 13 offre une capacité de stationnement de 600 places.

- Le **terminal** des lignes de **bus** 81 et 53 ; et un **arrêt** des lignes 41N et 72.

I.2.2. LES ENVIRONS DE LA Z.A.C.

- ☞ *Volume 2/2 – planche 1b : périmètre de la Z.A.C. Saint Just*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 1d : Photographie aérienne*
- ☞ *Volume 2/2 – planches 3b à 3e : illustration photographique*

Les environs de la Z.A.C. Saint-Just sont occupés par un tissu urbain dense. Le bâti environnant est caractérisé par plusieurs formes de construction différentes renvoyant aux différents moments de construction de l'habitat (Cf. chapitre IV.2.2. du présent volet).

La Z.A.C. Saint-Just est entourée par :

- des maisons urbaines du XIXème siècle de deux ou trois étages de hauteurs avec des commerces en rez-de-chaussée. Ce type d'habitat est groupé et aligné le long des artères principales (boulevard Saint-Just au nord de la Z.A.C.).
- des maisons individuelles de type pavillonnaire s'organisant en îlot sur les versants des buttes des Chutes-Lavies (à l'ouest de la Z.A.C.) et de Montolivet (à l'est de la Z.A.C.).
- des habitations collectives de grands ensembles (type barre) localisés sur les versants des Chutes-Lavies et Montolivet
- des habitations individuelles type « villas » édifiées dans les grandes propriétés agricoles. Ces habitats implantés dans des parcs s'intègrent assez bien au tissu d'habitats pavillonnaires qui prolongent les jardins d'agrément privatifs.

Les environs de la Z.A.C. Saint-Just sont également occupés par les éléments suivants :

- les voiries (Bd Fleming, Bd du Maréchal Juin, Av. se Saint Just…) – Cf. planches 1b et 4e – volume 2/2 ;
- le centre de tri postal et les garages des sapeurs-pompiers de Marseille – Cf. planches 1b et 4h – volume 2/2 ;
- des établissements scolaires et autres services publics – Cf. planches 4j – volume 2/2.

Les environs de la Z.A.C. Saint-Just sont pourvus de nombreux commerces de proximité – Cf. planches 4i – volume 2/2.

CARACTERISTIQUES DU MILIEU PHYSIQUE

I.3. CLIMAT

☞ *Données : Météo-France*

La ville de Marseille bénéficie d'un climat de type méditerranéen caractérisé par des hivers doux, des étés comportant une période de sécheresse marquée de fin mai à début septembre, un ensoleillement important, des précipitations annuelles assez faibles, un nombre de jours de gel faible et des chutes de neige exceptionnelles.

Ce climat est largement influencé par le Mistral de direction nord/nord-ouest pouvant entraîner des abaissements de températures soudains et durables.

Enfin, la présence de la mer influe sur le climat de la cité phocéenne, en faisant bénéficier grâce aux brises marines d'un adoucissement du climat en hiver et en été.

I.3.1. LES PRECIPITATIONS

La ville de Marseille et sa région bénéficient de l'un des ensoleillements les plus forts enregistrés en France avec plus de 2800 heures par an.

Les températures restent douces en hiver et chaudes à très chaudes en été. Une période de sécheresse est régulièrement observée durant les mois de juillet et août.

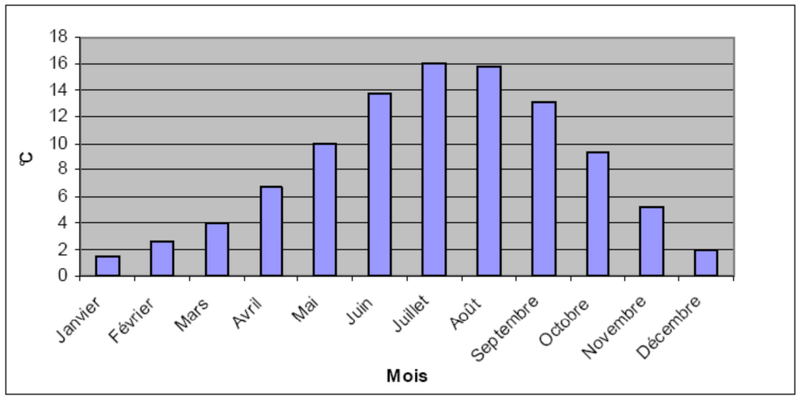


Figure 4 : Températures moyennes mensuelles
Station Marseille-Longchamp de 1961 à 1990 (source Météo France)

I.3.2. LES TEMPERATURES

En région méditerranéenne, la pluviométrie est caractérisée par des orages souvent violents durant lesquels une grande quantité d'eau tombe en très peu de temps.

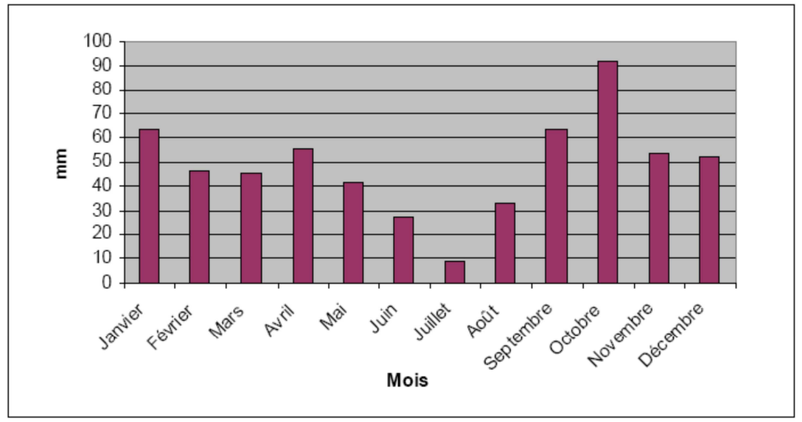


Figure 5 : hauteurs d'eau moyennes mensuelles
Station Marseille-Longchamp de 1961 à 1990 (source Météo France)

Si à Marseille, la pluviométrie annuelle est l'une des plus faibles en France, les pluies sont souvent importantes en automne avec des maxima de précipitations en septembre-octobre (hauteur moyenne de 91,6 mm pour le mois d'octobre). Les minimums se situent au mois de juillet (8,8 mm en moyenne).

I.3.3. LES VENTS

Le nombre de jours avec vent violent est de 75 par an. Le Mistral qui souffle en moyenne un jour sur trois, en particulier en fin d'hiver et au printemps, donne une impression de froid glacial et pénétrant qui n'est pas pris en compte par les thermomètres.

I.3.4. CONCLUSION

Dans ce contexte urbain, les éléments climatologiques constituent des paramètres majeurs à prendre en compte dans la conception architecturale des futurs bâtiments, ainsi que dans le règlement de zone (R.A.Z.).

I.4. TOPOGRAPHIE

☞ *Données : Z.A.C. Saint-Just – Etude d'impact - 1994*

Le site de la Z.AC. Saint-Just se situe au sein de trois unités topographiques majeures. Celles-ci résultent du creusement par Le Jarret, à l'époque du quaternaire ancien, des argiles et marnes du Stampien (oligocène) et au remblaiement, au quaternaire récent, de la vallée par des alluvions récentes.

- Le **versant septentrional**, qui se développe au nord-ouest de l'avenue Saint-Just, est orienté vers le sud. C'est une zone relativement plane qu'occupent d'anciens moulins, des collectifs récents et plusieurs îlots d'habitations pavillonnaires. Les altitudes se situent vers 60 mètres en pied du versant (limité par l'avenue Saint-Just) et la pente moyenne de 2 %.
- La **plaine du Jarret** occupe le lit majeur du Jarret, entre l'avenue Saint-Just et le boulevard du Maréchal Juin - avenue Jean-Paul Sartre. Sa largeur est inférieure à 1 km au droit de l'Hôtel du Département. Cette plaine est restée longtemps inondable (crues d'hivers et de printemps), et n'avait guère été occupée par l'habitat (zone d'entrepôts, de garages, de jardins). Depuis le détournement du Jarret (busage), la plaine s'est fortement urbanisée. Les pentes sont faibles, de l'ordre de 0.1%.
- Le **versant méridional** a été divisé en deux secteurs par le façonnement du boulevard du Maréchal Juin - avenue Jean-Paul Sartre. Entre le lit majeur du Jarret et la voie rapide, les pentes sont encore modérées, de l'ordre de 5 %. Entre la voie rapide et le sommet du plateau de Saint-Julien les Caillols, la pente est plus forte, de l'ordre de 10 %..

La Z.A.C Saint-Just est située dans la plaine alluviale du Jarret, entre les pieds des versants. La topographie au niveau de la Z.A.C. est relativement plane, avec toutefois une légère inclinaison en direction du nord-ouest.

I.5. GEOLOGIE / SOL ET SOUS-SOL

I.5.1. GEOLOGIE

I.5.1.1. CONTEXTE GLOBAL

☞ *Données : BRGM*

La commune de Marseille repose sur un bassin sédimentaire d'âge Oligocène, rattaché au Stampien. Ce bassin est cerné par des reliefs calcaires secondaires du Crétacé et Jurassique.
La nature pétrographique des sédiments stampiens est variée et les faciès reconnus passent des argiles marneuses aux poudingues. Tous les systèmes pétrographiques intermédiaires sont présents (marnes sableuses à gréseuses, grès marneux à grès grossier, micro-poudingues…).
On note la présence de failles sur l'ensemble du bassin Stampien.

I.5.1.2. CONTEXTE LOCAL

☞ *Données : Z.A.C. Saint-Just – Etude d'impact – 1994*

☞ *Données : BRGM- Infoterre - Carte géologique 1/ 50 000*

Le site de la Z.A.C. Saint-Just repose sur les alluvions récentes du Jarret, principalement composé de sédiments sableux superposés aux formations plus anciennes du Stampien, composées de conglomérats, grès, marnes et argiles.

I.6. EAUX SOUTERRAINES / HYDROGEOLOGIE

I.6.1.1. CONTEXTE GLOBAL

☞ *Données : SDAGE 2010 – Agence de l'eau Rhône, Méditerranée et Corse*

D'après le S.D.A.G.E. 2010, la ZAC Saint-Just se situe au niveau de la masse d'eau dite « Formations oligocènes région de Marseille ».

- Sa superficie à l'affleurement est de 256 km².
- Sa superficie sous couverture de 89 km².

Le tableau suivant présente les caractéristiques de la masse d'eau.

http://sierm.eaurmc.fr/geo-sdage/synthese-fiches.php?codeFiche=FRDG215&typeFiche=G

MASSES D'EAU		ÉTAT QUANTITATIF					ÉTAT CHIMIQUE					
N°	NOM	2009		OBJ. BE ⓘ	MOTIFS DU REPORT ⓘ		2009		TEND. ⓘ	OBJ. BE ⓘ	MOTIFS DU REPORT ⓘ	
		ÉTAT ⓘ	NC ⓘ		CAUSES	PARAMÈTRES	ÉTAT ⓘ	NC ⓘ			CAUSES	PARAMÈTRES
FRDG215	Formations oligocènes région de Marseille	BE		2015			?			2015	CDo	paramètres indéterminés à ce jour

BE : Bon état
? : Information insuffisante pour attribuer un état
CDo : Coûts disproportionnés (objectif moins strict)

L'état quantitatif de la masse d'eau est jugé bon et en accord avec l'objectif de bon état visé à l'horizon 2015, conformément à la Directive Cadre sur l'Eau.
L'état chimique n'est pour le moment pas connu, les informations étant, à ce jour, insuffisantes pour attribuer un état. L'objectif de bon état qualitatif reste fixé à 2015, conformément à la Directive Cadre sur l'Eau.

I.6.1.1. CONTEXTE LOCAL

Le secteur d'étude est situé en zone fortement urbanisée, dans laquelle les données concernant l'hydrogéologie sont inexistantes. Le détournement du Jarret et l'imperméabilisation d'une grande partie des surfaces ont profondément modifiés les conditions de fonctionnement des nappes superficielles.

Aucun captage pour l'Alimentation en Eau Potable avec périmètres de protection n'a été recensé sur ou à proximité de la zone d'étude.

I.7. EAUX SUPERFICIELLES / HYDROLOGIE - HYDRAULIQUE

I.7.1.1. CONTEXTE GLOBAL : RUISSEAU DU JARRET

☞ *Données : SDAGE 2010 – Agence de l'eau Rhône, Méditerranée et Corse*

- La vallée du Jarret (où est localisée la Z.A.C. Saint-Just) correspond au lit majeur du Jarret. Sa largeur est inférieure à 1 km au droit de l'Hôtel du Département.
- **Au droit de la Z.A.C., au sud du boulevard Lambert, le ruisseau du Jarret a été cuvelé et couvert, il n'est donc plus visible**.
- En amont, la rivière a creusé le lit mineur à une centaine de mètres de profondeur dans la plaine alluviale.

Les caractéristiques du Jarret sont les suivantes (Source : S.D.A.G.E. 2010).

Réf : http://sierm.eaurmc.fr/geo-sdage/synthese-fiches.php?codeFiche=LP_16_05&typeFiche=SB

MASSES D'EAU			ÉTAT ECOLOGIQUE							ÉTAT CHIMIQUE				
N°	NOM	STATUT	2009			OBJ. BE	MOTIFS DU REPORT			2009		OBJ. BE	MOTIFS DU REPORT	
			ÉTAT	NC	NR NQE		CAUSES	PARAMÈTRES		ÉTAT	NC		CAUSES	PARAMÈTRES
FRDR121a	L'Huveaune du Merlançon au seuil du pont de l'Etoile	MEN	MOY	1		2021	FTr	continuité/ichtyofaune		?		2015		
FRDR121b	L'Huveaune du seuil du pont de l'Etoile à la mer	MEFM	MAUV	3		2021	FTr	continuité/cond. morpholog./flore aquatique/ichtyofaune/param. génér. qual. phys-chim.		MAUV	3	2027	FTr	Autres polluants
FRDR122	L'Huveaune de sa source au Merlançon	MEN	MOY	1		2015				?		2015		
FRDR10388	ruisseau de vède	MEN	TBE	2		2015				BE	2	2015		
FRDR10937	vallat de fenouilloux	MEN	MOY	1		2027	FTr	continuité/ichtyofaune		BE	2	2015		
FRDR11418	ruisseau le jarret	MEN	MOY	1		2027	FTr	cond. morpholog./ichtyofaune		?		2015		
FRDR11521	ruisseau de peyruis	MEN	TBE	2		2015				BE	2	2015		
FRDR11847	rivière le merlançon	MEN	MOY	1		2027	FTr	param. génér. qual. phys-chim./flore aquatique		?		2015		
FRDR11882	torrent du fauge*	MEN	MOY	1		2015				BE	2	2015		

TBE : Très bon état
BE : Bon état
MOY : Etat moyen
MAUV : Etat mauvais
? : Etat indéterminé
FTr : Faisabilité technique (report d'objectif)

L'état écologique du ruisseau « Le Jarret » est jugé moyen, en raison notamment des nombreux recalibrages et cuvelages dont la rivière a fait l'objet. En raison des faisabilités techniques contraignantes en contexte urbain, les objectifs de bon état écologique ont été reportés de 2015 à 2027.

L'état chimique n'est pour le moment pas connu, les informations étant, à ce jour, insuffisantes pour attribuer un état. L'objectif de bon état qualitatif reste fixé à 2015, conformément à la Directive Cadre sur l'Eau.

I.8. LES RISQUES NATURELS

☞ *Volume 2/2 – planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détails)*

Le Dossier d'Information Communal sur les Risques Majeurs (Cf. http://macommune.prim.net/d_commune.php?insee=13055) indique que Marseille est soumise à trois types de risques de naturels :

- Le risque d'inondation ;
- Le risque mouvements de terrain, qui concerne les secteurs sur argiles et marnes ;
- Le risque de feux de forêts, spécifique aux zones boisées.

La zone d'étude n'est concernée que par l'inondation.

La commune de Marseille n'est pas pourvue d'un **P.P.R.i.** Ce document est **prescrit** depuis le 12/12/2003 mais n'est pas approuvé.

Par ailleurs, deux **servitudes** apparaissent au droit de la Z.A.C. Saint-Just :

- **La Z.A.C. était localisée en majorité dans la zone inondable du Jarret, selon la liste des servitudes du P.O.S. approuvée en conseil municipal du 29 mai 1993**, annexée au R.A.Z. par délibération du conseil municipal 95/555/U du 19 mai 1995. En revanche, le **P.O.S. révisé par délibération du conseil municipal du 22 décembre 2000** (Cf. volume 2/2 - planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détails) **ne fait plus état de cette servitude**.

  N.B. : Le P.A.Z. de la Z.A.C. Saint Just en vigueur fait état de cette zone inondable et prescrit les précautions suivantes :

  « Dans les zones inondables du Jarret ainsi que dans les zones d'affaissement ou d'éboulement telles que figurées aux documents graphiques en annexe, toute construction

peut être interdite ou soumise à des prescriptions spéciales fixées par les services techniques de la ville, en fonction du niveau de risque auquel les futures constructions peuvent être exposées.

En particulier dans les zones inondables du Jarret :

1. Les constructeurs doivent prendre toute mesure nécessaire pour que les bâtiments résistent aux pressions de la crue centennale ainsi qu'à des tassements ou érosions localisées.

2. Les constructions sont admises à condition de ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux ou restreindre les champs d'inondation ; dans cet esprit, l'interruption de façade entre fonds voisins et sur une même propriété peut être imposée.

3. Les constructions doivent nécessairement comporter au moins un niveau situé à plus d'un mètre au-dessus de la cote atteinte par la crue centennale.

4. Les clôtures dont l'axe principal n'est pas parallèle au flux du plus grand écoulement doivent être ajourées sur les 2/3 au moins de leur surface.

5. Il peut être imposé des conditions particulières d'implantation ou de conception :

- Aux constructions nouvelles en vue de limiter les effets de la crue décennale

- Aux parkings publics en vue de limiter les effets de la crue millénaire

- Aux parkings des immeubles collectifs à vocation d'habitat en vue de limiter les effets de la crue centennale

- Aux parkings des constructions individuelles pour les protéger des effets de la crue cinquantenale.

6. Peuvent être interdits les dépôts, remblais, déblais et autres obstacles (hors construction) si leur volume dépasse 1 000 m3 ainsi que le stockage de matières dangereuses (au sens de la réglementation en vigueur), lequel doit faire l'objet d'une déclaration préalable au service de l'assainissement de la ville de Marseille.

7. Sont interdits les locaux à vocation d'habitat en sous-sol et en entresol. »

(Source : Z.A.C. SAINT-JUST – REGLEMENT – ATELIER 9 – CYCLADES – décembre 2012).

- **Le plan des servitudes du P.O.S. de Marseille révisé par délibération du conseil municipal du 22 décembre 2000**, indique un risque d'inondation concernant les seules voiries (voiries au point le plus bas, Cf. volume 2/2 - planche 6c : POS de Marseille – servitudes).

II. CARACTERISTIQUES DU PATRIMOINE NATUREL

☞ *Volume 2/2 - Planche 3 : Périmètres Natura 2000*

II.1. PERIMETRES DE PROTECTION OU D'INVENTAIRE DU MILIEU NATUREL REMARQUABLE

☞ *Données : DREAL – site Internet CARMEN*

Les alentours de Marseille sont concernés par de nombreuses zones d'inventaire du patrimoine naturel (en particulier les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique ou Z.N.I.E.F.F.). Aucune de ces zones ne concernent le site du projet.

De même, Les alentours de Marseille abritent plusieurs zones de protection du patrimoine naturel, réglementaires ou contractuelles (Natura 2000). Aucune de ces zones ne concernent le site du projet.

- Terrains du CREN (archipel Frioul)
- Projet de Parc National des Calanques
- Plan National d'action en faveur des espèces menacées
- Projet de Parc Naturel Régional de la Sainte Baume

Le secteur d'étude se localise en centre-ville. Il n'est pas concerné par des zones d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel.

II.2. NATURA 2000

☞ *Volume 2/2 - Planche 3 : Périmètres Natura 2000*

Conformément à l'article R414-19 du Code de l'Environnement, les « *projets devant faire l'objet d'une étude d'impact au titre des articles L122-1 à L122-3 et R122-1 à R122-16* » font l'objet d'une évaluation des Incidences Natura 2000.

La présente opération entre dans ce cadre.

Par ailleurs, le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 « *portant réforme des études d'impact* » indique que « *l'étude d'impact vaut étude d'incidences […] si elle contient les éléments exigés par l'article R 414-23 du Code de l'Environnement*. »

Le présent dossier contient l'ensemble de ces éléments et vaut donc évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.

Les alentours de Marseille sont concernés par de plusieurs zones du réseau Natura 2000. Les zones les plus proches sont les suivantes :

Tableau 6 : Zones Natura 2000 à proximité de la Z.A.C. Saint-Just

Type de site	N°de site	Nom du site Natura 2000	Distance au projet (km)
ZPS	FR9312007	ILES MARSEILLAISES - CASSIDAIGNE	> 6 km
SIC/pSIC	FR9301602	CALANQUES ET ILES MARSEILLAISES - CAP CANAILLE ET MASSIF DU GRAND CAUNET	> 4,5 km
SIC/pSIC	FR9301603	CHAINE DE L'ETOILE- MASSIF DU GARLABAN	4 km
ZPS	FR9312018	FALAISES DE VAUFREGES	> 8 km
SIC/pSIC	FR9301999	COTE BLEUE MARINE	> 9 km

Le secteur d'étude se localise en centre-ville. Il n'est pas concerné par des zones Natura 2000.

II.3. FLORE, FAUNE ET EQUILIBRES BIOLOGIQUES

Le secteur d'étude concerne une zone urbaine.

La **végétation** se réduit à deux composantes :

- Les zones plantées ou ensemencées dans le cadre des aménagements urbains, en particulier l'esplanade du Dôme ; ou d'anciens jardin (bastide de la rue Sainte Adélaïde). Ces zones présentes une végétation d'origine anthropique au comportement artificialisé.
- Des zones de friches installées sur des délaissés urbains, en particulier l'ilot Sainte-Adélaïde. La végétation s'est implantée sur des décombres issus de la démolition d'anciens bâtiments préexistants. Le cortège floristique en place est dominé par des espèces rudérales communes, sans originalité particulière.

Les espaces de végétation sont reliés aux **habitats naturels** suivants :

- « Petits parcs et squares citadins » (Code Corine Biotope : 85.2) ;
- « Zones rudérales » (Code Corine Biotope : 87.2).

La majorité des espaces, minéralisés, sera reliée à l'habitat « villes » (Code Corine Biotope : 86.1) ;

De même, la **faune** est banale. Elle se compose d'espèces commensales de l'homme, susceptibles de s'installer en ville.

La Z.A.C. Saint-Justn'abrite pas de faune ou de flore porteuses d'enjeux. De même, elle ne constitue pas un milieu important pour les équilibres biologiques. Il n'assure pas de fonction de corridor.

II.4. ESPACES NATURELS, AGRICOLES, FORESTIERS, MARITIMES, DE LOISIRS ET INTERRELATIONS

La Z.A.C. Saint-Just se situe en zone urbaine, dans le centre-ville de l'agglomération de Marseille.

Cette zone n'est pas comprise au sein d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes. Elle n'englobe pas de tels espaces.

En particulier :

- malgré sa localisation dans la plaine du Jarret, elle n'est pas comprise dans un espace naturel, du fait de l'artificialisation du lit (cuvelage) ;
- malgré sa situation à proximité de la côte méditerranéenne, elle n'entretient pas de relation directe avec le littoral en raison de l'éloignement (3 km) et du caractère urbain dense du secteur séparant la Z.A.C. du littoral.

III. PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE

III.1. PATRIMOINE CULTUREL

III.1.1. ARCHEOLOGIE

- *Volume 2/2 – planche 6b : POS de Marseille – servitudes*
- *Données :http://www.paca.culture.gouv.fr/dossiers/cartographie_archeo_2009/fr_arche.htm*
- *P.O.S. de Marseille*

Le site de la ZAC Saint-Just se trouve en dehors de toute zone archéologique connue à ce jour.

L'arrêté préfectoral n°13055-2003 du 31 juillet 2003 a déterminé, sur le territoire de la commune de Marseille, trente-sept zones géographiques conduisant à envisager la présence d'éléments du patrimoine archéologique, comme le prévoit le 1° de l'article 1er du décret n°2002-89. La Z.A.C. Saint-Just se trouve en dehors de ces périmètres.

Par ailleurs, les travaux précédemment effectués sur la Z.A.C. n'ont pas mis au jour de vestiges archéologiques.

Au droit du périmètre de la Z.A.C Saint-Just, aucune servitude relative aux vestiges archéologiques n'est inscrite au règlement du Plan d'Occupation du Sol.

III.1.2. HISTORIQUE DU SITE

- *Données : Z.A.C. Saint-Just – Etude d'impact - 1994*

Dans l'environnement de la Z.A.C. Saint-Just, les espaces construits sont diversifiés.

Plusieurs types de « bâti » coexistent qui donnent une impression de variété, celle du quartier ancien qui s'est lentement constitué depuis le début du XIXème siècle. On observe une assez bonne intégration des constructions anciennes et des constructions récentes (postérieure à la Seconde Guerre Mondiale).

Les formes de construction renvoient aux différents moments de production de l'habitat. Les maisons urbaines du XIXème siècle (deux ou trois fenêtres en façade, deux ou trois étages, commerces quotidiens au rez-de-chaussée) sont alignées le long des artères principales (boulevard de Saint-Just et rue adjacentes).

Les maisons individuelles de type pavillonnaire s'organisent en îlots sur les versants des buttes des Chutes-Lavies et de Montolivet. Elles correspondent à la phase de construction des « villas » de banlieue de la première moitié du XXème siècle.

Les constructions les plus récentes, celle de la seconde moitié du XXème siècle, sont des collectifs bas et hauts. Ils sont localisés sur les versants des buttes des Chutes-Lavies et de Montolivet.

L'implantation de CG 13 de la salle de spectacle du Dôme dans la zone de la station de métro et de bus urbains confère une nouvelle image au quartier, valorisant la notion de service public accueilli dans une architecture résolument moderne.

III.1.3. MONUMENTS HISTORIQUES

- *Volume 2/2 – planche 6b : POS de Marseille – servitudes*
- *Données : P.O.S. de Marseille*
  http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine

La zone d'étude se situe en dehors des périmètres de protection de Monuments Historiques inscrits ou classés

La Z.A.C. Saint-Just ne présente pas de relation de co-visibilité avec les monuments les plus proches (notamment le Château d'eau des Chutes Lavie, situé à 900 m à vol d'oiseau au sud-ouest de la Z.A.C.).

Figure 6 : Château d'eau des Chutes Lavies

III.1.4. PATRIMOINE ARCHITECTURAL LOCAL

- *Volume 2/2 – planche 1b : périmètre de la Z.A.C. Saint Just*
- *Volume 2/2 – planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détail)*
- *Données : P.O.S. de Marseille*

La zone d'étude se situe en dehors des périmètres de protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP).

A 100 m environ au nord-ouest de la limite de la Z.A.C. Saint-Just se localise le Dispensaire Saint Augustin, vaste bastide installée au sein d'un parc paysager. Il est répertorié au P.O.S. de Marseille comme « autre élément du patrimoine » (Cf. Volume 2/2 – planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détail), sans qu'une protection lui soit attachée.

Figure 7 : Dispensaire Saint Augustin

III.2. PAYSAGE

III.2.1. CONTEXTE PAYSAGER

- *Volume 2/2 – planche 3 : paysage*
- *Données : Atlas des paysages des Bouches du Rhône – 2007*
  http://www.cg13.fr/cadre-de-vie/environnement/atlas-des-paysages.html
  Z.A.C. Saint-Just – Etude d'impact - 1994

- « *La ville de Marseille s'inscrit dans un bassin littoral entre une couronne de collines sèches et un golfe ample semé d'îles.*
- *La géographie a imposé ses limites à la cité ceinturée d'espaces naturels remarquables.*
- *Les paysages littoraux sont multiples.*
- ***Le paysage se lit au travers des étapes du développement urbain.*** *L'histoire a inscrit dans l'espace les formes paysagères de l'unité dans un dialogue constant entre la ville, la campagne et la mer. » (Source : Atlas des paysages des Bouches du Rhône – 2007).*

Le site d'étude se localise au sein de l'unité N°27 « Marseille », sous-unité 3.2 « la ville du XVIIIème siècle ».

III.2.2. AMBIANCES PAYSAGERES LOCALES

En termes de perception visuelle, la Z.A.C. Saint-Just se divise en deux zones :

- Au nord du viaduc du Bd Fleming, l'hôtel du département et la salle de spectacles « le Dôme » constituent des éléments marquants du paysage urbain. Ils jouxtent :
  - ✓ au nord, un secteur de rues et de petites parcelles mitoyenne s'ouvrant sur un cœur d'îlots végétalisés ;
  - ✓ à l'ouest, une grande propriété foncière à faible densité bâtie.

  Les limites sud et est sont constituées respectivement par le viaduc du Bd Fleming et l'avenue Jean-Paul Sartre, dont l'importance, en termes d'infrastructure routière, empêche toute continuité d'un paysage urbain.

- Au sud du viaduc du Bd Fleming : à l'exception du centre de tri au sud, et du Bd du Maréchal Juin à l'est, le paysage urbain est structuré par l'avenue Saint-Just, le long de laquelle s'implantent des îlots bâtis constitués de petites parcelles mitoyennes, caractéristiques d'une typologie urbaine de la fin du XIX^{éme} siècle.

La Z.A.C. Saint-Just est située en zone urbaine, au niveau d'un point bas topographique (vallée du Jarret). Elle offre peu d'échappées visuelles vers l'extérieur, en dehors des étages supérieurs des bâtiments.

Le sommet du bâtiment du Conseil Général (Hôtel du Département) est visible depuis les points élevés de l'agglomération et en particulier la plate-forme de Notre-Dame de la Garde.

Figure 8 : Vue en direction du nord-est depuis le site de Notre-Dame de la Garde.

Toutefois, ce dernier site est très éloigné et l'Hôtel du Département est peu visible, d'autant qu'il est environné d'autres immeubles plus proches du site de Notre-Dame de la Garde.

IV. CONTEXTE URBAIN

IV.1. LES ARRONDISSEMENTS

☞ *Données : Z.A.C. Saint-Just – Etude d'impact - 1994*

La Z.A.C. Saint-Just se trouve dans le quartier des Chartreux, dans le IV^{ème} arrondissement, en bordure du XIIIème arrondissement (au nord-est) et du XIIème arrondissement (au sud-est).

D'une superficie de 283,3 ha (soit 1,2 %du territoire marseillais), le **IV^{ème} arrondissement** regroupe les quartiers suivants :

- ✓ La Blancarde 92,6 ha
- ✓ **Les Chartreux 59,1 ha**
- ✓ La Chutes-Lavie 64,4 ha
- ✓ Les 5 avenues 67,2 ha

D'une superficie de 2.808,1 ha (soit 11,8%du territoire marseillais), le XIII^{ème} arrondissement regroupe les quartiers suivants :

- ✓ Les Mourets 427,4 ha
- ✓ Palama 499,7 ha
- ✓ Les Médecins 307,0 ha
- ✓ Château-Gombert 281,8 ha
- ✓ La Croix-Rouge 128,1 ha
- ✓ Les Olives 306.9 ha
- ✓ Saint-Jérome 138,5 ha
- ✓ Saint-Mitre 284,6 ha
- ✓ Saint-Just 150,4 ha
- ✓ Malpassé 121,3 ha
- ✓ La Rose 162,4 ha

IV.2. LE BATI EXISTANT

☞ *Volume 2/2 – planche 1d : Photographie aérienne*
☞ *Volume 2/2 – planches 3b à 3e : illustration photographique*
☞ *Volume 2/2 – planche 4a : occupation du sol*
☞ *Données : Z.A.C. Saint-Just – Etude d'impact - 1994*

IV.2.1. LE BATI DE LA Z.A.C.

Le bâti au sein de la Z.A.C. Saint-Just est marqué par quatre grandes structures qui sont :

- **L'Hôtel du Département**, bâtiment hébergeant le Conseil Général des Bouches-du-Rhône, immédiatement remarquable par sa hauteur (environ 40 mètres) et sa structure moderne de couleurs bleu en total contraste avec les bâtiments environnants.
- La salle de spectacle du **Dôme** située au niveau de l'esplanade Saint-Just qui jouxte le Conseil Général. Sa coupole rappelle la coque d'un bateau retourné et est soutenue par un arc de 27 m de hauteur.
- Le viaduc du **Bd Fleming** qui traverse la Z.A.C. d'est en ouest reliant l'avenue Jean-Paul Sartre à l'avenue Saint-Just.
- Le **centre de tri postal** situé au sud de la Z.A.C. entre l'avenue des Chartreux et l'îlot Saint-Adélaïde.

Les zones d'habitat au sein de la Z.A.C. sont peu nombreuses. Elles se réduisent à une seule bâtisse située entre le tri postal et l'îlot Saint-Adélaïde.

IV.2.2. LE BATI ENVIRONNANT

- ☞ *Volume 2/2 – planche 1b : périmètre de la Z.A.C. Saint Just*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 1d : Photographie aérienne*
- ☞ *Volume 2/2 – planches 3b à 3e : illustration photographique*

Le bâti environnant est caractérisé par plusieurs formes de construction différentes renvoyant aux différents moments de construction de l'habitat. La Z.A.C. Saint-Just est entourée par :

- des maisons urbaines du XIXème siècle de deux ou trois étages de hauteurs avec des commerces en rez-de-chaussée. Ce type d'habitat est groupé et aligné le long des artères principales (boulevard Saint-Just au nord de la Z.A.C.) ;

- des maisons individuelles de type pavillonnaire s'organisant en îlot sur les versants des buttes des Chutes-Lavies (à l'ouest de la Z.A.C.) et de Montolivet (à l'est de la Z.A.C.) ;

- des habitations collectives de grands ensembles (type barre) localisé sur les versants des Chutes-Lavies et Montolivet ;

- des habitations individuelles type « villas » édifiées dans les grandes propriétés agricoles. Ces habitats implantés dans des parcs s'intègrent assez bien au tissu d'habitats pavillonnaires qui prolongent les jardins d'agrément privatifs.

Les environs de la Z.A.C. Saint-Just sont également occupés par les éléments suivants :

- les voiries (Bd Fleming, Bd du Maréchal Juin, Av. se Saint Just…) – Cf. planches 1b et 4e – volume 2/2 ;
- le centre de tri postal et les garages des sapeurs-pompiers de Marseille – Cf. planches 1b et 4h – volume 2/2 ;
- des établissements scolaires et autres services publics – Cf. planches 4j – volume 2/2.

IV.3. LES PROJETS EN COURS

Le secteur d'étude, ainsi que les quartiers alentour sont l'objet d'opérations d'aménagement. Ces programmes sont rappelés et explicités ci-dessous.

- ☞ *Volume 2/2 – planche 1e : Projet de modification du P.A.Z.*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

Les aménagements restant à réaliser concernent six secteurs (présentés sur la carte 1e – volume 2/2) :

- L'un situé au nord de l'esplanade du Dôme et occupée aujourd'hui par le terminus des bus et un espace vert (zone1) ;
- Les quatre autres localisés dans la partie sud-ouest de la Z.A.C. et plus particulièrement l'ilot Sainte Adélaïde, compris entre le boulevard Fleming et la rue Sainte Adélaïde.

IV.3.1. PROJET SAINTE ADELAÏDE

- ☞ *Données : Note d'intention architecturale - Ametis – Atelier Jean Nouvel*
- ☞ *Volume 2/2 – planches 1f à 1i*

- PROGRAMME GÉNÉRAL

Le projet consiste à créer une opération de logements mixtes, une extension de la zone logistique de la salle de spectacles du Dôme et une liaison publique vers le métro.

Le programme comprend des logements :

- ✓ Etudiants ;
- ✓ Sociaux ;
- ✓ Locatifs ;
- ✓ En accession à la propriété.

- LOCALISATION DU PROGRAMME

Les logements en accession se situent le long de la rue Ste Adélaïde, face au futur bâtiment « le Décisium » programmé sur l'îlot Meyer (hors Z.A.C.). Les logements locatifs, sociaux et libres se trouvent dans la partie courbe au nord du projet. Les logements étudiants sont isolés en bout de système dans l'angle nord-ouest du terrain.

- IMPLANTATION

L'implantation du projet en son site s'effectue dans le respect des orientations et des conditions physiques du terrain.

Il se protège du bruit au nord en se fermant radicalement, il s'ouvre le plus possible au sud pour faire rentrer la lumière en son cœur et il fait écran au mistral en construisant une barrière physique au nord-ouest.

Le gabarit important (R+15) le long de l'avenue Fleming permet de renforcer la silhouette urbaine d'entrée de ville, en créant une continuité d'alignement haut avec le Conseil Général.

La hauteur du projet diminue progressivement afin de rentrer dans le gabarit du tissu résidentiel situé au sud. L'échancrure volumétrique ainsi créée permet de faciliter l'entrée de la lumière du sud dans le centre du projet et favorise la quiétude du cœur d'îlot.

Le bâtiment des logements étudiant vient renforcer l'angle exposé au mistral tout en préservant la bastide au sud-ouest en se développant en terrasses et paliers progressifs. Une série de terrasses urbaines végétales, installées sur le socle du parking du Dôme, instaure une continuité végétale avec le jardin privée de la bastide.

Le désenclavement urbain du site s'opère au travers de la mise en place d'une liaison piétonne douce menant à la station de métro St Just au nord, et s'inscrivant dans l'alignement du boulevard St Bruno.

Le long de la rue Ste Adélaïde, la façade des logements en accession suit le strict alignement urbain et propose des retraits progressifs dans sa partie haute afin de s'ouvrir au ciel et éviter un effet d'écrasement sur la rue.

- INSERTION URBAINE

La silhouette du projet s'inscrit dans une jonction volumétrique adaptée entre un bâtiment public très haut et un quartier résidentiel beaucoup plus bas.

Le Conseil Général est volontairement hors du gabarit urbain, il trône le long de l'avenue de manière souveraine et solitaire.

Le projet sera une couture urbaine entre ces deux gabarits urbains ainsi que la création d'un univers résidentiel végétal unique.

Structuré autour d'une architecture simple et bioclimatique, le projet sera porté entièrement par le paysage constitué autour de façades géographiques, de sols plantés recréant des canopées d'ombres et de lumières, et de toitures jardins, véritable cinquième façade végétale, inspirées par les jardins méditerranéens.

Une façade écran monumentale de couleur bleue viendra enveloppée au nord, à l'est et à l'ouest l'ensemble de la composition urbaine, la protégeant ainsi d'un environnement acoustique agressif.

L'héberge de cette façade bleue sera découpée au plus près des volumes habités se trouvant derrière, révélant ainsi la silhouette paysagère des toitures habitées.

- ACCÈS

Les accès piétons principaux s'effectuent soit depuis la rue Ste Adélaïde (logements en accession) soit par le passage public (logements étudiants et locatifs sociaux).

L'unique accès aux parkings souterrains est situé au bout de la rue Ste Adélaïde.

Il est commun à l'ensemble des quatre programmes immobiliers.

Toutes les circulations verticales descendent dans les niveaux du parking et les places sont localisées en contact direct avec les noyaux correspondants à leur usage.

- ESPACE PUBLIC

Un espace public traversera le site du sud vers le nord afin de faciliter l'accès au métro. Il sera pratiqué par une grande majorité des habitants du quartier St Just et permettra de désenclaver le sud du quartier se trouvant le long de l'avenue du Maréchal Juin.

Cet espace public sera largement planté et aménagé pour permettre un usage public du sol (bancs, jeux pour enfants, ...).

- JARDINS

Le jardin intérieur situé dans le cœur d'îlot participe à l'ensemble du projet architectural, il est intimement lié à la cohérence du concept de façades. La palette végétale sera largement inspirée de la végétation méditerranéenne.

Un second jardin, situé au-dessus du parking PL du Dôme, est constitué de terrasses plantées descendant progressivement vers l'arrière de la bastide. Cette palette végétale sera inspirée des essences du jardin existant.

IV.3.2. RESTRUCTURATION DES STATIONNEMENTS UTILISES DANS LE CADRE DE L'EXPLOITATION DU DOME ET DES CIRCULATIONS AU SEIN DE LA Z.A.C.

- Problématique des stationnements du Dôme
- La salle de spectacle du Dôme dispose d'une emprise technique comprenant :
  - ✓ la salle,
  - ✓ son accès par l'avenue St Just,
  - ✓ des bureaux préfabriqués sous la passerelle.

L'emprise technique actuelle du Dôme est insuffisante.

Le Dôme dispose d'une emprise relativement contrainte pour ses besoins en stationnement :

- ✓ poids-lourds et bus (logistique des spectacles) ;
- ✓ V.I.P. (nécessité d'accueillir au plus près de la salle un petit nombre de voitures particulières).

A ce jour, lors des spectacles :

- ✓ les Poids-lourds et bus utilisent une aire sommairement aménagé sur l'ilot Sainte Adélaïde ;
- ✓ les véhicules V.I.P. sont stationnés sous le viaduc du Bd Flemming ;
- ✓ le public stationne de manière dispersé dans les rues adjacentes.

- Solutions envisagées :

Une **extension de la zone logistique du Dôme vers la parcelle Ste Adélaïde** permettrait la mise en place d'un complément de stationnement poids lourds ainsi qu'une opportunité d'augmenter le parking VL pour le personnel du Dôme en créant deux niveaux de parkings en sous-sol du parking PL.

Les **entrées et sorties** de ce parking s'effectueraient côté zone logistique du Dôme afin de permettre une meilleure connexion avec les back stages de la salle de spectacle.

La coupe et le plan ci-dessous illustrent le principe de l'extension de la zone logistique du Dôme.

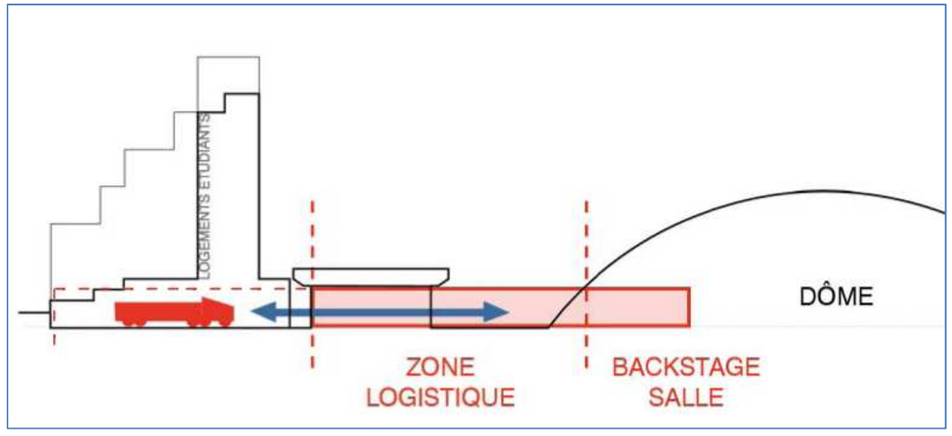


Figure 9 : extension de la zone logistique du Dôme (coupe nord-sud) – Source : Atelier Jean Nouvel

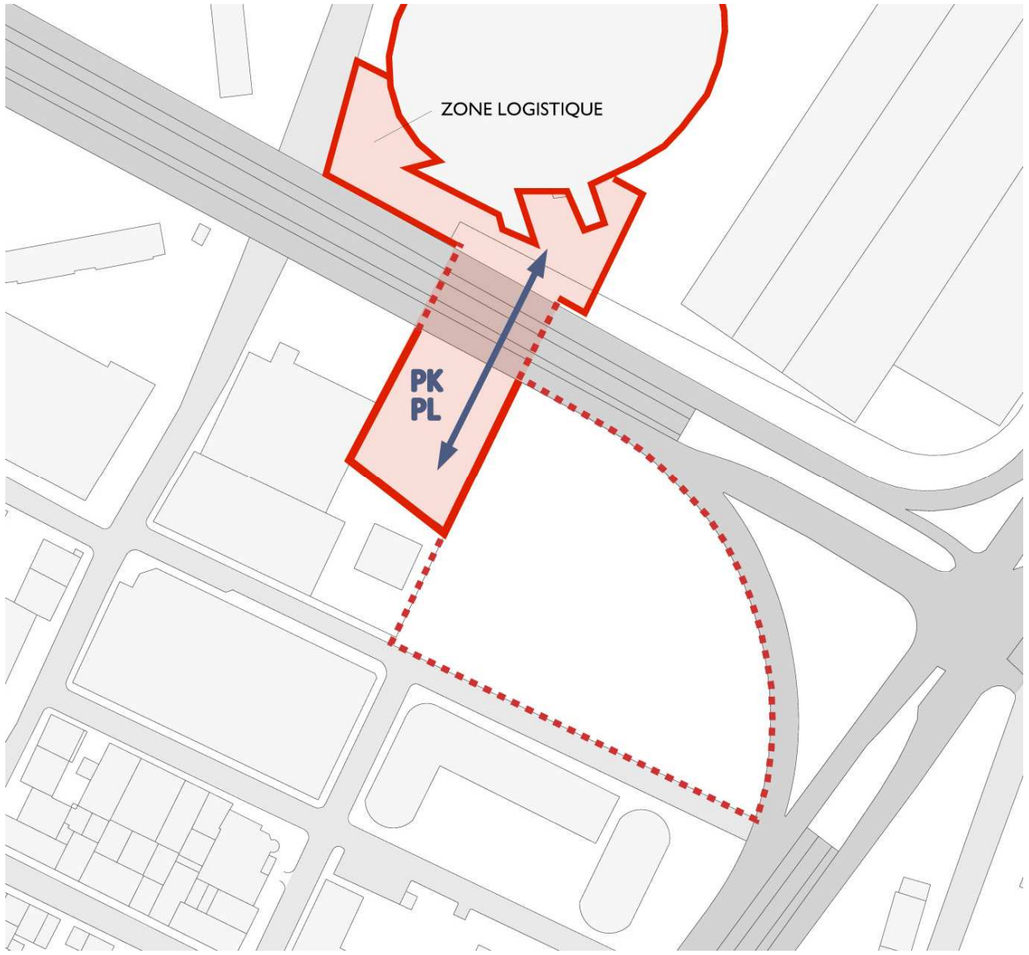


Figure 10 : extension de la zone logistique du Dôme (coupe nord-sud) – Source : Atelier Jean Nouvel

Un **cheminement piéton** pourrait dès lors être envisagé sous la passerelle, entre l'emprise du Dôme et le parking créé pour traverser le boulevard Fleming et rejoindre les escaliers existants au Nord.

Figure 11 : localisation d'une circulation douce de part et d'autre du viaduc du Bd Flemming

Cette liaison douce apporterait une solution pour les spectateurs du Dôme mais également de manière quotidienne pour les usagers du métro.

IV.3.3. PRINCIPAUX PROJETS PREVUS EN DEHORS DE LA Z.A.C.

Les principaux projets d'aménagement à l'étude en périphérie immédiate de la Z.A.C. sont les suivants :

- Construction d'un ensemble immobilier de bureaux et de logements, sur l'ilot Meyer (Le Décisium).
- Aménagement des voies de circulation autour du périmètre de la Z.A.C. et notamment d'une brettelle entre le boulevard du Maréchal Juin et la rue Meyer.

IV.4. RESEAUX

☞ *Données : Z.A.C. Saint-Just – Etude d'impact – 1994*

Le périmètre de la Z.A.C. Saint-Just est irrigué par l'ensemble des réseaux permettant l'alimentation des zones urbaines :

- eaux pluviales ;
- eaux usées ;
- eau potable et défense incendie ;
- gaz ;
- télécommunication, gestion et contrôle des équipements (feux tricolores…) ;
- éclairage public ;
- alimentation électrique basse tension, HTA et SLT.

De nombreux réseaux sont présents dans le secteur de la Z.A.C. Saint-Just**. La majorité des réseaux se situe sous les voiries.**

IV.5. LES BIENS MATERIELS

Localement, les biens matériels sont représentés par l'ensemble des **équipements** (voiries, équipements publics, mobilier urbain), **biens immobiliers** (habitations, bâtiments), **réseaux** existants sur la Z.A.C.

L'ensemble de ces biens est décrit dans les différents chapitres de l'étude (bâti, équipements, réseaux…) et sont pris en compte dans le cadre du tout aménagement.

IV.6. DESSERTES ET CIRCULATION

IV.6.1. PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

☞ *Volume 2/2 – planche 4c : P.D.U.*

☞ *Données : http://www.conseil-developpement-mpm.fr/bibliotheque-citoyenne/amenagement-du-territoire.html?id=241*

Né de la loi sur les transports intérieurs (LOTI 1982), et conforté par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ((loi L.A.U.R.E - 1996), le Plan de Déplacements Urbains est obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. C'est un document élaboré par les autorités organisatrices de transports urbains qui visent à définir les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains.

Marseille Provence Métropole a approuvé le P.D.U. de l'agglomération marseillaise en février 2006. Il a pour objectif l'amélioration de la qualité de l'air par diminution de la pollution due aux transports et ceci :

- en réduisant le trafic automobile ;
- en développant les transports collectifs et les modes de déplacements économes et moins polluants, notamment l'usage de la marche à pied et de la bicyclette ;
- en aménageant et exploitant le réseau principal de voirie de l'agglomération afin de rendre plus efficace son usage ;
- en organisant le transport et la livraison des marchandises pour en réduire les effets sur la circulation et l'environnement
- en encourageant les transports collectifs, le covoiturage pour le personnel des entreprises et des collectivités publiques

La planche 4c (Cf. volume 2/2 : pièces graphiques) illustre la volonté de la collectivité de réduire les trafics en centre-ville, par la mise en place de la L2 d'une part ; et par l'amélioration des réseaux de transports en commun, d'autre part. Les estimations de trafic en 2015 montrent une

nette réduction du trafic au niveau de la Z.A.C. Saint-Just, sur le Bd Fleming et sur le Bd Maréchal Juin.

Dans le cadre du P.D.U., un « *Schéma de Cohérence des Modes doux a donc vocation à devenir le document cadre d'une politique communautaire de développement des mobilités douces* » *(Source : http://www.agam.org/fr/etudes/deplacements/modes-doux-et-transports-en-commun.html)*.

Ce projet de Schéma de cohérence des modes doux prévoit notamment de créer une station **d'Autopartage** (pôle d'échange avec stationnement sécurisé) à proximité de la Z.A.C. Saint-Just.

*N.B. : **Autopartage** est un dispositif de location de voiture en « libre-service » fonctionnant à l'image des dispositifs type « Vélib » (Source : http://www.autopartage-provence.com/Mode-d-emploi).*

IV.6.2. TRANSPORTS COLLECTIFS

☞ *Volume 2/2 – planche 4d : plan des transports collectifs*

Le site de l'étude est particulièrement bien desservi par les transports en commun. La proximité immédiate de la station de bus et de métro permet des correspondances rapides et une liaison facile avec la Gare-St-Charles ou les bus de l'Aéroport de Marseille-Provence.

- Desserte par le réseau de bus
  - ✓ La **station de bus de Saint-Just Hôtel du Département** située au cœur de la Z.A.C. constitue le terminus des **lignes 53** (Métro Saint-Just / La Busserine) et **81** (Le Pharo / Métro Saint-Just).
  - ✓ L'avenue Alexandre Fleming est empruntée par la **ligne de bus 72** (Métro Bougainville / Sainte Marguerite Dromel)
  - ✓ L'avenue Saint-Just est empruntée par la **ligne de bus 41^{N}** (Dépôt La Rose / Métro Cinq Avenue)
  - ✓ L'avenue des Chutes-Lavie est empruntée par la ligne de **bus 81** (Le Pharo / Métro Saint-Just).

- Desserte par le métro :
  - ✓ La **ligne de métro 1** qui part de la station « La Rose Technopôle de Château-Gombert » pour arriver jusqu'à la station « La Fourragère » dessert la **station de « Saint-Just Hôtel du Département** » au cœur de la Z.A.C.

- **Desserte nocturne** :

A partir de 21h30, une dizaine de lignes de soirée (réseau Fluobus) prennent le relais jusqu'à 1h du matin, en complément des deux lignes de métro (vendredi, samedi, dimanche) et des 2 lignes de tramway (tous les soirs de la semaine). Le secteur de la Z.A.C. est concerné par le métro 1 (La Rose Technopôle de Château-Gombert / La Fourragère) et par la ligne de bus 541 (Canebière bourse/ Métro La Rose) qui dessert « Cinq avenues, Les Chartreux, Saint-Just, Malpassé, La Rose, Technopôle de Château-Gombert ».

IV.6.3. DEPLACEMENTS PIETONS, P.M.R. ET CYCLES

☞ *Volume 2/2 – planche 4e : desserte et accessibilité*

☞ *Données : Etude d'aménagement complémentaire – ZAC Saint Just – 2012 Atelier9-Cyclades*

« Les flux de circulation piétonniers sont denses autour de la station de métro, ainsi qu'au niveau du jardin public de quartier qui est agréable à traverser. Par ailleurs, la passerelle piétonne sur le Jarret est largement utilisée.

L'avenue du Maréchal Juin, le boulevard Feming, et l'avenue Jean-Paul Sartre constituent des voies très difficiles à traverser pour les piétons.

La traversée par les piétons de l'avenue Jean-Paul Sartre est impossible entre la passerelle de Malpassé et le carrefour du viaduc du boulevard Fleming. Les riverains du versant de Montolivet s'en plaignent amèrement (la distance entre la passerelle de Malpassé et le passage piéton au niveau du carrefour du viaduc du boulevard Fleming est d'environ 1,5 km). »

(Source : Etude d'aménagement complémentaire – ZAC Saint Just – 2012 Atelier9-Cyclades)

IV.6.3.1. PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR)

- *Données : Etude d'aménagement complémentaire – ZAC Saint Just – 2012 Atelier9-Cyclades*
- *Données : Site de la ville de Marseille et de Marseille Provence Métropôle*

La Z.A.C. Saint-Just est accessible aux personnes à mobilité réduite (esplanade de niveau). Toutefois, les aménagements spécifiques sont peu nombreux.

- **L'accès au Dôme**

La salle de spectacle du Dôme est munie d'une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

- **L'accès aux transports publics**

Les transports publics marseillais sont très peu accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Les bus de ville ne sont pas accessibles. Concernant le métro, quatre stations seulement sont pourvues d'ascenseurs pour l'accès aux voies (La Fouragère, Saint-Barnabé, La Blancarde, Louis-Armand), mais à ce jour aucune rame n'est aménagée pour l'accueil et l'accès des personnes à mobilité réduite.

- **Le Schéma directeur d'accessibilité aux transports publics**

Le 28 juin 2010, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole a voté l'élaboration de son Schéma directeur d'accessibilité aux transports publics. Ce schéma prévoit la mise en conformité, aux normes PMR, des arrêts de bus et des cheminements piétons immédiats. MPM est donc tenu par la loi de mettre en œuvre ce schéma directeur d'accessibilité dans un délai de 10 ans. La priorité sera donnée aux lignes desservants les événements « **2013 Capitale Européenne de la Culture** » et s'élargiront ensuite à partir de 2014 à toutes les lignes du réseau RTM.

- **Le service de transport public Mobi-Métropôle**

Afin d'améliorer le transport public des PMR, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole à mis en place depuis le 1er avril 2011, un nouveau service de transport public à la demande appelé « Mobi-Métropôle ». Ce nouveau service se déploie sur l'ensemble du territoire de MPM, il est exclusivement réservé aux personnes handicapées à mobilité réduite. Ce service fonctionne tous les mois de l'année, de 6h à 1h, sauf le 1er mai.

Figure 12 : Transport à la demande Mobi-Métropôle

IV.6.3.2. CYCLES

A ce jour, la circulation des cycles, dans et autour de la Z.A.C. Saint-Just, s'effectue dans le flot de circulation des véhicules.

Par ailleurs, le déplacement en cycle à Marseille peut se faire grâce au **système libre-service « Le Vélo ».** Avec ses 130 stations réparties dans le centre-ville (soit une tous les 300 mètres environ), ce système propose 1 000 vélos disponible à tout instant de la journée.

La station la plus proche de la Z.A.C. Saint-Just est toutefois située à environ 1,2 km de la Z.A.C. Saint-Just. Cette station de vélos est accessible par la ligne de bus 81 (arrêt Flammarion / Cassini).

IV.6.3.3. TRANSPORTS INDIVIDUELS

☞ *Volume 2/2 – planche 4e : desserte et accessibilité*

☞ *Données : Etude de trafic – Egis – 2011*
Etude de trafic – ATT - 2002

TRAMES VIAIRES

Le secteur de la Z.A.C. Saint-Just est fortement marqué par les **voies de desserte rapide** que sont :

- *le boulevard Fleming (est-ouest) connecté à l'ouest aux autoroutes A7 et A55*
- *le boulevard du Maréchal Juin (nord-sud) reliant le quartier de la Capelette à celui de la Rose.*

Ces infrastructures routières sont positionnées en surplomb du site étudié et structures fortement le quartier.

Le Bd Fleming provoque une partition de la de la Z.A.C. Saint-Just, malgré une certaine transparence (Av. Saint-Just et passage piéton entre la rue Sainte Adélaïde et l'esplanade du Dôme).

Le secteur de la Z.A.C. Saint-Just comprend également un **système viaire complexe** déterminé par les voies suivantes :

- *l'avenue de Saint-Just (artère principale nord-sud),*
- *le boulevard Saint-Bruno (nord-sud) qui revêt un caractère de proximité situé entre l'avenue Saint-Just et le boulevard Maréchal Juin, en sens unique du nord au sud,*
- *la rue Sainte-Adélaïde en sens unique allant de l'ouest à l'est depuis l'avenue de Saint-Just aboutissant en impasse,*
- *le boulevard Meyer, en sens unique allant de l'ouest à l'est depuis l'avenue de Saint-Just aboutissant en impasse également,*
- *la rue Achard connectée à l'avenue de Saint-Just et au boulevard Saint-Bruno en sens unique d'ouest en est,*
- *la rue Labry connectée au boulevard Saint-Bruno à l'avenue de Saint-Just d'est en ouest,*
- *la rue Jean Dussert connectée à l'avenue de Saint-Just en double sens en direction de l'ouest (cinq avenues).*

L'avenue Saint-Just, représente l'artère principale reliant le centre-ville de Marseille vers les quartiers du nord-est de la ville. La desserte locale sur les voies secondaires s'opère par l'avenue de Saint-Just à partir de carrefours à feux.

Le reste du secteur est maillé par un ensemble de voies secondaires telles que la rue Sainte-Adélaïde ou la rue Meyer représentant la desserte locale du secteur au vu de la forte circulation présente sur l'avenue de Saint-Just. Ces voies sont cependant en sens unique également en impasse et présentant un faible potentiel de maillage.

TRAFIC

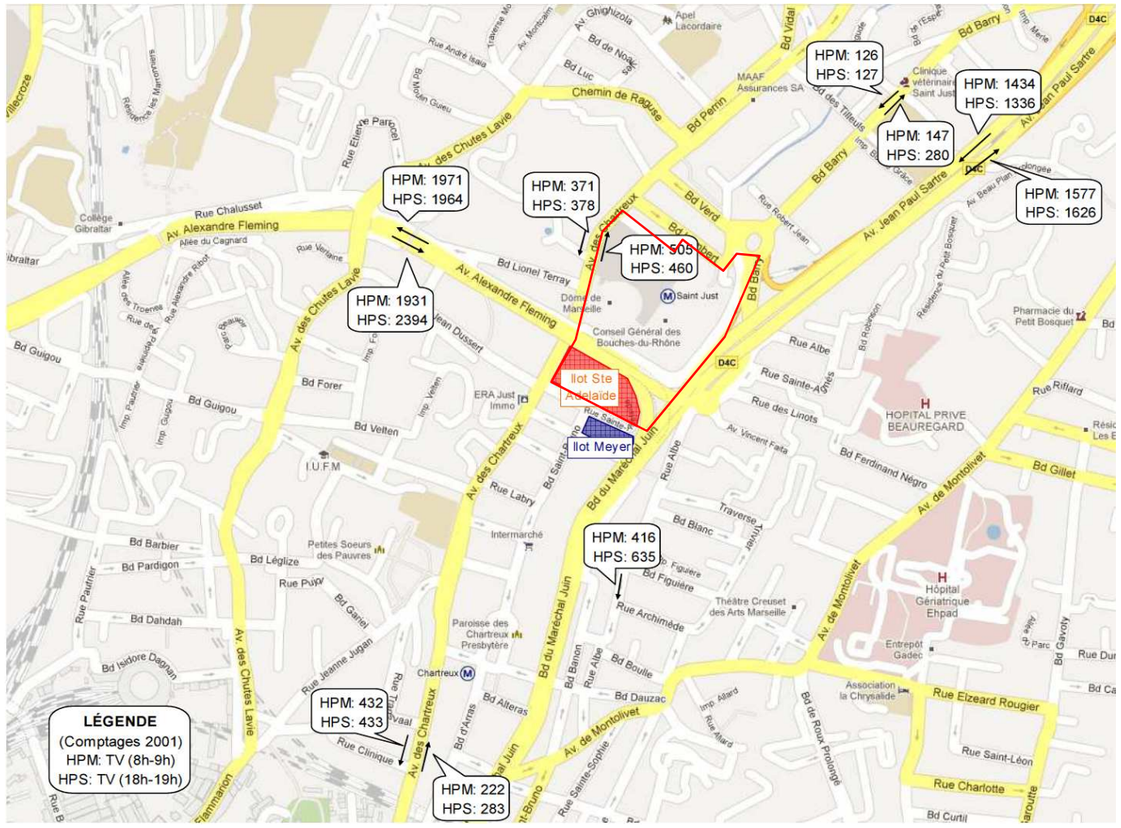
- *Volume 2/2 – planche 4f : trafic routier*
- *Données : Etude de trafic – Egis – 2011*
  Etude de circulation – A.T.T. – 2002

Les flux de circulation peuvent être classés en deux catégories :

- **les flux de circulation de transit**. La circulation automobile y est très importante, voire saturée aux heures de pointe (voie rapide et boulevard Fleming) ;
- **les flux de circulation interne**. Ils correspondent aux voies de desserte, plus ou moins bien entretenues, mais fortement fréquentées par les automobiles comme par les piétons. Il est à noter que les trottoirs sont souvent étroits, quelquefois inexistants sur un coté de la rue (avenue des Chutes-Lavies).

Une **étude de circulation établie en 2002** par le bureau d'étude ATT révèle de nombreux dysfonctionnement et les impacts de tout développement urbain du secteur sur la circulation et le schéma d'organisation de la desserte. Afin de connaitre le fonctionnement du secteur, un recueil de données (comptage) avait été établi permettant de révéler que l'avenue supporte un important trafic et présente de nombreux carrefours saturés en heure de pointe tels que celui de la rue Sainte-Adélaïde.

Une **étude de circulation réalisée en 2011** par le bureau d'étude Egis est venue compléter et réactualiser ces données.


HPM: 126
HPS: 127
HPM: 1434
HPS: 1336
HPM: 147
HPS: 280
HPM: 1577
HPS: 1626
HPM: 1971
HPS: 1964
HPM: 371
HPS: 378
HPM: 505
HPS: 460
HPM: 1931
HPS: 2394
Ilot Ste Adelaide
Ilot Meyer
HPM: 416
HPS: 635
HPM: 432
HPS: 433
HPM: 222
HPS: 283
LÉGENDE
(Comptages 2001)
HPM: TV (8h-9h)
HPS: TV (18h-19h)
Chemin de Redon
Av. Jean Paul Sartre
Av. Alexandre Fleming
Av. des Chutes Lavie
Av. des Chartreux
Bd du Maréchal Juin
Av. de Montolivet
Rue Elzeard Rougier
Rue Saint-Léon
Rue Charlotte
Bd Lionel Terray
Bd Verd
Bd Barry
Rue Albe
Rue Sainte-Adélaïde
Rue Archimède
Bd Figuière
Bd Blanc
Bd Ferdinand Nègro
Bd Gillet
Rue Rifiard
Rue Labry
Bd Veilen
Bd Forer
Bd Guigou
Bd Barbier
Bd Pardigon
Bd Dahdah
Bd Léglize
Rue Pavin
Bd Garnier
Bd Isidore Dagnan
Rue Jeanne Jugan
Rue Clinique
Bd d'Arras
Bd Alteras
Bd Boulle
Bd Dauzac
Bd Curtil
Rue Pauffier
Rue Flammarion
Rue Robert Jean
Rue Albert Roberty
Rue Ventaine
Rue Etienne Parrocel
Rue André Isaia
Rue Jean Dussert
Rue Robert Bosquet
Rue Robert Robinson
Rue Roux Prolongé
Rue Saint-Sophie
Rue Allard
Rue Curtil
Rue Garoutte
Rue Bd Bruno
Av. Ghighizola
Av. Montolivet
Av. Beau Plan
Av. Vincent Feta
Av. Allée du Cagnard
Av. Allée des Troenes
Av. Allée Ribot
Av. Allée Pauffier
Av. Allée Guigou
Av. Allée Bosquet
Av. Allée Velten
Av. Allée Fabre
Av. Allée Dussert
Av. Allée Verte
Av. Allée Parrocel
Av. Allée Isaia
Av. Allée Gueu
Av. Allée Montolivet
Av. Allée Ghighizola
Av. Allée Beau Plan
Av. Allée Vincent Feta
Av. Allée Figuière
Av. Allée Archimède
Av. Allée Boulle
Av. Allée Dauzac
Av. Allée Allard
Av. Allée Curtil
Av. Allée Garoutte
Av. Allée Bruno
Av. Allée Saints-Sophie
Av. Allée Roux Prolongé
Av. Allée Robert Jean
Av. Allée Robert Robinson
Av. Allée Rifiard
Av. Allée Albe
Av. Allée Sainte-Adélaïde
Av. Allée Labry
Av. Allée Blanc
Av. Allée Traverse
Av. Allée Ferdinand Nègro
Av. Allée Gillet
Av. Allée Rue Elzeard Rougier
Av. Allée Rue Saint-Léon
Av. Allée Rue Charlotte
Av. Allée Bd Curtil
Av. Allée Bd Garoutte
Av. Allée Bd Bruno
Av. Allée Bd Saints-Sophie
Av. Allée Bd Roux Prolongé
Av. Allée Bd Robert Robinson
Av. Allée Bd Rifiard
Av. Allée Bd Albe
Av. Allée Bd Sainte-Adélaïde
Av. Allée Bd Labry
Av. Allée Bd Blanc
Av. Allée Bd Ferdinand Nègro
Av. Allée Bd Gillet
Av. Allée Bd Figuière
Av. Allée Bd Archimède
Av. Allée Bd Boulle
Av. Allée Bd Dauzac
Av. Allée Bd Allard

- Des données de la campagne de comptages réalisée par Provence Comptage Routier (PCR) le 13/09/2011, concernant deux heures de pointes (matin et soir). Ces résultats sont présentés sur la planche 4f – volume 2/2).

La **planche 4f (Cf. volume 2/2)** présente une analyse plus détaillée des trafics dans la Z.A.C. Saint-Just et aux alentours immédiats.

- A **l'heure de pointe du matin**, on remarque des trafics de l'ordre de 500 véhicules sur l'Avenue des Chartreux dans les deux sens. Au sud de la rue Pierre Roche, les comptages directionnels indiquent une hausse de trafic par rapport aux comptages automatiques de l'ordre de 100 véhicules dans les deux directions.

  Au niveau du giratoire Barry (6), les comptages ont montrés qu'il existe un fort mouvement de demi-tour (750 véh) depuis le boulevard Barry Sud et reprenant ce boulevard afin de se diriger vers l'avenue Sartre Ouest. Ceci s'explique par le fait que ce mouvement est impossible au niveau du giratoire précédent (7).

- À **l'heure de pointe du soir**, le même constat que celui du matin, peut être établi. Les trafics sur l'avenue des Chartreux s'étalent entre 350 et 600 véhicules et les échanges avec les rues perpendiculaires sont faibles.

  Au niveau des giratoires Barry (6) et Albe (7), les trafics globaux sont moins élevés que le matin et le demi-tour sur le boulevard Barry Sud n'est emprunté que par 150 véhicules.

- L'avenue des Chartreux entre les rues Sainte-Adélaïde et Pierre Roche est peu fréquentée aux heures de pointe.

  Les comptages directionnels ont montré des niveaux de trafic de l'ordre de 400 à 500 véhicules.

  Aux niveaux des carrefours à feux, on remarque cependant la formation de petites files d'attente mais dont les véhicules stockés passeront tous lors du cycle suivant.

- Très peu de véhicules empruntent cet axe à sens unique. Ceci s'explique en partie par l'absence de construction sur les ilots Adélaïde et Meyer ainsi que par les sens uniques et les voies sans issue des rues connexes qui sont également peu fréquentées.

  De plus, l'avenue des Chartreux étant fluide et directe, celle-ci attire la majorité du trafic.

- Un point difficile du secteur d'étude se situe au niveau de l'intersection du boulevard Verd avec l'avenue Saint-Just. En effet, la gestion par « STOP » empêche le bon écoulement des mouvements de tourne-à-gauche du boulevard Verd vers l'avenue Saint-Just. Ceci à pour impact de créer des remontées de file jusqu'au rond-point « Barry » en amont.

Globalement, le fonctionnement du réseau viaire au niveau de la Z.A.C. Saint-Just est plutôt satisfaisant. Les principales difficultés sont les suivantes :

- Circulation très intense sur les axes Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre, saturés aux heures de pointe ;
- Tourne à gauche difficile pour les usagers venant du giratoire Barry et s'engageant sur l'avenue Saint-Just ;
- Ecoulement perturbé au niveau du carrefour Saint-Just – Sainte-Adélaïde ;
- Conflit de circulation au droit de la sortie du parking souterrain de l'Hôtel du Département à l'heure de pointe du soir.

La résolution de ces difficultés relève du plan de circulation de l'ensemble du quartier et ne peut pas être obtenue dans le cadre limité de l'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just.

Par ailleurs, la mise en service de la rocade L2 devrait dans l'avenir réduire fortement le trafic sur les axes principaux (Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre.

STATIONNEMENT

☞ *Volume 2/2 – planche 4g : stationnement*

- Le stationnement est une composante et un levier essentiel de la politique des déplacements et d'urbanisme. Depuis 2001, Marseille Provence Métropole exerce la compétence en matière de parcs de stationnement tant en enclos qu'en ouvrage selon

différent mode de gestion : régie directe et délégation de service public sur l'ensemble de son territoire.

- **Marseille compte de nombreux parkings aménagés** (Républiques, Blancarde, Jaurès, De gaulle, Préfecture, Castellane, Estienne d'Orves, Corderie, Baret, Monthyon, Cours Julien, Timone, Phocéens, Arvieux, Espercieux, Jules Verne et Vallier et les parkings en enclos des plages, Jules Guesde et Oddo et Lyon), soit :
  - ✓ 18 parkings en ouvrage : 10 824 places
  - ✓ 11 parkings en enclos : 1 165 places.

  On compte également des parkings de dissuasion ou « **parkings-relais** », destinés à encourager l'usage des transports collectifs pour les usagers venant de l'extérieur de l'agglomération (la Rose, Saint-Just, Malpassé, Frais Vallon, Bougainville, Rond-Point du Prado, Timone, Fourragère et Louis Armand).

- Le **secteur de la Z.A.C. Saint-Just** ne compte pas de parking aménagé (en ouvrage ou en enclos) ouvert à tous les usagers. Le plus proche est le parking de l'hôpital Beauregard, ouvert 24h/24, situé à 200 m environ des limites de la Z.A.C. vers le sud-est, rue des Linots.

  En revanche, on remarque plusieurs **parkings aménagés pour un public restreint** :
  - ✓ parking-relais (Cf. ci-dessous) ;
  - ✓ stationnement de l'Hôtel du Département, réservé au personnel ;
  - ✓ stationnement non aménagé des poids-lourds et V.I.P. liés au fonctionnement du Dôme (Cf. ci-dessous).

Remarque : le parking du Conseil Général est en accès libre les soirs de représentation (Dôme), ce qui évite de stationner illégalement dans un quartier très résidentiel, donc étant attaché particulièrement au calme.

- Les **parkings-relais** permettent le stationnement des usagers des transports en commun et notamment du métro.

  Le plus proche de la Z.A.C. Saint-Just se situe entre le **giratoire Barry** et l'atelier des Sapeurs-pompiers de Marseille. Sa capacité est de 326 places véhicules légers.

  Deux autres parkings relais sont en projet à proximité plus ou moins immédiate de la Z.A.C. Saint-Just :
  - ✓ l'un à Frais Vallon (à environ 1 km au nord-est de la Z.A.C.)
  - ✓ l'autre à Longchamp-Cassini (à environ 1 km au sud-ouest de la Z.A.C.).

- **On constate un grand nombre de places de stationnement, majoritairement non organisées, de part et d'autre des voiries, en débordant sur les trottoirs**, **ce qui rend difficile les circulations douces (piétons, cycles et P.M.R.) sur la rue Sainte-Adélaïde, le boulevard Meyer et surtout l'avenue Saint-Just,** voire impossible pour personnes handicapées.

AUTOPARTAGE

Ce projet de Schéma de cohérence des modes doux prévoit notamment de créer une station **d'Autopartage** (pôle d'échange avec stationnement sécurisé) à proximité de la Z.A.C. Saint-Just.

*N.B. : **Autopartage** est un dispositif de location de voiture en « libre-service » fonctionnant à l'image des dispositifs type « Vélib » (Source : http://www.autopartage-provence.com/Mode-d-emploi).*

IV.6.4. FONCTIONNEMENT PARTICULIER LORS DES SPECTACLES AU DOME

☞ *Données : Etude d'aménagement complémentaire – ZAC Saint Just – 2012 Atelier9-Cyclades*

« L'équipement de salle de spectacle « Le Dôme » a été créé dans les années 1990. Son emprise technique se compose de la salle, de son accès par l'avenue de St Just, des bureaux en préfabriqués sous la passerelle et d'un local technique également situé sous cette dernière. Poids lourds et bus de troupes s'implantent sur cette emprise.

Selon le Directeur technique du Dôme, aujourd'hui, face à la crise de l'industrie de la musique, les artistes s'orientent de plus en plus vers des concerts à grand spectacle. Ainsi, les concerts présentent des besoins en logistique et capacité de stationnement plus importants en raison du nombre de semi-remorques et de bus qui augmente. Ces demandes peuvent aller de 9 véhicules lourds (semi-remorques + bus), un véhicule personnel et une ambulance ; jusqu'à 26 véhicules lourds (semi-remorques + bus), un véhicule personnel, 2 ambulances.

Avec une telle demande, l'emprise technique actuelle du Dôme est insuffisante.

Ainsi, aujourd'hui, la Ville met à disposition du Dôme les parcelles situées au sud de la passerelle du Boulevard Fleming. Suite à diverses négociations financières, le Dôme occupe désormais l'ensemble de ces parcelles pour chaque concert quels que soient ses besoins.

Par ailleurs, le fonctionnement du Dôme engendre d'autres besoins de stationnement (personnel, invités...). Un accord avec le Conseil Général a été établi pour mutualiser leur parking souterrain pour le personnel du Dôme et les spectateurs. La mise à disposition de ce parking est organisée à partir de 18h en soir de concert. Cependant, le personnel du Dôme doit être présent en salle à partir de 17h30. Ainsi, aujourd'hui, le personnel technique et de vente du Dôme ne possède aucun parking attitré et doit trouver un stationnement au sein du quartier de St Just. Selon les concerts, ces employés sont de l'ordre de 50 à 100 personnes.

Lors de concerts ou spectacles, de nombreuses personnalités sont invitées par les artistes. Ces véhicules VIP sont alors implantés au sein de l'emprise technique élargie du Dôme et côtoient le trafic des poids lourds. Cependant, au vu de leur titre, ces personnalités empruntent une sortie spécifique : le portail donnant sur le boulevard St Bruno au Sud des parcelles.

Enfin, le Dôme présente une capacité de 2500 à 8000 spectateurs. Le parking souterrain du CG13 offre une capacité de stationnement de 600 places. Les concerts se programment autant en semaine qu'en weekend end, ce qui pose la problématique des transports en commun notamment du métro marseillais ouvert seulement jusqu'à minuit les weekends ou soirs de match de l'Olympique de Marseille. Ainsi, les spectateurs en grande majorité automobilistes, investissent les rues et parkings du quartier St Just qui est dès lors saturé.

En conclusion, le fonctionnement et le rayonnement du Dôme engendrent des besoins et difficultés de stationnement pour :

- *le personnel technique et le matériel (notamment poids-lourds.)*
- *le personnel,*
- *les personnalités (V.I.P.)*
- *et les spectateurs. »*

(Source : Etude d'aménagement complémentaire – ZAC Saint Just – 2012 Atelier9-Cyclades)

IV.7. DOCUMENTS D'URBANISME

IV.7.1. SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (S.C.O.T.)

- *Volume 2/2 – planche 5a : P.A.D.D. du S.C.O.T.*
- *Volume 2/2 – planche 5b : D.O.G. du S.C.O.T.*
- *Données : P.A.D.D. du S.C.O.T., D.O.G. du S.C.O.T.*

IV.7.1.1. S.C.O.T.

- *Données : Diagnostic du S.C.O.T. de Marseille Provence Métropole*

PRESENTATION

La création de la communauté urbaine de **Marseille-Provence-Métropole** (M.P.M.) le 7 juillet 2000 participe de la structuration institutionnelle de l'aire métropolitaine, avec les communautés d'agglomération voisines du Pays d'Aix-en-Provence, du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, du Pays de Martigues, de Ouest-Provence et de Salon/Étang-de-Berre/Durance.

Le Projet d'agglomération, approuvé en juin 2004, a lancé les premières bases du développement de M.P.M. Il est bâti autour de trois axes stratégiques :

- ✓ accroître l'attractivité du territoire,
- ✓ améliorer la vie quotidienne,
- ✓ valoriser l'environnement.

Il s'agit dès lors de définir les conditions de sa mise en œuvre, notamment en termes d'organisation du territoire. Certaines de ces conditions ont déjà été précisées dans le cadre de l'élaboration de politiques communautaires, parmi lesquelles :

- le logement, avec le Programme Local de l'Habitat (P.L.H.) adopté en juin 2006 et mis en conformité en 2010 ;
- les déplacements, au travers du Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.), approuvé en février 2006 ;
- le développement économique, pour lequel des Orientations Stratégiques ont été approuvées en décembre 2007.

Le **Schéma de Cohérence Territoriale (S.C.O.T.)** de M.P.M. a pour objectif de veiller à la mise en cohérence de ces politiques sectorielles et de les traduire dans un projet d'ensemble à plus long terme, intégrant d'autres problématiques, notamment celles concernant l'environnement et l'organisation spatiale du territoire. Ce projet global, d'envergure communautaire et partagé par l'ensemble des communes impliquées, s'inscrit ainsi dans la perspective d'un développement et d'un aménagement durables du territoire de M.P.M.

A l'issue du diagnostic, la démarche d'élaboration du S.C.O.T. se poursuit par étapes, avec l'élaboration d'un Projet d'Aménagements et de Développement Durable et d'un Document d'Orientation Générale.

PROJET D'AMENAGEMENTS ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (P.A.D.D.).

- *Volume 2/2 – planche 5a : P.A.D.D. du S.C.O.T.*
- *Données : P.A.D.D. du S.C.O.T.*

M.P.M. est au cœur d'une métropole aux enjeux communs de préservation de la qualité des espaces naturels et maritimes, de dynamismes économiques et résidentiels et d'intensité des échanges.

Le renouvellement urbain constitue un principe dans l'organisation du territoire. MPM fait le choix de préserver ses espaces naturels et forestiers et de sauvegarder durablement ses terres agricoles (ce qui nécessite l'élaboration d'un véritable projet agricole).

Cela conduit le SCOT à décliner les principes du développement durable sous l'angle d'un équilibre nouveau entre renouvellement urbain, cohésion et rebond économique profitable à toutes les catégories de population.

Les objectifs de Marseille-Provence-Métropole à l'horizon de 20 prochaines années sont :

- ✓ une augmentation de 80 000 à 100 000 habitants
- ✓ une augmentation de 80 000 logements
- ✓ une augmentation de 80 000 emplois

DOCUMENT D'ORIENTATION GENERALE (D.O.G.)

- ☞ *Volume 2/2 – planche 5b : D.O.G. du S.C.O.T.*
- ☞ *Données : D.O.G. du S.C.O.T.*

Défini par le Code de l'Urbanisme, le D.O.G. précise les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés. Il localise les espaces et sites naturels ou urbains à protéger. Il assure également les grands équilibres entre les espaces urbains ou à urbaniser et les espaces naturels agricoles ou forestiers en définissant les objectifs des politiques publiques d'aménagement. Ainsi, il garantit :

- la cohérence **au sein du SCOT**, (le D.O.G. traduit les objectifs du PADD sous forme de prescriptions et de recommandations) ;
- la cohérence du S.C.O.T. **avec l'ensemble des politiques publiques** concernant le territoire de MPM.
- la cohérence **des politiques conduites par MPM** : les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), le Programme Local de l'Habitat (PLH), le Plan de Déplacements Urbains (PDU) devront être compatibles avec le DOG.

Le D.O.G. tel qu'arrêté à décembre 2011 est organisé autour de six « ambitions » suivantes :

1. Etre la tête de pont d'un territoire métropolitain à vocation euro-méditerranéenne
2. Le littoral, une identité forte à ménager
3. Promouvoir un rapport exemplaire entre ville et nature
4. Restructurer durablement l'armature urbaine
5. Construire une ville des proximités
6. Les Approches territoriales (territoires de projets et centralités

LA Z.A.C. SAINT-JUST

Parmi les « ambitions » du D.O.G. tel qu'arrêté à décembre 2011 présentées ci-dessus, certaines concernent plus directement le secteur de la Z.A.C. Saint-Just ou le projet d'aménagement :

1. Etre la tête de pont d'un territoire métropolitain à vocation euro-méditerranéenne
   - ✓ Assurer au territoire métropolitain une accessibilité complète
     - o Valoriser les portes d'entrée métropolitaines
   - ✓ Intensifier l'attractivité et le rayonnement du territoire par une offre économique diversifiée
2. Le littoral, une identité forte à ménager
3. Promouvoir un rapport exemplaire entre ville et nature
4. Restructurer durablement l'armature urbaine
   - ✓ Gérer de façon dynamique et équilibrée le développement
   - ✓ Valoriser l'urbanisation au sein de sites stratégiques et autour des axes de transports en commun
   - ✓ Intensifier la trame urbaine pour répondre aux objectifs de développement
     - o Renforcer la constructibilité de la trame urbaine
5. Construire une ville des proximités
   - ✓ Mettre en œuvre la mixité sociale dans les communes de MPM et les arrondissements de Marseille
   - ✓ Renouveler les identités locales par la qualité urbaine
     - o Développer la qualité du cadre bâti

- Qualifier les espaces publics
- Améliorer la qualité des entrées de ville

6. Les Approches territoriales (territoires de projets et centralités
   - ✓ Les centralités
     - L'Hyper-centre de Marseille, cœur de la cité du territoire métropolitain

N.B. : Le S.C.O.T. n'est pas un document directement opposable à un projet. En revanche, **ses orientations doivent se traduire dans les documents d'urbanisme, en l'occurrence le P.O.S. de Marseille (en cours de révision) et par conséquent dans le R.A.Z. Saint-Just.**

IV.7.2. P.O.S. DE MARSEILLE

☞ *Données : http://www.marseille-provence.com/thematiques/habitat-urbanisme-politique-de-la-ville/un-plan-local-durbanisme/plan-doccupation-des-sols-de-marseille.html*

La commune de Marseille est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) approuvé le 30 juin 1981.
Celui-ci a fait l'objet de plusieurs révisions, la plus récente ayant été approuvée le 22 décembre 2000.
Il a également fait l'objet de modifications, la plus récente étant approuvée le 26 mars 2012.

Il est en cours de révision pour prendre la forme d'un P.L.U.

IV.7.2.1. ZONAGE REGLEMENTAIRE

☞ *Volume 2/2 – planche 6a : POS de Marseille – zonage*

La Z.A.C. Saint-Just fait l'objet d'un zonage spécifique. Elle est munie d'un Plan d'Aménagement de Zone (P.A.Z.) et d'un règlement d'Aménagement de Zone. (R.A.Z) particulier (Cf. paragraphe IV.7.1. ci-dessous).

IV.7.2.2. SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

☞ *Volume 2/2 – planche 6b : POS de Marseille – servitudes*
☞ *Volume 2/2 – planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détail)*
☞ *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*
☞ *Données : http://www.marseille-provence.com/assets/plugins/tinymce/jscripts/tiny_mce/plugins/filemanager/files/pos/planchesdeservitudes/SUP_zoneperipherie%202_20042011.pdf*

La Z.A.C. Saint-Just est soumise aux servitudes d'utilité publique suivantes :

- servitude PT1 liée aux télécommunications : la Z.A.C. Saint-Just se situe dans le corridor de protection contre les interférences radioélectriques « Entrecasteaux – Belcodène » n°13-03-001 ;
- servitude liée au classement en « voie bruyante de 1ere catégorie » du Bd Fleming et de l'axe Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre, ce qui impose un recul des nouvelles habitations ou des précautions constructives particulières ;
- servitude liée au caractère inondable de certaines voiries (Av de Saint-Just, rue Sainte Adélaïde, Bd Saint-Bruno… - Cf ; planche 6c – volume 2/2) ;
- servitude liée à la présence en sous-sol des équipements du métro.

Par ailleurs, la Z.A.C. est localisée en majorité en zone inondable selon la liste des servitudes du **P.O.S. approuvée en conseil municipal du 29 mai 1993**, annexée au R.A.Z. par délibération du conseil municipal 95/555/U du 19 mai 1995. En revanche, le P.O.S. révisé par délibération du conseil municipal du 22 décembre 2000 ne fait pas apparaitre cette servitude (Cf. volume 2/2 - planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détails).

La Z.A.C. Saint-Just n'interfère pas avec le périmètre de 500 m défini autour des Monuments Historiques classés ou inscrits.

Enfin, en dehors du périmètre de la Z.A.C. Saint-Just, l'ilot compris entre l'esplanade Saint-Just et le boulevard Lambert est soumis à une servitude concernant les toitures.

IV.7.2.3. E.B.C.

La zone d'étude ne comporte et n'est comprise dans aucun Espace Boisé Classé.

IV.7.2.4. Z.P.P.A.U.P.

Le secteur d'étude n'est pas compris dans le périmètre d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager.

IV.7.2.5. LOI LITTORAL

Commune riveraine de la mer Méditerranée, Marseille est soumise aux dispositions de l'article L 146-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, anciennement loi n°86-2 du 3 janvier 1986 dite « Loi Littoral ». Cette dernière, qui s'impose aux documents d'urbanisme locaux, est destinée à rassembler les principes généraux de la politique de protection du littoral. Ses objectifs sont les suivants :

- la protection des espaces littoraux remarquables,
- la maîtrise de l'urbanisation du littoral,
- l'affectation prioritaire au public du littoral.

La Loi Littoral définie une bande de 100 m le long du littoral non urbanisé, dans laquelle les constructions nouvelles sont interdites.
La frange littorale de Marseille, entièrement urbanisée entre l'Estaque et la Madrague, n'est pas concernée par cette bande dite des « 100 m ».
Par ailleurs, la Z.A.C. Saint-Just est située à plus de 1 000 m du littoral.

IV.7.2.6. P.P.R.I.

☞ *Volume 2/2 – planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détail)*

La commune de Marseille fait l'objet d'un Plan de Prévention du Risque d'inondation, prescrit le 12/12/2003, mais qui n'est pas approuvé à ce jour.

Rappel : Comme indiqué au § I.8. du présent volet 2 du volume 1/2, Par ailleurs, deux ***servitudes*** *apparaissent au droit de la Z.A.C. Saint-Just :*

La Z.A.C. est localisée en majorité en zone inondable selon la liste des servitudes du P.O.S. approuvée en conseil municipal du 29 mai 1993*, annexée au R.A.Z. par délibération du conseil municipal 95/555/U du 19 mai 1995. En revanche, le P.O.S. révisé par délibération du conseil municipal du 22 décembre 2000 (Cf. volume 2/2 - planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détails) ne fait plus état de cette servitude. En revanche, le P.A.Z. en vigueur fait état de cette zone inondable.*

- ***Le plan des servitudes du P.O.S. de Marseille révisé par délibération du conseil municipal du 22 décembre 2000****, indique un risque d'inondation concernant les seules voiries (voiries au point le plus bas, Cf. volume 2/2 - planche 6c : POS de Marseille – servitudes).*

IV.7.2.7. P.P.B.E.

☞ *Données : http://www.marseille-provence.com/actions/environnement/pollution.html*

Dans le cadre de sa compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores, la Communauté urbaine a entrepris les travaux concourant à la réalisation d'une cartographie du bruit sur son territoire puis d'un **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement** (P.P.B.E.), conformément aux obligations nées de la loi 2005-1319 du 26 octobre 2005

transposant la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement. La cartographie décrivant les nuisances sonores des trafics routier, ferroviaire et aérien ainsi que des activités industrielles a été approuvée par le Conseil Communautaire du 18 juillet 2008 (délibération DDIP-008-627/08/CC).

Le Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) décrit quant à lui les actions permettant de prévenir les effets du bruit, de réduire les niveaux sonores et de protéger les zones calmes.

Le P.P.B.E. a été finalisé donnant lieu à une concertation élargie en 2009. Son approbation par Le Conseil Communautaire de MPM a eu lieu le 21 juin 2010.

N.B. : Le contexte sonore est présenté au paragraphe VIII.1.3 suivant.

IV.7.1. P.A.Z. ET R.A.Z. DE LA Z.A.C. SAINT-JUST

- ☞ *Volume 2/2 – planche 1b : Périmètre de la Z.A.C. Saint-Just*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*
- ☞ *Annexes : documents du P.A.Z. et du R.A.Z.*

La **Z.A.C. Saint-Just** a été créée par la **délibération 94/366/U** du Conseil Municipal de Marseille le 30 mai 1994. Elle fait l'objet d'un Plan d'Aménagement de Zone (ou **P.A.Z.**), approuvé par la **délibération 95/555/U** du Conseil Municipal de Marseille le 19 mai 1995.

La Z.A.C. Saint-Just fait l'objet d'un **Dossier de Réalisation** par la **délibération 94/366/U** du Conseil Municipal de Marseille le 30 mai 1994. Il a été modifié en avril 1998.

La Z.A.C. Saint-Just est donc régit par ces documents, qui précisent les règles d'urbanisme devant être appliquées dans ce périmètre.

Les principaux éléments sont présentés ci-dessous. Les documents sont présentés in extenso en annexe.

- Article 1 – **Champ d'application territorial**

Le présent règlement ainsi que les documents graphiques et annexes qui lui sont joints, s'appliquent à l'ensemble du territoire de la zone d'aménagement concerté de Saint-Just, créée par délibération du conseil municipal n°94/366 du 30 m ai 1994, et qui couvre une superficie de 82 000 m².

- Article 2 – **Champ d'application réglementaire**

Les dispositions du présent règlement se substituent aux dispositions du plan d'occupation des sols de la ville de Marseille à l'exception de celles dont l'application est prévue à l'article R 111-1 du Code de l'urbanisme.

- Article 3 – **Délimitation des zones constructibles**

En dehors des emprises des équipements publics existants sur le site, le territoire couvert par le plan d'aménagement de zone (P.A.Z.) qui comprend 6 zones constructibles délimitées sur le document graphique (Cf. planche 6d – volume 2/2). Elles diffèrent essentiellement par la nature de l'affectation des constructions et surfaces hors œuvre nette maximum.

- ✓ Zone constructible 1 : située entre le boulevard Lambert et le parvis commun à l'Hôtel du Département et au Dôme ;
- ✓ Zone constructible 2 : située au nord de la salle de spectacles ;
- ✓ Zone constructible 3 : située le long de l'avenue de Saint-Just ;
- ✓ Zone constructible 4 : située à l'angle de l'avenue de Saint-Just et de la rue Sainte Adélaïde ;
- ✓ Zone constructible 5 : située entre le viaduc Fleming et la rue Sainte Adélaïde ;
- ✓ Zone constructible 6 : située le long du viaduc Fleming au Sud de celui-ci.

Tableau 7 : Caractéristiques des zones constructibles – P.A.Z. actuel		
Zones constructibles	**Hauteur**	**S.D.P.[2]**
1	Hauteur max. 18 m	4 000 m²
2	Hauteur max. 9 m	3 000 m²
3	H compris entre 7 m et 7,5 m	4 000 m²
4	H compris entre 18 m et 21 m	9 000 m²
5	H compris entre 18 m et 21 m	27 000 m²
6	Hauteur max. 18 m	3 000 m²
Hors zones et cas particuliers	Hauteur des équipements publics : non réglementée	50 000 m²

Des prescriptions particulières affectent l'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just :

- Des hauteurs particulières sont exigées le long de l'avenue de Saint Just jusqu'à la limite du périmètre de ZAC (soit 19m + 6m) et le long du boulevard du Maréchal Juin (28m + 6m).
- Des servitudes relatives au métro et à des emplacements réservés d'élargissement de voiries sont également présentes. Ainsi, « toute construction ou installation soumise ou non à autorisation doit respecter l'intégrité des lignes et ouvrages présents ou à venir. Le cas échéant, l'observation de prescriptions spéciales peut être exigée » (art. 6 du règlement de ZAC et art. 7 du règlement du POS).
- Des servitudes d'utilité publique encadrent l'existence de voies inondables : rue Sainte Adélaïde, boulevard Meyer et boulevard Saint Bruno ainsi que l'avenue de Saint Just (Cf. paragraphe I.8. du présent volet).
- L'avenue du Maréchal Juin est classée voie bruyante (catégorie 1).
- Un alignement sur la rue Sainte Adélaïde avec un décroché vers la bastide est prévu afin de conserver dans son intégralité la bastide et son jardin.
- Une solution d'un double sens était envisagé sur la rue Ste Adélaïde au travers un emplacement réservé d'élargissement de la voie.

[2] S.D.P. : surface de plancher

IV.7.2. PROJET PLAN LOCAL D'URBANISME (P.L.U.)

IV.7.2.1. INTRODUCTION

La révision du P.O.S. de Marseille a été prescrite par délibération de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole en date du 19 février 2009 à la demande du conseil municipal de la ville de Marseille.

Cette procédure, codifiée par le code de l'urbanisme, permettra de réviser dans l'ensemble de ses composantes le document et de le faire évoluer en Plan Local d'Urbanisme conformément aux lois SRU (Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains), UH (Loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat), ENL (Loi n°2006-872 du 13 juillet 2006 portant engagement national pour le logement) et de dispositions issues des lois sur le Grenelle de l'environnement.

Trois Etapes clefs rythment l'élaboration du futur PLU :

- ✓ le diagnostic,
- ✓ le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD),
- ✓ le projet.

A ce jour, le diagnostic et le P.A.D.D. ont été réalisés. Le projet est en cours d'élaboation.

IV.7.2.2. AXES SPECIFIQUES DU P.A.D.D. DU P.L.U.

☞ *Volume 2/2 – planche 7a à 7c : P.A.D.D. du P.L.U. de Marseille*

☞ *Données : P.A.D.D. du P.L.U. – M.P.M. - octobre 2011*

Le P.A.D.D. du P.L.U. met en avant les axes spécifiques suivants, sur lesquels porteront les efforts dans le cadre du Projet de P.L.U.

- ***« Marseille, ville maritime***

Marseille est née de la mer et sa prospérité est toujours venue de la mer. Le PADD décline cette approche territoriale spécifique dans les domaines de l'économie, du renouvellement urbain, du patrimoine, du tourisme et des loisirs.

- ***Marseille, capitale Euro-Méditerranée attractive : au service d'une dynamique de création d'emplois pour tous les marseillais***

Marseille exprime une ambition résolue de développement pour renforcer son attractivité économique et résidentielle, et d'inscription de son avenir dans un cadre européen et mondial.

- ***Marseille, ville respectueuse de son environnement et patrimoine***

Marseille construit son avenir sur ses atouts naturels exceptionnels, son identité et son histoire, qui en font une ville très spécifique. La préservation et la mise en valeur de la nature en ville constituent un axe fort de ce Projet pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

- ***Marseille, ville des proximités : une offre d'habitat et un bon niveau de services urbains pour tous les marseillais***

L'habitant est au cœur du projet qui vise à apporter des réponses à ses besoins de logement, de déplacements, d'offre commerciale et de service, en recherchant toujours plus de proximité et un cadre de vie apaisé.

- ***Marseille, cap sur le renouvellement urbain : une ville économique en foncier et énergie, favorisant les éco-mobilités***

« Refaire la ville sur la ville en l'intensifiant » : cette conception nouvelle de la ville apparaît comme une priorité. Dans ce contexte, le réseau de transport en commun en site propre et son développement, constitue la colonne vertébrale d'un développement recentré sur la ville constituée et sobre en énergie. »

(Source : P.A.D.D. du P.L.U. - M.P.M. - octobre 2011).

IV.7.2.3. ENJEUX CONCERNANT LA Z.A.C. SAINT-JUST

☞ *Volume 2/2 – planche 7a à 7c : P.A.D.D. du P.L.U. de Marseille*

Parmi les enjeux identifiés dans le P.A.D.D. du P.L.U., les suivants concernent ou peuvent concerner l'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just :

- Renforcer le rôle des centralités et favoriser la proximité en développant une offre résidentielle, d'équipements, de commerces et de services à chaque échelle : centralités métropolitaines, centres de secteurs marseillais, principaux noyaux villageois et centres de quartiers.
- Développer une offre de logements pour tous les Marseillais et promouvoir l'intégration sociale.
- Poursuivre les politiques d'aide à l'accès au logement engagées depuis plusieurs années : production de logements aidés ou à coûts maîtrisés (logement social, chèque 1er logement…), développement d'une offre de logements et d'hébergements adaptée aux populations fragilisées (personnes âgées, personnes handicapées,…) ou faisant l'objet de politiques spécifiques de logement et d'accueil (personnes défavorisées, gens du voyage…).
- Promouvoir une répartition géographique plus homogène et une bonne insertion urbaine de cette offre de logements, dans le souci d'une solidarité territoriale renforcée et en tenant compte du contexte particulier associé à chaque opération.

V. CONTEXTE SOCIO ECONOMIQUE

V.1. POPULATION

V.1.1. DONNEES GENERALES

☞ *Données : INSEE*
AGAM

Le secteur d'étude se situe dans la partie ouest du **IV^{ème} arrondissement de Marseille**.
Le tableau ci-dessous présente les principales caractéristiques de la population de Marseille, des arrondissements proches du projet et des quartiers intéressants la zone d'étude.

Tableau 8 : Evolution de la population

	Marseille	*IVéme*	*XIIIléme*	*XIIéme*	*Quartier « Les Chartreux"*	*Iris Le Dôme*[3]
Population 2008 habitants	851 420	47 243	89 014	58 775	9 473	85
Evolution 1999-2008	+53 929	+3 463	+9 100	+2 371	-	-
Densité habs/km²	3 538,4	16 290,7	3 163,3	4 168,4	-	1,03

Données : I.N.S.E.E. ; A.G.A.M.

La population de Marseille présente une forte progression depuis 1999, qui s'inscrit en rupture avec la stabilité mesurée au cours des années 1990.

V.1.1.1. STRUCTURE PAR AGE DE LA POPULATION

Tableau 9 : Population par âges en 2008

Répartition de la population selon l'âge en %	*Marseille*	*IVéme*	*XIIIléme*	*XIIéme*	*Quartier « Les Chartreux"*	*Iris Le Dôme*
0 à 19 ans	211 880	10 154	26 008	12 923	2 094	8
20 à 64 ans	491 332	27 440	50 104	32 691	5 598	56
65 ans ou plus	148 208	9 648	12 902	13 161	1 781	21

Données : insee, Agam

V.1.2. CARACTERISTIQUE DE L'IRIS DU DOME

☞ *Données : http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/iris.htm*

Les communes d'au moins 10 000 habitants sont découpées en IRIS[4], sigle qui signifiait « Ilots Regroupés pour l'Information Statistique » et qui fait référence à la taille visée de 2 000 habitants par maille élémentaire. L'IRIS constitue la « brique de base » en matière de diffusion de données infra-communales, qui respecte des critères géographiques et démographiques et dont les contours sont identifiables sans ambigüité et stables dans le temps.

[3] Le périmètre Iris « Le Dôme » couvre approximativement la Z.A.C. Saint Just.

[4]La France compte environ 16 100 IRIS

L'IRIS du Dôme reprend le périmètre de la Z.A.C. en intégrant au nord les habitations entre l'esplanade Saint-Just et le boulevard Lambert. Ce périmètre est donc délimité par :

- La rue Sainte-Adélaïde au sud ;
- L'avenue Jean-Paul Sartre à l'est ;
- L'avenue Saint-Just à l'ouest ;
- Le boulevard Lambert au nord

L'IRIS du Dôme est marqué par la présence de grands équipements publics (Hôtel du Département, salle de spectacle). Sa population est extrêmement réduite et se limite aujourd'hui à sa frange nord.

V.2. LOGEMENTS

V.2.1. PLAN LOCAL DE L'HABITAT

V.2.1.1. PRESENTATION

« La loi nº 2006-872 du 13 juillet 2006 portant Engagement national pour le logement (dit loi ENL), modifiée par la loi n° 2009-323 du 25 mars 20 09 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion (dit loi MOLLE), un PLH est obligatoirement élaboré dans toutes les communautés de communes compétentes en matière d'habitat de plus de 30 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 10 000 habitants, dans toutes les communautés d'agglomération et toutes les communautés urbaines, ainsi que pour les communes de plus de 20 000 habitants, non membres d'un EPCI. » (Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Programme_local_de_l'habitat).

La Communauté de Marseille Provence Métropole est dotée d'un Plan Local de l'Habitat depuis le 26 juin 2006.

Le 19 décembre 2008, le Conseil de Communauté de Marseille Provence Métropole a décidé d'engager une démarche de mise en conformité du P.L.H. afin de répondre aux nouvelles orientations adoptées par Marseille Provence Métropole et aux obligations de la loi sur le Droit au Logement Opposable concernant le rattrapage du nombre de logements sociaux et de logements d'hébergement d'urgence.

Avec la publication de la loi du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre les exclusions, de nouvelles exigences ont été formulées afin de renforcer la portée opérationnelle du PLH et de le placer au cœur des dispositifs des politiques de l'habitat.
Le programme d'actions est détaillé et doit désormais indiquer pour chaque commune ou secteur :

- le nombre et les types de logements à réaliser,
- les moyens, notamment fonciers, à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs et principes fixés,
- l'échéancier prévisionnel de réalisation de logements et du lancement d'opérations d'aménagement de compétence communautaire.

De même, l'objectif de lutte contre l'étalement urbain doit désormais être clairement affiché.

Par ailleurs cette mise en conformité du PLH communautaire doit prendre en compte :

- ✓ le Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées (PDALPD) des Bouches-du-Rhône dont la révision a été engagée en 2008,
- ✓ le Schéma Départemental des Gens du Voyage (SDGV) dont la révision a été engagée début 2009.

Au regard de ces éléments et par délibération du 23 décembre 2009, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole a décidé de réaliser avant fin mars 2010 la production des éléments permettant d'enrichir le document d'origine pour satisfaire à la fois aux nouvelles orientations adoptées par la Communauté Urbaine et aux exigences réglementaires.

Ce nouveau document s'inscrit dans la continuité du PLH adopté en 2006. Sans toucher à l'équilibre du PLH actuel, cette démarche permet donc de rendre le dispositif plus opérationnel et efficace, afin d'atteindre les objectifs de productions fixés.

Le tableau suivant présente quelques chiffres clés sur les logements dans la zone d'étude et à proximité immédiate de celle-ci.

Tableau 10 : Les logements au sein et à proximité de la Z.A.C. Saint-Just

Logements (2008)	Marseille	IV^{éme}	XIII^{éme}	XII^{éme}	Quartier « Les Chartreux"	Iris Le Dôme
Nombre de logements	411 524	26 718	36 124	26 806	5 407	77
Pourcentage de résidences principales	91,3%	90,1%	95,1%	94,3%	89,8%	80,4%
Pourcentage de propriétaires	44,3%	44,2%	44,2%	61,3%	37,2%	24,2%
Pourcentage de résidences principales avant 1949	32,9%	45,3%	12,5%	22,2%	-	-

Les logements au sein de l'Iris Le Dôme sont peu nombreux. Seule une dizaine de bâtiments, situés au nord du Dôme et une bastide située au niveau de l'îlot Sainte-Adélaïde, sont concernés. En se plaçant à l'échelle du quartier « les Chartreux », les logements sur l'Iris Le Dôme ne représentent qu'un peu plus de 1% des logements (le quartier les Chartreux représente environ 20% des logements du IV^{ème} arrondissement). Plus de 80 % de ces logements sont des résidences principales et environ 24% des habitants sont propriétaire de leur logement.

Avec plus de 47 000 habitants en 2008 et une augmentation constante de la population depuis 1999, le quartier Les Chartreux et ses 26 718 logements est actuellement, à l'image de la ville de Marseille, en manque de logements.

V.2.1.2. L'ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC DU PLH

- Un contexte en évolution constante : Le contexte économique et social a fortement évolué et les grandes tendances se sont largement infléchies.
  Les besoins en logements (sociaux et privés) sont sans cesse plus importants. La croissance démographique s'est accélérée, elle se conjugue à la poursuite de la baisse de la taille des ménages et à la modification des modes de vie (double résidence, familles recomposées etc.).
- Une population en augmentation et de nouveaux besoins à satisfaire : avec plus d'un million d'habitants en 2007, MPM a retrouvé un rythme de croissance démographique jamais atteint depuis les années 1970. Ainsi MPM a gagné plus de 57 000 habitants, entre 1999 et 2007, cette situation restant largement imputable au solde naturel.
- La baisse de la taille des ménages se poursuit : amorcée dès les années 1970, le nombre de personnes par ménage diminue pour passer de 2.29 personnes en 1999 à 2.23 personnes en 2006. La taille des ménages reste toutefois supérieure à celle des intercommunalités comparables à MPM. Plus encore, cette dernière compte parmi celles où la taille a le moins diminué entre 1999 et 2006.
- Le vieillissement de la population se confirme : MPM se caractérise par une part de jeunes adultes relativement faible (13% de 20 à 29 ans en 2006, classe d'âge qui comprend les jeunes actifs et les étudiants) et un taux de personnes âgées de plus de 65 ans élevé (18%

en 2006). Si la part des moins de 20 ans (24% des habitants) demeure supérieure à celle des plus de 65 ans, le vieillissement global de la population se poursuit.

- Des ménages aux revenus modestes : les ménages habitant MPM ont des revenus modestes, avec un revenu déclaré de 16 109 € en 2007 (revenu médian par unité de consommation des ménages fiscaux). Les revenus des ménages augmentent mais demeurent moins élevés que dans les intercommunalités de taille comparable.
- Des logements difficilement accessibles pour les plus défavorisés : le diagnostic du Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées (PDALPD) indique que près de la moitié des allocataires CAF de MPM ont un taux d'effort pour le logement supérieur à 39% de leurs revenus.
- Un parc qui amorce une diversification : avec plus de 445 000 résidences principales en 2006, l'augmentation du parc immobilier a connu une accélération significative entre 1999 et 2006 (27 500 résidences supplémentaires).
- La réalisation de logements sociaux en croissance : en 2009, MPM comptait 79 763 logements sociaux (au sens SRU) soit 17,65% des résidences principales. La mise en œuvre du PLH et de la délégation des aides à la pierre a permis de modifier cette situation puisqu'aujourd'hui, toutes les communes de MPM ont des opérations de logements sociaux en cours de réalisation ou programmées à court terme.
- L'amélioration du parc privé se poursuit.

V.2.1.3. LA MISE EN ŒUVRE DU PLH DE 2006 A 2008

Le Programme Local de l'Habitat de Marseille Provence Métropole 2006-2011 a été adopté par le Conseil de Communauté le 26 juin 2006. Il traite de la politique de l'habitat à mettre en œuvre sur le territoire communautaire, que ce soit à l'initiative des communes, de la Communauté Urbaine, de l'Etat, des autres acteurs de l'habitat, avec des objectifs partagés et une cohérence d'ensemble.

- **Objectif 1 :** Accompagner la croissance de MPM dans un souci de gestion économe de l'espace.
- **Objectif 2 :** Diversifier l'offre de logements et requalifier le parc existant (public et privé).

2.1 : La production nouvelle de logements sociaux

- Développer et mieux répartir l'offre de logements du parc public et privé

2.2 : La production de logements sociaux : Le rattrapage

- Répondre aux objectifs fixés par l'article 55 de la loi SRU

2.3 : La production de logements intermédiaires et libres

- Développer une offre de logements en location – notamment à « loyers maîtrisés »

- Développer une offre de logements en accession – notamment à « coûts maîtrisés »

2.4 : L'intervention sur le parc existant

- Intervenir sur le parc des centres anciens

- Eradiquer l'habitat indigne

2.5 : L'intervention sur le parc fragilisé

- Requalifier les ensembles privés fragilisés

- Poursuivre et intensifier la requalification de certains ensembles immobiliers publics « site ANRU »

- **Objectif 3 :** Assurer l'accès au logement et la mise en œuvre des parcours résidentiels

3.1 : Le logement des jeunes

- Accompagner les jeunes vers un logement autonome : location, primo-accession, étudiants…

- Les foyers de Jeunes Travailleurs

3.2 : Le logement des personnes âgées et des personnes handicapées

- Répondre aux besoins en logements et en structure d'accueil pour la population vieillissante et pour les personnes handicapées

3.3 : Le logement des populations plus spécifiques

- Participer au développement de l'offre en hébergement

- Participer à l'accueil des gens du voyage

N.B : La loi instituant le droit au logement opposable (DALO) instaure en 2007 un «droit au logement opposable pour tous» et étend également le champ d'application de l'article 55 de la loi SRU. A l'exception de Saint-Victoret (PEB), toutes les communes de MPM sont désormais soumises à l'obligation de disposer à terme d'un contingent d'au moins 20% de logements sociaux. Les obligations de création de places d'hébergement sont également renforcées (1 place pour 1 000 habitants en agglomération et 1 place pour 2 000 habitants hors agglomération).

V.2.2. LE CONTRAT URBAIN DE COHESION SOCIALE (C.U.C.S.)

Le contrat urbain de cohésion sociale (C.U.C.S.) est un dispositif de la politique de la ville française.

Les contrats de ville version 2001-2006 sont arrivés à échéance le 31 décembre 2006. Le gouvernement français a alors décidé de mettre en place un nouveau cadre contractuel de la politique de la ville en faveur des quartiers en difficulté, les contrats urbains de cohésion sociale, dont le cadre général et les orientations ont été définis par le comité interministériel des villes (CIV) du 9 mars 2006.

La Z.A.C. Saint-Just n'est pas située dans les territoires visés par le programme action C.U.C.S.

V.2.3. LES PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN A MARSEILLE

Les projets de rénovation urbaine concernent trois grands territoires d'interventions prioritaires :

- ✓ l'Est de Marseille et la Vallée de l'Huveaune ;
- ✓ le Centre-Ville et les faubourgs sur le pourtour d'Euroméditerranée ;
- ✓ le Nord et le Nord Est de Marseille.

Les 13 Projets de Renouvellement Urbain qui sont en route à Marseille ont fait l'objet de conventions ANRU, les 3 dernières conventions ont été signées en octobre 2011, et les 5 précédentes en juin 2011

Ces projets sont mis en œuvre sur des quartiers centraux dégradés (Centre Nord : 1er, 2e et 3e arrondissements, Saint-Mauront) , et sur de grands ensembles locatifs sociaux des années 1960 devenus vétustes (La Solidarité, Kallisté, La Savine/Vallon des Tuves, Plan d'Aou, La Viste, les Créneaux, Saint-Joseph/Vieux-Moulin, Flamants-Iris, Saint-Barthélémy/Picon/Busserine, Saint-Paul, Vallon de Malpassé, Soude/Hauts-de-Mazargues.

La Z.A.C. Saint-Just n'est pas concernée par ces différents projets de renouvellement urbain.

V.3. EMPLOIS

Le tableau, ci-dessous, présente les principales caractéristiques de la population active du secteur d'étude.

Tableau 11 : Population active au sein et à proximité de la Z.A.C. Saint-Just

Emplois (2008)	Marseille	IV^{éme}	XIII^{éme}	XII^{éme}	Quartier « Les Chartreux »	Iris Le Dôme
Nombre d'actifs	360 683	21 491	36 520	25 431	4 235	44
Evolution 99 - -2008	+25 344	+19 424	+3 754	+1 335	-	-
Pourcentage de sans emplois	11,5%	11,5%	12,4%	6,7%	16,3%	16%
Pourcentage de retraités	6,9%	7,3%	6,9%	9,2%	-	-
Nombre d'emplois	338 530	17 436	25 727	21 382		près de 4 000

Les actifs sur l'IRIS du Dôme sont peu nombreux puisque la population résidente est très faible.

En revanche, la Z.A.C. Saint-Just offre un grand nombre d'emploi grâce à l'Hôtel du Département qui regroupe un grand nombre de services départementaux. Près de 4 000 personnes y travaillent au service de la population et du département.

V.4. ETABLISSEMENTS RECEVANT DE PUBLIC

☞ *Volume 2/2 – planche 4j : Etablissements Recevant de Public (E.R.P.)*

La Z.A.C. Saint-Just est située dans un secteur bien pourvu en équipement. Les différents établissements listés ci-dessous sont situés dans un rayon d'environ 600 mètres autour de la Z.A.C.

V.4.1. EDUCATION

Tableau 12 : Etablissements scolaires au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Just

Etablissement	Rue	Numéro sur la carte
Ecole Chartreux Albe	Avenue Vincent Faita	1
Ecole Chartreux Eugène Cas	Avenue des Chartreux	2
Ecole Parc des Chartreux	Boulevard Lambert	3
Ecole Saint-Just Centre	Rue Saint-Georges	4
Crèche collective Fédération	Boulevard Saint-Bruno	5
Crèche collective Saint-Just Perrin	Boulevard Perrin	6

Quatre écoles et deux crèches sont localisées à proximité de la Z.A.C. Saint-Just. L'école Parc des Chartreux est la plus proche, elle se situe au niveau du boulevard Lambert au nord de la Z.A.C.

La crèche la plus proche, « crèche collective Fédération », est située à une centaine de mètres au sud de l'îlot Saint-Adélaïde.

V.4.2. CULTURE, SPORT ET LOISIRS

Tableau 13 : Centres culturels, sportifs ou de loisirs au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Just		
Etablissement	**Rue**	**Numéro sur la carte**
Le Dôme	Avenue Saint-Just	7
Centre d'animation Perrin	Boulevard Perrin	8
Centre municipal d'animation (CMA) Chutes Lavie	Boulevard Anatole France	9
Centre municipal d'animation (CMA) Velten	Boulevard Velten	10
Centre municipal d'animation (CMA) Fédération	Boulevard Meyer	11
Centre municipal d'animation (CMA) du petit bosquet	Boulevard Debord	12
Académie Méditerranéenne de Danse	Rue Chalusset	15

Le Dôme représente le centre culturel le plus important au sein de la Z.A.C., son rayonnement dépasse largement les limites de la ville, il est le rendez-vous incontournable des diverses formes de spectacles dans le sud de la France.

Les autres établissements culturels et de loisirs présents ont une influence beaucoup plus locale, ils contribuent à l'animation du quartier.

V.4.3. INSTITUTIONS

Le Conseil Général des Bouches-du-Rhône situé au sein même de la Z.A.C. représente l'institution publique la plus importante. Deux autres institutions sont à noter, à savoir le Pôle Emploi situé au sud de l'ilot Sainte-Adélaïde au niveau du boulevard Saint Bruno et le Centre d'Information et d'Orientation (C.I.O.) situé au nord-ouest de la Z.A.C. au niveau de la rue André Isaia.

Tableau 14 : Institutions publiques au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Justt		
Etablissement	**Rue**	**Numéro sur la carte**
Conseil général des Bouches-du-Rhône	Avenue Jean-Paul Sartre	13
C.I.O. Centre d'Information et d'Orientation	Rue André Isaia	19
Pôle emploi	Boulevard de la Fédération	20

V.4.4. SANTE

Tableau 15 : Centres de soins au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Just		
Etablissement	**Rue**	**Numéro sur la carte**
Hôpital privé Beauregard	Boulevard Ferdinand Negro	14
Clinique vétérinaire Saint-Just	Boulevard Barry	16
Ehpad Résidence Notre-Dame (maison de retraite)	Avenue des Chutes-Lavie	18

En termes d'établissement de santé, aucun hôpital public n'est localisé à proximité de la Z.A.C.

Un hôpital privé, l'hôpital Beauregard, est cependant présent à l'est de la Z.A.C. en haut de la rue des Linots.

Une maison de retraite est présente à l'ouest de la Z.A.C., ainsi qu'une clinique vétérinaire au nord-est.

V.5. COMMERCES

- *Volume 2/2 – planche 4i : Commerces à proximité de la Z.A.C. Saint-Just*
- *Données : G.E.I.*
  Z.A.C. Saint-Just – Etude d'impact – 1994

La Z.A.C. Saint-Just est située dans un secteur abondant en petits commerces de proximité. Les différents établissements listés ci-dessous sont situés dans un rayon d'environ 500 mètres autour de la Z.A.C.

V.5.1. ALIMENTAIRE

Tableau 16 : Alimentations au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Just

Commerce	Rue	Numéro sur la carte
Superette du Dôme	Avenue des Chartreux	4
Boucherie – Charcuterie	Avenue des Chartreux	16
Boucherie du Dôme	Avenue Saint-Just	24
Boulangerie – Pâtisserie	Avenue Saint-Just	27
Alimentation	Avenue Saint-Just	28
Alimentation de nuit	Avenue Saint-Just	37
Boulangerie Le fournil du Dôme	Avenue Saint-Just	48
Dôme N'Bio (alimentation bio)	Avenue Saint-Just	20
Intermarché	Boulevard de la Fédération	2

Deux boucheries, deux boulangeries, quatre alimentations ou superettes et un supermarché ont été recensées autour de la Z.A.C. Saint-Just. Hormis le supermarché (intermarché) tous ces commerces sont de petits commerces de proximité « réservés » aux habitants du quartier.

V.5.2. BRASSERIES, RESTAURANTS, PIZZERIAS

Tableau 17 : Brasseries, Restaurants, Pizzerias au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Just

Commerce	Rue	Numéro sur la carte
Restaurant Vietnamien Le Gill-Viet	Avenue des Chartreux	06
Restaurant méditerranéen Lelya	Avenue des Chartreux	07
Pizza chez Cyril	Avenue des Chartreux	13
Marseille Pizza	Avenue Saint-Just	29
Brasserie restaurant Le Martys	Avenue Saint-Just	41
Restaurant Le Tartarin	Avenue Saint-Just	42
Restaurant Corse Capo Rosso	Boulevard Barry (Giratoire)	54
Restaurant Belle Italia (spécialités italienne)	Boulevard Lambert	56
Cache Food	Boulevard Barry	62
Restaurant Manmax	Boulevard Lambert	61
Restaurant	Boulevard Lambert	59

Un nombre important de restaurants, brasseries et pizzerias est localisé autour de la Z.A.C. Plusieurs d'entre eux présentent des spécialités différentes : restaurant vietnamien, méditerranéen, italien, corse etc.

V.5.3. CAFES, BARS, SNACKS

Plusieurs bars et snacks sont présents à proximité du Dôme où les spectateurs avant ou après les représentations peuvent venir acheter à manger et à boire.

Ils sont aussi un moyen d'alimentation rapide pour la pause déjeuné des actifs travaillant à proximité.

Tableau 18 : Cafés, Bars, Snack au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Just

Commerce	Rue	Numéro sur la carte
Bar Le Django	Avenue des Chartreux	5
Bar du Dôme	Avenue Saint-Just	22
Café Yushu	Avenue Saint-Just	26
Snack Le Saint-Just	Avenue Saint-Just	30
Snack Chez les Frères	Avenue Saint-Just	35
Snack Pizzeria Restaurant Lollipops	Avenue Saint-Just	52

V.5.4. ESTHETIQUE ET COIFFURE

Quelques commerces de coiffure et d'esthétique sont repartis autour de la Z.A.C. Ce type de commerces s'est développé ces vingt dernières années.

Tableau 19 : Salon d'esthétique et coiffure au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Just

Commerce	Rue	Numéro sur la carte
Esthétique Frédéric Moréno	Avenue Saint-Just	21
Salon de coiffure JC Coif	Boulevard Lambert	57

Tableau 19 : Salon d'esthétique et coiffure au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Just

Commerce	Rue	Numéro sur la carte
Salon de coiffure	Rue Albe	66
Budget and quality Nails	Avenue Saint-Just	46
Salon Saint-Just	Boulevard Lambert	60

V.5.5. BANQUES ET IMMOBILIER

Tableau 20 : Agences immobilières et Banques au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Just

Commerce	Rue	Numéro sur la carte
Active immo	Avenue Saint-Just	50
ERA Immobilier	Avenue des Chartreux	8
Banque BNP-Paribas	Avenue Saint-Just	18
Crédit Agricole	Avenue Saint-Just	39

Deux banques et deux agences immobilières sont localisées autour de Z.A.C.

V.5.6. VENTE, ENTRETIEN ET REPARATION AUTOMOBILE

Un nombre important d'établissement lié à la vente, l'entretien et la réparation d'automobile a été recensé autour de la Z.A.C. Le concessionnaire Renault situé en face du Bâtiment du Conseil Général est le plus visible et le plus important.

Tableau 21 : Vente entretien et réparation automobile au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Just		
Commerce	**Rue**	**Numéro sur la carte**
Concessionnaire Renault		63
Carrosserie Meyer	Boulevard Meyer	9
Negoc Auto	Avenue des Chartreux	12
Garage Achard		17
Kyllian carrosserie	Avenue Saint-Just	43
Carrosserie D.M.A	Boulevard Lambert	58
Carrosserie Cannizzaro	Avenue Saint-Just	51
Station essence Agip	Avenue Saint-Just	23

V.5.7. COMMERCES DIVERS

Tableau 22 : Commerces divers au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Just		
Commerce	**Rue**	**Numéro sur la carte**
Fleuriste Malou Fleur	Avenue des Chartreux	14
Cordonnerie minute	Avenue des Chartreux	10
Euro-Habitat (aménagement intérieur)	Avenue des Chartreux	15
Dôme-Tom Bazar	Avenue Saint-Just	19
Déstockage 68	Avenue Saint-Just	25
Vidéo-futur	Avenue Saint-Just	31
Taxiphone/ internet « Windows on the world »	Avenue Saint-Just	32
Donix Market	Avenue Saint-Just	33
Papillote	Avenue Saint-Just	34

Tableau 22 : Commerces divers au sein ou à proximité de la Z.A.C. Saint-Just		
Commerce	**Rue**	**Numéro sur la carte**
Commerce TV/ Satellite	Avenue Saint-Just	36
Tapissier de meuble	Avenue Saint-Just	40
Pharmacies	Rue Albe et Avenue Saint-Just	65 et 44
Pressing Norge	Avenue Saint-Just	45
Auto-école	Avenue Saint-Just	47
Coulomb Homme, Femme, Lingerie	Avenue Saint-Just	49
Patrizio frère (décors de piscine)	Boulevard Verd	53
California Gym	Boulevard Barry (Giratoire)	55
Tabac/ Presse	Rue Albe	64
La Poste (tri postal)	Avenue des Chartreux	01
Bricorama	Avenue des Chartreux	02

« Les commerces et les services du quartier sont caractéristiques des quartiers de la couronne intermédiaire. Les commerces et services à vocation de fréquentation quotidienne (dits commerces et services de proximité) dominent très largement : commerces alimentaires, services de la personne comme les coiffeurs, bars de rencontre, etc… L'éventail des commerces quotidiens est assez diversifié.
Dans le quartier des Chartreux, un supermarché s'est ouvert dans les années 1960.

Un petit nombre de commerces particuliers sont apparu depuis une vingtaine d'années. Ils révèlent l'évolution socio-démographique des quartiers étudiés vers la prédominance des couches sociales moyennes : parfumeries, produits de beauté, fleuristes, commerces de la personne. » (Source : Z.A.C. Saint-Just – Etude d'impact – 1994).

V.6. FONCTIONNEMENT SOCIAL DU QUARTIER

☞ *Données : Z.A.C. Saint-Just – Etude d'impact – 1994*

Des lieux de sociabilité traditionnels existent dans le quartier de Saint-Just et des Chartreux. Places aménagées et jardins publics sont les lieux de rencontre et de détente privilégiés pour les habitants dans l'espace urbain. Leur localisation aux extrémités d'un alignement de commerces favorise leur fonction.

Le Dôme de Saint-Just est un pôle d'attraction sociale exceptionnel qui donne au quartier des perspectives d'échanges culturels et de communication.

La vie sociale dans les quartiers de Saint-Just et des Chartreux est réglée en fonction des activités domestiques (résidents du quartier) et professionnelles (activités commerciales et employés du Conseil Général).

Les trajets domicile – travail génèrent de nombreux déplacements et un certain encombrement de la voirie.

A l'exception du Dôme et de l'Hôtel du Département, les lieux de rencontre ne sont fréquentés que par les résidents du quartier.

VI. COMMODITES DE VOISINAGE

VI.1. AMBIANCE SONORE / VIBRATIONS

VI.1.1. GENERALITES

VI.1.1.1. RAPPEL ET DEFINITION DU BRUIT

Le bruit, en tant que phénomène physique, se caractérise par une variation de la pression régnant dans l'atmosphère. Il se quantifie par son intensité, exprimé en niveau de bruit et par sa qualité ou fréquence.

Sa perception psychologique l'identifie à son caractère inopportun : dès que celui-ci perturbe les activités humaines, on dit qu'il y a gêne.

Les niveaux sonores moyens représentatifs concernent les périodes de références de 6h à 22h (LAeq 6h-22h) et de 22h à 6h (LAeq 22h-6h) et sont exprimés en décibels pondérés A ou dB(A).

Ils sont établis par calcul en prenant en compte les caractéristiques géométriques des infrastructures concernées et les données de trafic relatives à cette infrastructure.

- A : courbe de pondération du spectre de fréquence. Cette pondération correspond à la courbe de réponse de l'oreille humaine par rapport à la valeur acoustique linéaire qui est une grandeur physique,
- LAeq : L (*Level*) eq (*équivalent*) : niveau sonore équivalent pondéré A sur la période de mesure considérée.

N.B. : la perception psychologique du bruit l'identifie à son caractère inopportun : dès que celui-ci perturbe les activités humaines, on dit qu'il y a gêne.

VI.1.1.2. REGLEMENTATION

La prise en compte des nuisances sonores dans la construction des infrastructures de transports terrestres a été renforcée par l'article 12 de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit désormais codifiée par l'article L.571-9 du Code de l'Environnement.

Les dispositions applicables lors de la construction d'une infrastructure nouvelle sont détaillées par le décret n°95-22 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

Par ailleurs, le classement sonore des infrastructures de transport terrestre constitue un dispositif réglementaire préventif. Il définit des secteurs dits «affectés par le bruit», dans lesquels les futurs bâtiments doivent respecter des règles d'isolation acoustique minimale.

Le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence.

Dans le secteur d'étude, les voiries suivantes sont « classées » comme voies bruyantes au P.O.S. de Marseille (Cf. planche 6c – volume 2/2) :

- le Bd Fleming,
- l'axe Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre.

N.B. : la mise en service de la rocade L2 permettra de réduire l'intensité du trafic et par voie de conséquence les nuisances sonores liées à la circulation automobile.

VI.1.2. LE P.P.B.E.

☞ *Données : Plan de prévention du Bruit approuvé en Conseil de communauté le 28 Juin 2010*

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur le territoire de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a été élaboré suite au Décret n° 2006-36 1 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme et le code de l'environnement (cf C.E. article L572-6 ci-dessous).

Le présent projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) fait suite à l'approbation de la cartographie du bruit dans l'environnement par le Conseil communautaire du 18 juillet 2008.

Les objectifs de ce plan sont la réduction des nuisances sonores dans les secteurs fortement exposés, la préservation de l'environnement sonore dans les zones sensibles, et l'information du public. Il s'agit de préciser quelles mesures ont pour objet d'évaluer et de prévenir les nuisances sonores résultant d'activités humaines, notamment les bruits émis par les moyens de transports, le trafic routier, ferroviaire ou aérien ou provenant d'activités industrielles, si elles existent.

Les estimations relatives à l'exposition au bruit de la population et des établissements sensibles (établissements d'enseignement et de santé) sont présentées en détail dans le rapport intitulé «Estimations des populations exposées » accompagnant la publication de la cartographie du bruit.

Le bruit routier est la principale nuisance sonore et touche 27% de la population de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, principalement localisée à Marseille, ville centre. Les nuisances ne touchent plus que 13% de la population en période nocturne (dépassement de la valeur limite de 62 dB(A)).

Les orientations d'actions sont les suivantes :

- modification des plans de circulation ;
- mesures constructives (isolation en façade, formes architecturales…) ;
- installation d'écrans antibruit ;
- modulation de la vitesse des véhicules ;
- utilisation de revêtements moins bruyants ;
- mesures visant à favoriser les transports par cycles ou en commun ;
- etc.

VI.1.3. L'AMBIANCE SONORE DE LA Z.A.C.

La Z.A.C. Saint-Just se situe entre plusieurs voiries supportant un trafic élevé : Le Bd Fleming et le Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre sont classés en 1ere catégorie au classement sonore des voies bruyantes.

La circulation constitue le facteur déterminant du niveau de bruit dans le secteur de la Z.A.C. Saint-Just, comme l'indique la carte[5] des niveaux sonores issue du P.P.B.E. ci-dessous

VI.1.3.1. AMBIANCE SONORE DIURNE

☞ *Données : Cartes interactives M.P.M.*

En moyenne sur une période de 24 heures :

- Le niveau sonore enregistré sur les Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre est très élevé (supérieur à 75 dB(A), en raison de l'intensité du trafic ;
- Le niveau sonore enregistré en dehors des bâtiments sur la Z.A.C. Saint-Just varie entre 75 dB(A) et 55 dB(A) en s'éloignant des voiries.

[5] Cartographie du bruit sur la commune de Marseille réalisée en conformité avec la loi 2005-1319 du 26 octobre 2005 transposant la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement

Figure 14 : Cartographie des niveaux sonores moyens sur 24h – P.P.B.E. Marseille - 2010

Figure 15 : Cartographie des niveaux sonores noturnes – P.P.B.E. Marseille - 2010

Les niveaux sonores sont nettement inférieurs en période nocturne, les cœurs d'ilot et une partie de l'esplanade du Dôme présentant des niveaux inférieurs à55 dB(A).
Les niveaux sonores sont globalement très élevés en raison de la circulation automobile intense et nécessitent la mise en œuvre de protections acoustiques. Toutefois, les niveaux sonores constatés en cœur d'ilot (et a fortiori dans les bâtiments) sont nettement inférieurs.

VI.1.4. VIBRATIONS

La circulation génère des niveaux de vibration non négligeable dans le secteur d'étude. En revanche, aucune installation artisanale ou industrielle n'est installée dans la zone du projet.
Lors des travaux les vibrations dues au chantier viendront se superposer à celles générées par la circulation.

VI.2. QUALITE DE L'AIR / ODEURS

☞ *Données : http://www.atmopaca.org/*

VI.2.1. GENERALITES SUR LA QUALITE DE L'AIR

VI.2.1.1. LA NOTION DE POLLUTION ATMOSPHERIQUE

L'article L 220 du Code de l'Environnement (ancien article 2 de la loi « sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ») définit ainsi la pollution atmosphérique : « Constitue une pollution atmosphérique au sens de la présente loi, l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives ».

VI.2.1.2. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Outre les dispositions communautaires qui fixent les orientations générales en matière de politique sur l'air, le cadre de référence au niveau de la France est la loi n°96.1236 du 30 décembre 1996 dite loi sur l'ai r maintenant codifiée sous les articles L.220-1 et suivants du code de l'environnement et ses décrets d'application. Ces articles traitent de la surveillance, de l'information du public et de la qualité de l'air en instaurant des seuils d'alerte et des valeurs limites.

Plusieurs plans sont prévus par la loi dans le but de prévenir et de réduire la pollution atmosphérique :

- Le **Plan Régional de la Qualité de l'Air** (PRQA) préparé sous la tutelle du Préfet de Région, fixe des orientations pour atteindre les objectifs de qualité de l'air. Il s'appuie sur un inventaire des émissions et une évaluation de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé publique et sur l'environnement. Ce plan est soumis à la consultation du public et révisé tous les 5 an. La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur est dotée d'un PRQA élaboré en 1998-1999 et approuvé par arrêté préfectoral le 10 mai 2000. Il définit 38 orientations visant à réduire la pollution atmosphérique au travers de plans d'actions regroupés en 3 thématiques :
  - ✓ Améliorer les connaissances grâce au développement du réseau de surveillance de la qualité de l'air,
  - ✓ Informer et sensibiliser le public,
  - ✓ Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions des différents polluants.
- Le **Plan de Déplacement Urbain** (PDU) vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et la protection de la santé et de l'environnement. Il est élaboré pour les villes de plus de 100 000 habitants par l'autorité organisatrice des transports urbains. Ce plan porte aussi bien sur des dispositions d'incitations financières et fiscales dans le but d'encourager et de développer l'utilisation des véhicules moins polluants que sur la diminution du trafic automobile. Le PDU de la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole s'est inspiré des objectifs du PDU de Marseille approuvé par délibération du conseil municipal de novembre 2000.
- Le **Plan de Protection de l'Atmosphère**. Ce sont des arrêtés préfectoraux qui fixent des mesures d'application permanentes pour le respect des objectifs de qualité fixé dans le PRQA. Il s'applique aux agglomérations de plus de 250 000 habitants et aux zones dans lesquelles les valeurs limites de qualité de l'air ne sont pas respectées. Chaque plan doit faire l'objet d'une enquête publique. La Commission Départementale d'Elaboration du PPA des Bouches-du-Rhône (CODEP), installée le 25 novembre 1999 par le Préfet, a élaboré un PPA en l'élargissant à l'ensemble du département afin de définir les orientations liées aux problématiques mises en évidence par le PRQA. Lors de la réunion du 22 décembre 2004, la Commission départementale d'élaboration du PPA des Bouches-du-Rhône (COPED) présidée par le Secrétaire Général de la Préfecture a examiné les 42 propositions de mesures pour réduire les pollutions à la source dans le département.

VI.2.1.3. TYPOLOGIE DES POLLUTIONS ATMOSPHERIQUES BASEE SUR LES EFFETS

Face à la multiplicité des polluants atmosphériques et de leurs effets, il est d'usage de distinguer six grandes catégories d'effets dont deux relèvent d'une problématique à l'échelle planétaire.

- La **pollution sensible** : elle nous est révélée directement par certains de nos sens : notamment les odeurs et la vue (fumée ou salissure des façades).
- La **pollution à effets sur la santé** : l'action globale de la pollution atmosphérique sur la santé est à ce jour clairement démontrée. Ce fait est reconnu scientifiquement par différentes études. S'il est vrai que pris séparément, chacun des polluants se trouve dans l'air ambiant urbain à des teneurs beaucoup plus faibles qu'en milieu industriel, l'effet de synergie résultant de l'exposition à plusieurs composés présents simultanément en augmente les effets négatifs.
- La **pollution photochimique** : à partir de polluants primaires émis principalement par les véhicules automobiles, se forment un grand nombre de polluants secondaires dont les plus connus sont l'ozone (O3) et le PAN (peroxyacétyle-nitrate) suite à d'innombrables réactions chimiques et photochimiques (influence du rayonnement solaire) mettant en oeuvre un grand nombre de polluants, dont les plus actifs sont les oxydes d'azote (NOx) et les hydrocarbures (HC).
- Les **pluies acides** : à partir des oxydes d'azote et de soufre, se forment, par combinaison avec la pluie, des acides nitrique et sulfurique qui jouent un rôle de catalyseur dans le dépérissement de la forêt.
- **D'autres effets** que ceux cités précédemment, sont à l'échelle planétaire, comme le processus de destruction de la couche d'ozone à haute altitude dans la stratosphère (par action de certains polluants) et l'accumulation de certains gaz entraînant une augmentation de l'effet de serre ayant pour conséquence la montée en température de l'atmosphère terrestre.

VI.2.1.4. ORIGINE ET NATURE DES PRINCIPAUX POLLUANTS ATMOSPHERIQUES

Les principales sources de pollution atmosphérique sont liées aux activités humaines : combustion des foyers fixes (chauffage, usages industriels, production d'énergie…), procédés industriels, transports (terrestres, aériens et maritimes), incinération et traitement des déchets.
La pollution de l'air est toujours complexe. Elle est liée à un très grand nombre de polluants associés sous des formes physico-chimiques diverses.
Parmi les principaux polluants, on peut citer :

- Le **monoxyde de carbone** (CO) : issu de la combustion incomplète des matières organiques et notamment des combustibles fossiles, il a pour origine principale le trafic automobile.
- Le dioxyde de carbone ou **gaz carbonique** (CO_2) : il représente le polluant majeur produit par les combustions industrielles et automobiles. Bien qu'il s'agisse d'un composé biogène essentiel, les niveaux d'émission dans l'atmosphère sont tels qu'ils font craindre des changements climatiques par effet de serre.
- Les **oxydes d'azote** (NOx) : Regroupant le monoxyde (NO) et le dioxyde d'azote (NO_2). Ils apparaissant au cours des combustions à haute température des combustibles fossiles. Ils sont essentiellement émis par le transport routier (52 % des émissions totales en France en 1997 – ADEME 2001). Le NO émis à la sortie du pot d'échappement est oxydé très rapidement (moins d'une minute) en NO_2.
- Le **dioxyde de soufre** (SO_2) : il est principalement émis par les activités industrielles (raffinage, sidérurgie, métallurgie) et par la combustion des combustibles fossiles (charbon, fuel, gazole). Une faible partie provient des moteurs diesels en raison du soufre contenu dans le gazole. Il participe au phénomène des pluies acides et à la dégradation de la pierre et des matériaux de certaines constructions.
- Les **particules en suspension** : leurs origines sont naturelles (volcans) et anthropiques (industrie, chauffage, trafic automobile...). Elles sont constituées de substances organiques et minérales et sont d'autant plus nuisibles qu'elles sont fines. Ces particules de taille comprise entre 0.001 et 50cm peuvent être solides (plomb, brome, amiante, cadmium…), semi-liquides ou liquides et très finement dispersées (aérosols). Si certaines sont

biologiquement inertes, nombre d'entre elles sont toxiques. Les particules concernant l'activité de transport proviennent des résidus de combustion des véhicules diesel, de l'usure des pièces mécaniques (plaquettes de frein, disques d'embrayage, pneus…) et des chaussées.

- Les hydrocarbures totaux ou **composés organiques volatils** (HC ou COV) : Leurs origines sont naturelles et anthropiques. Ils constituent une famille très hétérogène de composés chimiques d'où la difficulté d'en mesurer les conséquences sur l'environnement. Ils participent eux aussi à la pollution photochimique. A ce jour seul le benzène est réglementé dans l'air ambiant avec pour objectif de qualité 2cg/m3 en moyenne annuelle.
- Le **benzène** (C_6H_6), présent dans le carburant automobile (2,8 % en moyenne), est émis dans l'atmosphère lors des opérations de fabrication et lors du transvasement du carburant.
- Les **métaux lourds** (cadmium, plomb, mercure, nickel) : Ils proviennent de sources naturelles (volcan) et anthropiques (essence, sidérurgie, incinération,..) et sont dangereux par accumulation toxique neurologique, hématologique et rénale. Ils peuvent contaminer les eaux et les sols. Si 75 % du plomb émis provenait des gaz d'échappement avant 1989, le carburant depuis ne contient plus de plomb.

Certains polluants primaires peuvent ensuite subir des transformations qui conduisent à la constitution de polluants secondaires, eux aussi toxiques. Parmi ces polluants secondaires, on peut citer :

- **L'acide sulfurique** (H_2SO_4) et **l'acide nitrique** (H_2NO_4) qui se forment, respectivement, par contact du dioxyde de soufre et des oxydes d'azote avec les molécules d'eau. Ces composés interviennent dans le phénomène des pluies acides.
- **L'ozone** (O_3), qui est formé par l'action du rayonnement solaire ultraviolet sur des molécules d'oxyde d'azote ou de composés organiques volatils. L'ozone intervient dans la formation de brouillards photochimiques oxydants caractéristiques des situations anticycloniques estivales. Les hauts niveaux d'ozone résultent de conditions météorologiques favorables à sa production (ensoleillement) et défavorables à sa dispersion (inversion de températures et stabilité de l'atmosphère). Actuellement, le phénomène de production de l'ozone est de plus en plus préoccupant. **C'est le polluant dont les teneurs dépassent le plus souvent les normes de précaution de qualité de l'air dans les zones urbaines et périurbaines** Il participe à l'effet de serre et entraîne des nécroses et ralentissement de la croissance des végétaux.

VI.2.2. LA QUALITE DE L'AIR SUR LA ZONE D'ETUDE

La qualité de l'air sur la zone d'étude est représentative d'une situation urbaine dense influencée par un trafic important. Cette situation est susceptible de s'améliorer dans un proche avenir en raison :

- de l'achèvement de la rocade L2 qui permettra de dévier une partie du trafic de transit en dehors du voisinage de la Z.A.C. Saint-Just ;
- du développement des transports doux et des transports collectifs ;
- de la réduction des émissions par les véhicules.

VI.3. AMBIANCE LUMINEUSE

Le secteur d'étude se situe en centre-ville. Il bénéficie donc de l'éclairage public.

VI.4. RISQUES TECHNOLOGIQUES

VI.4.1. RISQUE INDUSTRIEL.

Aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E.) n'est recensée dans le secteur d'étude.

VI.4.2. RISQUE LIE AU TRANSPORTS DE MATIERES DANGEREUSES.

Le Transport de Matières Dangereuses (TMD) représente un risque potentiel lié aux possibilités de réactions physiques et/ou chimiques des matières transportées en cas d'incident.

Le secteur d'étude étant situé en centre-ville, il présente peu de risque lié au Transport de Matières Dangereuses.
Toutefois, les axes majeurs (Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre) supportent le transport de produits potentiellement dangereux (hydrocarbures notamment).

VII. INTERRELATIONS

Conformément au décret 2011-2019 du 29 décembre 2011, le chapitre ci-dessous résume les interrelations entre les composantes environnementales étudiées.

Les **interrelations** entre ces enjeux sont multiples et forment un ensemble systémique qui constitue l'environnement d'un territoire ou d'un espace (dans notre cas l'aire d'étude, ainsi que les espaces environnant si nécessaire, notamment en termes de paysage).

Ces interrelations sont prises en compte dans l'analyse de chacun des compartiments de l'environnement. A titre d'exemple :

- L'analyse du paysage prend en compte les caractéristiques du site dans différents compartiments, analysés chacun dans leur partie respective :
  - ✓ La couverture végétale ;
  - ✓ Les monuments ;
  - ✓ Le relief ;
  - ✓ Les activités, au travers des bâtiments, ouvrages, équipements qu'elles nécessitent ou de leurs effets sur les autres compartiments (notamment les effets de l'activité agricole sur la végétation).
- L'analyse du milieu humain prend en compte :
  - ✓ L'habitat ;
  - ✓ La commodité de voisinage (bruit, odeurs…) ;
  - ✓ Les transports ;
  - ✓ Les équipements publics ;
  - ✓ Les commerces...

L'aire d'étude doit donc être analysée de la sorte et être considérée comme un ensemble d'éléments interagissant les uns avec les autres.

Le tableau qui suit présente une synthèse des interrelations entre les composantes environnementales de l'aire d'étude.

Tableau 23 : Interrelations des composantes environnementales

Composante de l'environnement	Climat	Topographie	Géologie/Sols	Qualité des eaux	Eaux souterraines	Risques naturels	Patrimoine naturel	Patrimoine culturel	Sites et Paysage	Bâti	Biens matériels	Activités économiques	Population	Commerces	Circulation	Doc. D'urbanisme	Réseaux	Consommation énergétique	Commodité du voisinage
Climat	-		■	■	■	■			■		■		■	■			■	■	
Topographie		-	■		■	■			■	■			■	■	■	■	■		
Géologie/Sols	■	■	-	■	■	■		■	■	■			■	■	■	■			
Qualité des eaux	■		■	-	■								■	■	■		■		
Eaux souterraines	■	■	■	■	-				■			■	■	■	■	■	■		
Risques naturels	■	■	■			-			■	■	■	■	■	■	■	■	■		
Patrimoine naturel																			
Patrimoine culturel			■					-	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
Sites et Paysage	■	■	■		■	■		■	-	■	■	■	■	■	■	■	■		
Bâti		■	■			■		■	■	-		■	■	■		■	■		
Biens matériels	■					■		■	■		-		■			■			
Activités économiques					■	■		■	■	■		-	■	■	■	■	■	■	■
Population	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	-	■	■	■	■	■	■
Commerces	■	■	■	■	■	■		■	■	■		■	■	-	■	■	■		■
Circulation		■	■	■	■	■		■	■			■	■	■	-	■	■	■	
Doc. D'urbanisme		■	■		■	■		■	■	■		■	■	■	■	-	■	■	■
Réseaux	■	■		■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	-		■
Consommation énergétique	■											■	■		■	■		-	
Commodités de voisinage												■	■	■		■	■		-

Légende :

Interrelation directe ou majeur	Pas d'interrelation ou interrelation indirecte

VOLET 3 :

ANALYSE DES EFFETS POSITIFS ET NEGATIFS, DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS, A COURT, MOYEN ET LONG TERME, DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

I. METHODOLOGIE D'ANALYSE ET DE HIERARCHISATION DES EFFETS DU PROJET

I.1. IDENTIFICATION ET CARACTERISATION DES EFFETS

L'analyse des différents effets du projet sur l'environnement doit considérer :

- les effets temporaires liés à la phase chantier ;
- les effets permanents liés à « l'exploitation » en elle-même du projet d'aménagement. La désignation « d'effets permanents » doit plutôt s'entendre comme « effets à plus long terme ».

En outre, l'analyse des différents effets du projet sur l'environnement prend en compte les effets directs et indirects :

- Les effets directs sont les effets dont le lien de causalité entre l'activité (chantier, après aménagement) et l'effet environnemental est direct.
- Lorsque l'effet n'est pas directement causé par le projet d'aménagement, c'est un effet indirect.

Il convient de préciser que le présent projet a un caractère définitif comme c'est le cas pour la majorité des projets urbains. La durée prévue « d'exploitation » est donc indéterminée.

Pour chacun des effets, la distinction temporaire/permanent et direct/indirect est explicitée dans le tableau de synthèse.

I.2. HIERARCHISATION DES EFFETS

La hiérarchisation des effets (ou effets) s'effectue alors selon une échelle de valeurs indiquée dans le tableau ci-dessous :

Effet positif
Effet nul
Effet très faible
Effet faible
Effet modéré
Effet fort
Effet très fort
Effet majeur

La hiérarchisation des effets permettra alors de dégager des mesures adaptées, présentées dans ce même sous-volet 2.2 ainsi que le volet 4 de l'étude d'impact. Enfin, ces mesures permettront de dégager et de hiérarchiser d'éventuels effets résiduels (qui persistent après mise en place des mesures).

Remarque :

Dans un souci de cohérence et de clarté de l'exposé, les mesures sont présentées concomitamment aux effets analysés. Les **effets et les mesures seront synthétisées dans le volet 5** « *Mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé* » sous forme d'un tableau synthétique rappelant également la nature des effets générés par le projet.

I.3. RAPPEL DU PROJET

Le projet retenu consiste à modifier les règles d'urbanisme qui régissent l'aménagement de la Z.A.C Saint-Just pour faciliter la réalisation de nouveaux projets, permettant de mener à son terme cet aménagement, en respectant les objectifs de cette Z.A.C.

Les projets envisagés dans le cadre de la Z.A.C. Saint-Just sont susceptibles de se développer dans les cinq secteurs ouverts à l'urbanisation (Cf. planche 1e – volume 2/2) :

- L'un situé au nord de l'esplanade du Dôme et occupée aujourd'hui par le terminus des bus et un espace vert (zone1) ;
- Les quatre autres localisés dans la partie sud-ouest de la Z.A.C. et plus particulièrement l'ilot Sainte Adélaïde, compris entre le boulevard Fleming et la rue Sainte Adélaïde.

A ce jour, seul le projet concernant l'ilot Sainte-Adélaïde (secteurs n°5) est définit dans les grandes lignes. Les projets concernant les autres secteurs ne sont pas définis clairement.

Ce projet comprend :

- la construction d'un immeuble d'habitation d'environ 28 700 m² de S.D.P. soit plus de 500 logements, ainsi que les stationnements associés ;
- l'aménagement des espaces publics (espaces verts, circulations…) sur l'ilot Sainte-Adélaïde et au niveau de la jonction avec l'esplanade du Dôme.

L'ensemble du projet de Z.A.C. se place dans le cadre de l'aménagement urbain du secteur Saint-Just – Les chartreux et donc dans la perspective d'une amélioration du fonctionnement urbain et du cadre de vie, avec en autres, une augmentation notable de l'offre en logements proches du centre-ville.

II. EFFETS ET MESURES ASSOCIEES EN PHASE DE CHANTIER

II.1. EFFETS ET MESURES SUR LE MILIEU PHYSIQUE

II.1.1. CLIMAT

La présence d'engins de chantier rejettera des gaz à effet-de-serre pouvant potentiellement avoir un impact négatif sur le climat. Toutefois, ces rejets seront limités :

- durée du chantier limitée dans le temps,
- nombre de véhicules relativement faible, adapté à la nature du chantier,
- véhicules et engins de chantier répondant aux normes anti-pollution en vigueur,
- entretien régulier des véhicules et engins de chantier.

On rappellera que le projet se déroule au sein de l'agglomération de Marseille, les travaux induisant des nuisances marginales par rapport au contexte urbain général.

L'impact sur le climat sera **nul**.

II.1.2. TOPOGRAPHIE

Les aménagements prévus sur la Z.A.C. Saint-Just et en particulier celui de l'ilot Sainte-Adélaïde prévoient des stationnements en sous-sol, ce qui implique le déblaiement de plus de 66 500 m^3 de matériaux.

Une partie de ces matériaux pourra être recyclée sur place comme matériau de construction ou de remblai, diminuant d'autant les volumes à transporter. Les volumes utilisés sur place seront définis après études de détail et en fonction de la qualité des matériaux déblayés.

Les matériaux non réutilisés sur place seront évacués du chantier par transport routier (Cf. § Impacts et mesures sur le contexte urbain).

En dehors de ces stationnements en sous-sol, le projet ne nécessite pas de modification de la topographie de ce secteur entièrement urbain. L'impact sur la topographie sera **très faible**.

II.1.3. GEOLOGIE – SOL – SOUS-SOL

Les caractéristiques du projet ne seront pas de nature à modifier la géologie, au-delà du périmètre des travaux, qui resteront très localisés.

Une excavation sera réalisée pour permettre l'aménagement des stationnements en sous-sol. Les remblais seront évacués vers des filières de traitement agréées.

L'impact sur la géologie sera **très faible**.

MESURES

Un diagnostic de pollution des sols sera effectué par le maitre d'ouvrage pour s'assurer du caractère inerte des terrains concernés par les projets. Les études de pollution seront réalisées conformément aux textes du Ministère de l'Ecologie en date du 08 février 2007 concernant la politique nationale de gestion des sites et sols pollués, ainsi qu'à la norme NFX 31-620-2 de Juin 2011 « Qualité du sol - Prestation de services relatives aux sites et sols pollués ».

En cas de pollution avérée, les mesures nécessaires seront prises pour permettre l'engagement des projets.

II.1.4. EAUX SOUTERRAINES

Les travaux aménagement des stationnements en sous-sol pourraient conduire à la mise au jour d'un aquifère de la zone d'étude.
La réalisation des projets sera précédée d'une mise à jour des études des eaux souterraines dans le périmètre concerné. Celles-ci seront également utilisées dans le cadre de l'élaboration du P.P.R.i.
Des compléments d'étude seront effectués dans le cadre des études de définition des projets (fondation) et des mesures proposées si nécessaires.

Compte-tenu des connaissances actuelles concernant les nappes du secteur et des mesures envisageables en phase de travaux pour protéger une nappe éventuelle, l'effet du projet sur l'hydrogéologie sera **nul**.

MESURES

Le cas échéant (présence d'une nappe superficielle au droit des travaux), toutes les précautions seront prises dans ce cas pour éviter tout échange entre la nappe et le secteur des travaux :

- réalisation des travaux dans une enceinte étanchée ;
- prétraitement des eaux d'exhaure avant rejet ;
- utilisation de matériaux non polluants.

II.1.5. EAUX SUPERFICIELLES

II.1.5.1. POLLUTIONS DES EAUX

Le risque de pollution occasionnelle induite par la manipulation des matériaux de terrassement sera **faible** au sein du l'espace relativement confiné de l'ilot Sainte-Adélaïde. Les eaux localement souillées seront traitées puis collectées par le réseau d'eau pluviale.

Les risques potentiels de déversement de substances chimiques polluantes (hydrocarbures, huiles, etc.) sont inhérents à tout chantier :

- déversement accidentel lors des ravitaillements des engins,
- collision entre deux engins de chantier ou entre un engin et un élément du site.

Dans le contexte urbain du projet où les vitesses des engins sont limitées, les risques de collisions sont par conséquent **très faibles**.

II.1.5.2. LES EAUX DE RUISSELLEMENT

Les travaux s'effectueront en zone urbaine, dans un espace relativement restreint. La phase chantier n'induira donc pas de modifications « en grand » des conditions de ruissellement : les eaux seront évacuées comme aujourd'hui dans les collecteurs d'eaux pluviales (le secteur étant dépourvu de réseau hydrographique).

Les effets sur les conditions d'écoulement et la qualité des eaux seront **très faibles**.

MESURES

Au préalable des travaux, un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle sera élaboré ;

- L'entretien et le nettoyage des engins de chantier seront effectués dans les locaux des entreprises ;

- Le ravitaillement des engins sera effectué sur des aires aménagées ;
- Le déversement de produits dangereux ou nuisibles à l'environnement sera interdit ;
- Les résidus de chantier seront collectés, triés et évacués vers les filières de traitement adaptées ;
- Les travaux seront arrêtés lors des périodes pluvieux majeurs.

II.1.6. RISQUES NATURELS

Le périmètre d'étude est concerné par un risque d'inondation.

Le cuvelage du cours d'eau le Jarret a permis de limiter les effets d'une crue. Toutefois, situé en zone urbaine, le secteur de la Z.A.C. Saint-Just reste soumis aux contraintes liées au ruissellement urbain lors des épisodes de précipitation exceptionnelles.
Le suivi de la météorologie et l'arrêt du chantier lors des périodes pluvieuses majeures permettra de n'induire aucune de conséquences particulières sur le ruissellement urbain ni d'augmentation du risque.

Dans le cadre des études de définition du projet, une étude sera menée concernant les eaux souterraines du secteur. Cette étude sera prise en compte dans le futur P.P.R.i.

Les contraintes liées aux risques naturels sont **nulles.**

II.2. EFFETS ET MESURES SUR LE PATRIMOINE NATUREL

II.2.1. PERIMETRES REGLEMENTAIRES DU MILIEU NATUREL

Le projet localisé en zone urbaine **n'affecte pas** de zones à enjeux écologiques.

II.2.2. NATURA 2000

Le projet, situé en centre-ville, en zone entièrement urbanisée et à grande distance des zones Natura 2000 les plus proches (plus de 4 km), n'induira aucune incidence sur le réseau Natura 2000.

Le projet ne générera **aucune incidence** sur le réseau Natura 2000.

II.2.3. FLORE, FAUNE ET EQUILIBRES BIOLOGIQUES

La végétation se réduit à deux composantes :
- les zones plantées ou ensemencées dans le cadre des aménagements urbains ;
- des zones de friches installées sur des délaissés urbains.

La faune est constituée d'espèces très communes, commensales de l'homme[6].

[6] Qui ne craignent pas la proximité des hommes et sont même favorisées par sa présence.

La suppression des habitats de friche ne portera pas atteinte à la flore ou à la faune associée.

Pour rappel, le périmètre d'étude ne présente aucun intérêt écologique d'un point de vue végétale et faunistique.

N.B. : à l'issu de la phase de chantier, des espaces verts compris dans les projets d'aménagement seront installés. Ils viendront renforcer le potentiel naturel du secteur.

Les effets sur la faune et la flore seront donc **nuls**.

II.2.4. ESPACES NATURELS, AGRICOLES, FORESTIERS, MARITIMES, DE LOISIRS ET INTERRELATIONS

Rappel : la Z.A.C. Saint-Just se situe en zone urbaine, dans le centre-ville de l'agglomération de Marseille. Cette zone n'est pas comprise au sein d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes. Elle n'englobe pas de tels espaces.

Toutefois, le projet Sainte-Adélaïde comprend la mise en place d'un espace vert en son centre et une végétalisation importante des façades.

Le projet sera donc **sans effet** sur les espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes.

II.3. EFFETS ET MESURES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE

II.3.1. PATRIMOINE CULTUREL

II.3.1.1. ARCHEOLOGIE

Le projet d'aménagement n'est pas situé sur l'emprise d'un périmètre de sensibilité archéologique tel que défini par arrêté préfectoral du 13 juillet 2003.

Par ailleurs, les travaux d'aménagements précédemment réalisés dans le secteur n'ont pas mis au jour de vestiges archéologiques.

L'impact sur le patrimoine archéologique sera **nul**.

MESURES

Il ne semble pas nécessaire de procéder à un diagnostic archéologique sur l'ilot. **La D.R.A.C. sera toutefois sollicitée au préalable afin de confirmer cette absence de risque**.

Ainsi, en cas de découverte fortuite, les autorités seront immédiatement avisées, conformément à la réglementation.

II.3.1.2. MONUMENTS HISTORIQUES ET PATRIMOINE ARCHITECTURAL LOCAL

Rappel : la Z.A.C. Saint-Just se situe en dehors des périmètres de protection de Monuments Historiques inscrits ou classés Elle ne présente pas de relation de co-visibilité avec les monuments les plus proches (notamment le Château d'eau des Chutes Lavies).
Si un bâtiment occupant la totalité du volume autorisé dans le cadre du P.A.Z. est visible depuis la terrasse de Notre Dame de la Garde, il sera « noyé » parmi les immeubles existant déjà.

Les effets sur les monuments historiques et le patrimoine architectural local seront **nuls**.

Dans le cadre de l'instruction des dossiers d'autorisation et des permis de construire des bâtiments projetés sur la Z.A.C. Saint-Just, l'avis de l'autorité administrative sera obtenu avant le démarrage des travaux.

N.B. : le projet vise à requalifier une zone urbaine laissée pour partie en déshérence et à améliorer le fonctionnement du quartier, notamment en termes de circulations douces et de stationnement lors des évènements liés au Dôme. A terme, les effets seront positifs sur le caractère architectural du secteur.

II.3.2. PAYSAGE

Les travaux d'aménagement induiront des nuisances sur le « paysage urbain local » (présence d'engins, de camions, de grues des chantiers, envol de poussières, présences de déchets, etc.).

Toutefois, ces effets seront **très faibles** au regard du cadre urbain actuel peu valoriés et limités à une courte période dans le temps.

MESURES

Aucune mesure particulière n'est à envisager, hormis une gestion du chantier évitant toute nuisance (éviter les stocks de matériaux sur des hauteurs trop importantes par exemple).

Ainsi, la clôture et la bonne gestion du chantier permettra de garantir la bonne tenue et la propreté du site du projet.

II.4. EFFETS ET MESURES SUR LE CONTEXTE URBAIN

II.4.1. LE BATI

Le projet n'implique pas la suppression de bâtiments.

En phase de chantier, les effets du projet sur le bâti seront **nuls**.

II.4.2. RESEAUX

Les aménagements de la Z.A.C. Saint-Just impliqueront la modification des réseaux existants pour le raccordement des nouvelles constructions. A l'occasion, certains réseaux seront remis à niveau.

La réalisation des travaux pourra impliquer des effets temporaires limités, tels que des coupures pour permettre le raccordement des nouvelles constructions.

Les effets sur les réseaux, en phase de chantier, seront **très faibles**.

MESURES

Le projet constitue une opportunité pour la reprise et la rénovation de certains réseaux (souterrains et aériens). Les riverains seront avertis au préalable, en cas de coupures de réseau.

II.4.3. DESSERTES

Aussi bien pour les piétons que pour les véhicules, le projet en phase de chantier, nécessitera le cas échéant des adaptations de la circulation et du stationnement aux abords de la Z.A.C. Saint-Just, en fonction des modalités d'accès au chantier.

II.4.3.1. TRANSPORTS COLLECTIFS

Le fonctionnement des transports collectifs ne sera pas modifié du fait des travaux sur le secteur constructible n°5 du P.A.Z., dans la mesure où ceux-ci se déroulent au sein de l'ilot Sainte Adélaïde.

En revanche, les travaux concernant les autres secteurs (N ° 1 à 4) pourraient entrainer des modifications temporaires des dessertes (déviation) pendant la réalisation de certaines opérations.

Ces perturbations seront limitées dans le temps et les dispositifs réglementaires visant à la sécurité des tiers seront mis en place.

Le projet d'aménagement de l'ilot n'aura qu'une influence réduite et temporaire sur les transports collectifs.

MESURES

Les mesures adéquates (limitation de vitesse, signalisation…) seront définies pour chaque chantier d'aménagement, de manière à réduire au maximum les risques d'accident, tout en garantissant la protection des usagers et riverains.

II.4.3.2. DEPLACEMENTS PIETONS – CYCLES – PMR

L'accès aux zones de chantier sera interdit au public pendant toute la durée des travaux d'aménagement.

Les effets du projet sur les conditions de déplacement des piétons, cycles et P.M.R. seront **très faibles, localisés et temporaires**.

II.4.3.3. TRANSPORTS INDIVIDUELS

La réalisation des travaux sera de nature à perturber la circulation sur les voiries adjacentes aux chantiers. En particulier, les entrées et sorties de camions de transports et d'engins pourront perturber la circulation sur les avenues adjacentes, en particulier lors de l'évacuation des matériaux de déblai issus de l'excavation des sous-sols.

Par ailleurs, la réalisation des travaux entrainera la suppression de l'aire de stationnement installée de manière temporaire sur l'ilot Sainte-Adélaïde. Il en résultera une réduction des capacités de stationnement pour les poids-lourds lors des spectacles au Dôme.
Toutefois, la construction d'un parking souterrain permettra de compenser à terme la suppression de ces places.

Rappelons que ces perturbations seront limitées dans le temps et les dispositifs réglementaires visant à la sécurité des tiers seront mis en place.

Les effets des travaux sur la circulation automobile et le stationnement seront **localisés et temporaires**.

MESURES

Les mesures adéquates (limitation de vitesse, signalisation…) seront définies pour chaque chantier d'aménagement, de manière à réduire au maximum les risques d'accident, tout en garantissant la protection des usagers et riverains.
Une coordination sera établie avec les autres chantiers environnants pour réguler au mieux le trafic des voies périphériques, si nécessaire.

II.5. EFFETS ET MESURES CONCERNANT LES DOCUMENTS D'URBANISME

La compatibilité du projet et des documents d'urbanismes fait l'objet du volet 6 du présent dossier.

Les principaux éléments sont rappelés au chapitre III.5. du présent volet 3.

II.6. EFFETS ET MESURES SUR LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

II.6.1. POPULATION

Le projet ne nécessite pas la suppression de logements.

Les riverains des secteurs en travaux seront exposés aux nuissances de tout chaniter (bruit, circulation d'engins et de camions de transport…).

L'accès aux commerces existants ne sera pas modifié pendant les travaux. En revanche, le stationnement sera plus difficile lors de l'exécution de certains chantiers.

Toutefois, ces inconvénients seront temporaires (limités à la durées des chantiers). Le respect des normes (notamment en matière d'émission sonores) et de la réglementation (notamment sur les horaires de travail) permettra de réduire les effets auxquels sera exposée la population.

L'impact en phase de travaux sera **très faible** sur la population, en termes de fonctionnement urbain. La population sera toutefois confrontée aux nuisances classiques de chantier, notamment le bruit (Cf. paragraphe II.7.1. suivant).

II.6.2. LOGEMENT

Le projet ne nécessite pas la suppression de logements.

En revanche, les projets actuellement définis sur la Z.A.C. Saint-Justcomprennent la construction de logements, dont en particulier 28 700 m² de S.D.P. au niveau du programme Sainte-Adélaïde.

En phase de travaux, le projet sera **sans effets notables** sur les conditions de logement.

II.6.3. EMPLOIS

La réalisation des travaux d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just permettra de générer un nombre significatif d'heures de travail pour les entreprises du B.T.P.

Ces emplois ne seront pas directement disponibles sur place, aucune entreprise de B.T.P. n'étant installée sur le site. Toutefois, les emplois ainsi créés concerneront sans doute des entreprises de la région.

Par ailleurs, la réalisation des travaux génerera un surcroix d'activité pour les commerces locaux, en particulier dans la restauration.

La réalisation des travaux aura un **effet positif sur l'emploi**.

II.6.4. ÉQUIPEMENTS PUBLICS

La réalisation des travaux d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just sera de nature à perturber temporairement le fonctionnement de certains équipements publics, en particulier le Dôme (suppression temporaire des stationnements poids-lourds) ou le terminal des bus (lors de l'aménagement des secteurs constructibles n°1 et n°2).

Toutefois, ces perturbations seront temporaires. Des solutions transitoires seront apportées pour limiter la gêne des usagers (par exemple, déplacement du terminus sur l'avenue de Saint-Just).

Les effets des travaux seront **faibles et temporaires**.

II.6.5. COMMERCES

La réalisation des travaux d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just induira des difficultés de circulation qui pourraient gêner l'activité commerciale en dissuadant les clients potentiels.

En revanche, la réalisation des travaux sera à l'origine d'un surcroix d'activité pour les commerces locaux, en particulier dans la restauration et les fournitures de chantier (Bricorama de la rue St-Just).

La réalisation des travaux aura donc un effet **nul à positif** sur l'activité commerciale locale.

II.6.6. FONCTIONNEMENT SOCIAL DU QUARTIER

La phase travaux perturbera le fonctionnement social actuel, en particulier dans le secteur situé au sud-ouest du Bd Fleming. En effet, les nuisances liées au chantier (bruit, poussières, encombrement de l'espace, etc.) perturberont temporairement la vie sociale du quartier.

Le projet en phase travaux aura un impact **très faible** sur le fonctionnement social du secteur.

II.7. EFFETS ET MESURES SUR LES COMMODITES DE VOISINAGE

II.7.1. BRUIT

La principale source de bruits durant les travaux sera due aux terrassements et aux travaux d'aménagements. Les bruits de chantier et les bruits d'engins de chantier sont réglementés. Les principaux textes de références sont les arrêtés du 20 novembre 1969 et du 12 mai 1997, et la directive n°86/662/CEE du 22 décembre 1986.

Les travaux prévus amènent à considérer deux catégories mobiles de sources de bruit avec des niveaux sonores allant de 75 dB(A) à 100 dB(A) :

- les engins d'extraction et de chantier,
- les engins de transport.

N.B. : Les mesures sont faites à 7 m de l'engin et à 1,50 m du sol, à charge nulle. Les engins les plus bruyants peuvent donc atteindre un niveau sonore de 100 dB(A) à 7 m de distance. On pourra prendre ce chiffre de 100 dB(A) comme niveau sonore maximum émis par le chantier.

Le transport de matériaux extraits ou nécessaires aux divers aménagements induira une augmentation de la circulation sur la Z.A.C. et sur les voiries d'accès. Toutefois, les vitesses seront faibles et les nuisances phoniques confinées. Elles seront peu différentes de celles constatées aujourd'hui (liée au fort trafic sur le Bd Fleming et l'axe : Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre).

Les travaux seront réalisés en majorité :

- sur l'ilot Sainte-Adélaïde, bordé sur trois coté par des voiries (Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin) ou des zones non construites, ce qui réduit la population gênée ;
- au nord de l'esplanade du Dôme.

Les nuisances sonores seront donc localisées. Seuls les travaux effectués sur les secteurs constructibles n°1 et 2 seront effectués directement à pro ximité de logements.

Les travaux seront réalisés durant les jours ouvrables et pendant la journée, n'occasionnant ainsi aucune gêne la nuit, le week-end et les jours fériés.

Le chantier sera organisé avec pour objectifs :

- De limiter les nuisances pour les riverains ;
- De préserver les activités commerciales du quartier (préserver l'accessibilité du quartier).

Le projet respectera l'Arrêté préfectoral du 20 juin 2000 (article 5) qui précise que le bruit sera limité aux périodes 7h-20h.

Les engins de chantier répondront aux normes d'émissions sonores en vigueur.

Les riverains aux abords du périmètre opérationnel subiront nécessairement des nuisances sonores durant la phase des travaux. Ces nuisances sonores, générées par le projet, sont qualifiées de **modérées**, et seront limitées dans le temps.

MESURES

Les mesures permettant de réduire les nuisances sonores sont essentiellement des précautions de chantier :

- respect des normes d'émissions sonores en vigueur par les engins de chantier et de transport ;
- respect de l'arrêté préfectoral du 20 juin 2000 (article 5) qui précise que le bruit sera limité aux périodes 7h-20h.

II.7.2. VIBRATIONS

Les vibrations seront principalement imputables à la circulation des camions de transport et à des phases de chantiers spécifiques (excavation des sous-sols…).

Ces phases seront de courte durée pendant le chantier (phase préparatoire essentiellement) et les engins utilisés seront conformes à la réglementation en vigueur.

Les travaux ne nécessiteront pas l'utilisation d'explosifs.

Le projet aura un impact **très faible** sur le niveau de vibrations, compte tenu des modalités de envisagées, qui respecteront les normes et réglementations en vigueur.

MESURES

Les mesures permettant de réduire les niveaux de vibrations sont essentiellement des précautions de chantier :

- respect des normes en vigueur par les engins de chantier et de transport ;
- arrêt des travaux entre 20h et 7h.

II.7.3. QUALITE DE L'AIR / ODEURS

Le chantier pourra éventuellement générer une nuisance temporaire lié à l'envol de poussières, induit par la circulation des camions de transport et les travaux de terrassement.

De même, ces engins participeront à l'émission de particules polluantes.

L'impact sur la qualité de l'air sera **très faible**, les engins utilisés pour le chantier répondant aux normes en vigueur.

MESURES

En vue de limiter l'envol de poussières lors de la phase de chantier, le terrain sera si besoin arrosé, de façon modéré et uniquement en période sèche, lors des phases de démarrage des travaux.

Les véhicules et engins de chantier répondront aux normes anti-pollution en vigueur et seront régulièrement entretenus.

II.7.4. LUMIERE EMISE

Conformément à l'arrêté préfectoral du 20 juin 2000, le chantier se déroulera en période diurne. Il ne nécessitera pas d'éclairage particulier. Toutefois, les travaux s'étendront au-delà de la période de jour en hiver.

L'impact sur l'ambiance lumineuse du secteur sera **très faible**, marquée par les lumières des engins et la signalisation du chantier.

II.7.5. CONSOMMATION ENERGETIQUE

Les projets accueillis sur la Z.A.C. seront optimisés sur le plan de la consommation énergétique pour répondre aux prescriptions réglementaires.

II.8. HYGIENE, LA SANTE, LA SECURITE ET LA SALUBRITE PUBLIQUE

Les nuisances du chantier sur la santé seront **modérées** et temporaires.

En effet, les engins de chantier généreront du bruit (sensation auditive pénible), rejetteront des gaz à effet de serre et des émanations pouvant être gênantes.

Le chantier, comme décrit dans les paragraphes précédents, sera géré de manière à limiter tout type de nuisance sur l'eau, l'air, les sols, le bruit, etc., et par voie de conséquence, sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique.

De plus, durant les travaux, il existe une possibilité de collision entre engins de chantier / camions de transport. Mais la probabilité est quasi nulle (travaux effectués en zone urbaine avec déplacements limités et à faibles vitesses) et le chantier sera sécurisé.

Il existe également un risque de chute de gue de chantier, mais le respect de la réglementation rend ces accidents extrêmement rares.

II.9. RISQUES TECHNOLOGIQUES

Le secteur d'étude n'abrite pas d'installations classées I.C.P.E.

Le projet n'interfère pas avec des activités industrielles.

II.10. INTERACTIONS

Suivant la logique d'interrelation des enjeux et composantes environnementales, les effets décrits précédemment interagissent entre eux. L'**interaction** de ces effets va conditionner notamment le niveau d'effet ou impact pour chaque composante concernée.

Le tableau suivant, identique à l'analyse des interrelations des composantes environnementales, permet d'illustrer les interactions voire les additions possibles entre les effets :

Légende :

Interaction potentielle	Pas d'interaction

Tableau 24 : Interrelations des composantes environnementales

Composante de l'environnement	Climat	Topographie	Géologie/Sols	Réseau hydrographique	Qualité des eaux	Eaux souterraines	Risques naturels	Protection réglementaire (naturelle)	Enjeux écologiques (habitats, faune et flore)	Patrimoine culturel	Sites et Paysage	Habitat	Biens matériels	Activités économiques	Tourisme/Loisirs	Agriculture	Espaces boisés	Urbanisme	Infrastructures	Consommation énergétique	Commodité du voisinage	Hygiène-Santé-Salubrité publique	Sécurité
Climat	-																						
Topographie		-																					
Géologie/Sols			-																				
Réseau hydrographique				-																			
Qualité des eaux					-																		
Eaux souterraines						-																	
Risques naturels							-																
Protection réglementaire (naturelle)								-															
Enjeux écologiques (habitats, faune et flore)									-														
Patrimoine culturel										-													
Sites et Paysage											-												
Habitat												-											
Biens matériels													-										
Activités économiques														-									
Tourisme/Loisirs															-								
Agriculture																-							
Espaces boisés																	-						
Urbanisme																		-					
Infrastructures																			-				
Consommation énergétique																				-			
Commodité du voisinage																					-		
Hygiène-Santé-Salubrité publique																						-	
Sécurité																							-

III. EFFETS ET MESURES ASSOCIEES APRES AMENAGEMENT

III.1. EFFETS ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

Le projet d'aménagement ne changera pas la vocation urbaine de la Z.A.C. Saint-Just. Aucun **effet notoire n'est donc à attendre sur l'environnement physique** : le projet ne génèrera pas d'effet sur la topographie, le sol et le sous-sol.

Le projet ne générera pas d'augmentation des débits ruisselés par rapport à la situation actuelle, les surfaces imperméabilisées restant comparables (les friches actuelles étant compensées par les espaces verts intégrés dans le projet). Les eaux pluviales seront dirigées vers le réseau de collecte existant, à l'instar de la situation actuelle. Le risques de pollution des sols actuels liés au stationnement des poids-lourds sur une aire sommairement aménagée seront supprimés par la mise ne place de parkings en sous-sol.

Le projet n'est pas d'une ampleur suffisante pour générer des effets significatifs sur le climat. Inversement, la création de logements à proximité du centre-ville et des transports collectifs contribue à limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Le projet sera conforme aux normes et réglementation en vigueur concernant les risques naturels et en particulier l'inondation et le risque sismique.

Le projet n'aura pas d'influence particulière sur l'environnement physique et sera au contraire favorable pour une meilleure gestion du ruissellement urbain, au sein du périmètre global de la Z.A.C.

III.2. EFFETS ET MESURES SUR LE PATRIMOINE NATUREL

Le projet est situé en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel remarquable.

Le projet, situé en centre-ville, en zone entièrement urbanisée et à grande distance des zones Natura 2000 les plus proches (plus de 4 km), n'induira aucune incidence sur le réseau Natura 2000.

De plus, les espèces végétales et animales recensées sur la Z.A.C. Saint-Just sont rares et banales. L'esplanade du Dôme, qui abrite des plantations et des espaces engazonnés, ne sera pas modifiée.

Le projet d'aménagement ne changera pas la vocation urbaine du site du projet.

En revanche, l'installation d'espaces verts dans le cadre du projet, permettra de restituer de la nature dans la ville et d'accueillir des espèces commensales de l'homme.

A ce titre, le projet laisse une large place au développement de la végétation (Cf. volet 1 : présentation du projet).

De plus, la construction de logements à proximité du centre-ville, favorisant les transports collectifs, permet d'éviter la suppression d'habitats naturels, par rapport à des projets de construction situés en périphérie de l'agglomération.

Dans ce contexte, le projet confère un **effet positif** à la composante naturelle du secteur d'étude.

III.3. EFFETS ET MESURES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE

III.3.1. PATRIMOINE CULTUREL

Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just respectera le caractère du patrimoine bâti local et s'inscrira en harmonie dans la trame urbaine existante.

Ainsi, le projet ne génèrera pas d'impact négatif sur les monuments historiques classés / inscrits. Il renforcera la visibilité des bâtiments existants en s'inscrivant dans le même langage architectural et facilitera leur découverte par le public en facilitant les déplacements « doux » (piétons, cycles).

Plus globalement, le réaménagement de la Z.A.C. Saint-Just et la construction de nouveaux bâtiments permettra de valoriser le secteur situé au sud-ouest du Bd Fleming.

Le projet permettra une mise en valeur du patrimoine culturel et architectural existant (Dôme, Hôtel du Département). La conception même du projet consiste à requalifier et revaloriser ce secteur urbain. L'effet est donc **positif.**

III.3.2. PAYSAGE

La requalification du paysage urbain de la Z.A.C. Saint-Just et plus particulièrement de l'ilot Sainte-Adélaïde, contribuera à redonner à cet espace un caractère typiquement urbain valorisant.

Le renouvellement du bâti à l'échelle de l'ilot Sainte-Adélaïde, permettra :

- de remplacer les délaissés urbains par des constructions fonctionnelles et esthétiques ;
- de renforcer la présence du végétal dans ce quartier très urbain ;
- de donner une homogénéité au quartier, tout en conservant des lieux de caractère comme la bastide de l'ilot Sainte-Adélaïde ou le Dispensaire des Augustin (hors Z.A.C.).

Le nouvel éclairage urbain permettra la mise en valeur de certains éléments architecturaux. La gamme de matériel sera sobre et sera assortie avec le mobilier urbain.

Le réaménagement de la Z.A.C. Saint-Just induira un **effet positif** sur le paysage urbain.

III.4. EFFETS ET MESURES SUR LE CONTEXTE URBAIN

III.4.1. BATI

Les aménagements de la Z.A.C. Saint-Just visent à renouveler le bâti du secteur situé au sud-ouest du Bd Fleming et à compléter les aménagements de la Z.A.C.

N.B. : le projet ne vient modifier que de manière limitée le programme d'aménagement et les caractéristiques des immeubles construits. Il ne remet pas en cause les principes ayant présidés à la mise en œuvre du programme de Z.A.C. à l'origine. Celui-ci avait pour but, de renouveler un secteur de friches industrielles et de bâtiments vétustes. Ces derniers ont déjà été démolis.

La relance du programme d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just permettra la construction d'immeubles fonctionnels, esthétiques et valorisants ; ainsi que la poursuite des aménagements engagés (terminus des bus).

Dans ce contexte, le projet confère un effet **fortement positif** au bâti de ce secteur. Les travaux envisagés au cœur de l'ilot contribueront à cette démarche.

III.4.2. RESEAUX

Les réseaux existants sont dimensionnés de manière à pouvoir répondre à l'augmentation des flux consécutive à la construction des immeubles envisagés sur la Z.A.C. Saint-Just.

Le projet sera l'occasion d'étendre et le cas échéant, de rénover les réseaux, en particulier les réseaux souterrains. Les réseaux aériens pourront être supprimés, ce qui contribuera à la qualité paysagère du projet.

Le projet est donc une opportunité pour améliorer les réseaux. Par ailleurs, ces derniers sont en capacité d'alimenter la Z.A.C. Saint-Just. L'effet du projet sera donc **positif**.

III.4.3. DESSERTES

Les aménagements engagés (ou en projet) sur la Z.A.C. Saint-Just ont pour objectifs, entre autres, d'améliorer les conditions de desserte du quartier.

Les effets des travaux de constructions ont été envisagés au chapitre II du présent volet.

A l'issue des travaux, le projet conduira à une amélioration des conditions de desserte du secteur :

- Ajustement du plan de circulation des véhicules motorisés ;
- Ajustement éventuel des transports collectifs ;
- Amélioration des conditions de circulation des piétons, P.M.R. et cycles, en particulier entre les deux côtés du Bd Fleming ;
- Amélioration des conditions de stationnement.

III.4.3.1. TRANSPORTS COLLECTIFS

Les effets directs sur les transports collectifs des aménagements de la Z.A.C. Saint-Just seront limités :

- Les aménagements prévus au sud-ouest du périmètre (ilot Sainte Adélaïde) auront pour conséquence d'augmenter la fréquentation des transports collectifs (création de logements). Cette augmentation ne semble pas devoir nécessiter, à elle seule, de modification des cadences de ces transports.

- Le réaménagement du terminus des bus ne peut présenter que des avantages pour les usagers (à l'issu des travaux).

La poursuite de l'aménagement de Z.A.C. Saint-Just pourra s'appuyer sur un réseau de transport adapté à l'arrivé d'une nouvelle population. Elle entrainera un **effet nul à positif** sur les conditions de desserte par les transports en commun.

III.4.3.2. DEPLACEMENTS PIETONS – CYCLES – P.M.R.

Le réaménagement des circulations douces sur l'ensemble de la Z.A.C. Saint-Just en particulièrement de part et d'autre du Bd Fleming constitue un des objectifs du projet.

La réouverture et l'organisation du passage entre les parties sud-ouest et nord-est de la Z.A.C. Saint-Just permettra de faciliter la circulation des piétons. Elle viendra de pair avec la création de stationnements en sous-sol pour les nouveaux logements, ce qui incitera les résidents à laisser leurs véhicules sur place. De cette manière, les habitants seront encouragés à utiliser les transports collectifs (le métro et les bus situés au nord-est du Bd Fleming).

Le projet global d'aménagement constituera un élément **très positif** pour l'amélioration des conditions de circulation des piétons, cycles et P.M.R. dans le quartier.

III.4.3.3. TRANSPORTS INDIVIDUELS

La construction des logements envisagée (plus de 500 appartements sur l'ilot Sainte-Adélaïde) pourra induire une augmentation des flux de trafic automobile (même si la configuration des lieux invite à l'utilisation des transports collectifs).

Les études de trafic (en particulier l'étude réalisée en 2011 par le bureau d'études Egis) ont indiquées que le réseau viaire n'est pas à saturation et peut absorber le surcroit de trafic.

Les aménagements de la Z.A.C. Saint-Just modifieront les conditions de desserte au sud-ouest du Bd Fleming. Différents scénarii sont envisagés pour optimiser la circulation :

- Mise en double-sens de la rue Sainte Adélaïde, qui donnera accès au nouvel immeuble de logements de l'ilot Sainte Adélaïde ;
- Maintien de la rue Sainte Adélaïde en sens unique et prolongement de celle-ci vers la rue Meyer, formant ainsi une boucle avec le Bd Saint-Bruno.

- Le réaménagement des circulations douces au sein de la Z.A.C. ;
- La création de stationnements pour les nouveaux résidants de l'ilot Sainte Adélaïde ;
- La connexion avec les transports en commun, offrant aux usagers de la route une alternative pour leurs déplacements en zone urbaine ;
- La redistribution du trafic sur les axes de circulation réaménagés de ce secteur urbain, contribuera à une meilleure gestion des conditions de circulation des véhicules particuliers, ce qui constitue un **effet positif** sur les conditions de circulation.

III.4.3.4. FONCTIONNEMENT PARTICULIER LORS DES SPECTACLES AU DOME

RAPPEL : FONCTIONNEMENT DU DOME

La salle de spectacle du Dôme dispose d'une emprise technique comprenant :

- ✓ la salle,
- ✓ son accès par l'avenue St Just,
- ✓ des bureaux préfabriqués sous la passerelle.

L'emprise technique actuelle du Dôme est insuffisante.

Le Dôme dispose d'une emprise relativement contrainte pour ses besoins en stationnement :

- ✓ poids-lourds et bus (logistique des spectacles) ;

- ✓ V.I.P. (nécessité d'accueillir au plus près de la salle un petit nombre de voitures particulières) ;
- ✓ Véhicules du grand public.

A ce jour, lors des spectacles :

- ✓ les Poids-lourds et bus utilisent une aire sommairement aménagé sur l'ilot Sainte Adélaïde ;
- ✓ les véhicules V.I.P. sont stationnés sous le viaduc du Bd Flemming ;
- ✓ le public stationne de manière dispersé dans les rues adjacentes.

Figure 16 : localisation d'une circulation douce de part et d'autre du viaduc du Bd Flemming

SOLUTIONS ENVISAGEES :

Le projet d'aménagement de l'ilot Sainte-Adélaïde intègre la mise en place d'un stationnement destiné :

- **En priorité aux poids-lourds et bus, avec un accès par l'emprise dédiée au Dôme ;**
- **Aux véhicules du personnel du Dôme ;**
- **Eventuellement aux personnalités (V.I.P.).**

Un cheminement piéton sera mis en place sous le viaduc du Bd Fleming, entre l'emprise du Dôme et l'ilot Sainte-Adélaïde, pour permettre de rejoindre le Dôme depuis le stationnement ci-dessus.

Cette liaison douce apporterait une solution pour les spectateurs du Dôme mais également de manière quotidienne pour les usagers du métro.

III.5. EFFETS ET MESURES CONCERNANT LES DOCUMENTS D'URBANISME

La compatibilité du projet et des documents d'urbanismes fait l'objet du volet 6 du présent dossier. Elle est rappelée sommairement ci-dessous.

III.5.1. COMPATIBILITE AVEC LE S.C.O.T.

Le projet respecte les orientations du S.C.O.T. tel qu'arrêté à décembre 2011 (Cf. IV.7.1. du présent volet et volet 6 du présent volume).

III.5.2. COMPATIBILITE AVEC LE P.O.S.

Le projet est compatible avec le P.O.S. :

- Le zonage est défini par le P.A.Z. dont les modifications sont mineures ;
- Le règlement est défini par la R.A.Z. dont les modifications sont mineures.

(Cf. volet 6 du présent volume).

III.5.3. COMPATIBILITE AVEC LE P.A.Z. ET LE R.A.Z.

Le projet retenu consiste à modifier les règles d'urbanisme qui régissent l'aménagement de la Z.A.C Saint-Just pour faciliter la réalisation de nouveaux projets, permettant de mener à son terme cet aménagement, en respectant les objectifs de cette Z.A.C.

(Cf. volet 6 du présent volume).

III.5.4. COMPATIBILITE AVEC LE P.L.U.

Le P.O.S. de Marseille est en cours de révision pour obtenir sa transformation en P.L.U.

A ce jour, le diagnostic et le P.A.D.D. sont rendus publics.

Le présent projet est compatible avec les orientations de P.A.D.D. du P.L.U.

III.6. EFFETS ET MESURES SUR LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

III.6.1. POPULATION - LOGEMENT

Le projet ne nécessite pas la suppression de logements ou de commerces.

En revanche, les projets actuellement définis sur la Z.A.C. Saint-Just comprennent la construction de logements, dont en particulier 27 000 m² de S.D.P. au niveau du programme Sainte-Adélaïde.

L'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just sera donc à l'origine d'une augmentation de la population résidente (création de plus de 500 logements).

Cette augmentation sera éalisée dans des conditions optimales (construction d'un programme de logements neufs accompagné des équipements nécessaires : stationnements, circulations, espaces verts…).

La proximité des commerces, services, dessertes et transports collectifs facilitera l'insertion de ces nouveaux résidents et garantiera un bon niveau de confort urbain.

L'augmentaion de la population induira à son tour le développement des commerces et des services déjà présents sur ou en périphérie de la Z.A.C.

Les effets du projet seront **positifs** en ce qui concerne la population et la vie du quartier.

III.6.2. ÉQUIPEMENTS PUBLICS

La Z.A.C. Saint-Just est bien pourvues en équipements publics. Le projet vise à optimiser l'utilisation de ces services, en particulier le Dôme et les transports collectifs.

Par ailleurs, le quartier « les Chartreux » auquel appartient la Z.A.C. est équipé de l'ensemble des services souhaitables.

Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just comprend la construction d'un certain nombre de logements, induisant une augmentation de la population résidente. Cette augmentation génèrera des besoins en matière d'équipements publics, en particulier dans le domaine de l'éducation (crèches, écoles, centres de loisirs…)

Il conviendra donc d'ajuster la capacité d'accueil de ces équipements en fonction des besoins réels de la nouvelle population.

Les orientations d'aménagement de la Z.A.C. ne nécessitent pas la construction d'équipements publics nouveaux (crèches, écoles,…). Toutefois, il sera nécessaire d'ajuster à terme la capacité des services et équipements publics liés à l'augmentation de la population résidente.

III.6.3. COMMERCES

Le projet initial comprenait une répartition des surfaces nouvellement construites entre activité (tertiaire), commerce et logements.

Le nouveau programme privilégie aux logements, par rapport de la création de bureaux.

Les commerces sont nombreux sur et en périphérie de la Z.A.C. Saint-Just. Ils profiteront du nouveau dynamisme induit par l'aménagement de la Z.A.C. (construction de logements, proximité des transports en commun, requalification urbaine…). Les effets du projet sur les activités commerciales seront donc **très positifs**.

III.6.4. FONCTIONNEMENT SOCIAL DU QUARTIER

Avec l'achèvement des travaux, le quartier Saint-Just retrouvera un fonctionnement optimisé, jusqu'alors marqué par :

- les difficultés de circulation entre les deux secteurs (de part et d'autre du viaduc du Bd Fleming) pour les usagers non motorisé,
- l'utilisation d'aires de stationnement non organisées lors des spectacles au Dôme,
- la présence d'espace en déshérence sans utilisation précise, accompagnée des risques liés à ce type d'espaces (dépôts d'ordures, activités illicites…).

Les équipements publics offriront un plus grand confort urbain aux riverains (Circulation douce entre les deux secteurs (de part et d'autre du viaduc du Bd Fleming), accès aux transports en commun facilités, stationnement des résidents…).

La Z.A.C. Saint-Just proposera également un espace plus convivial élargissant les espaces publics de l'esplanade du Dôme. Les commerces locaux bénéficieront de l'augmentation de la population résidente.

D'une manière globale, les aménagements rendront le quartier plus attractif dans un environnement urbain de qualité et permettront le développement de l'emploi (commerces, équipements publics).

Le d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just contribuera à améliorer les conditions et le cadre de vie des habitants tout en proposant des équipements favorables au fonctionnement social de ce secteur urbain.

III.7. EFFETS ET MESURES SUR LES COMMODITES DE VOISINAGE

III.7.1. BRUIT / VIBRATIONS

L'émission de bruit est inhérente à l'activité humaine. Toutefois, certains bruits provoqués par l'activité humaine peuvent constituer de nuisances sonores.

Le bruit est considéré comme une gêne lorsqu'il perturbe les activités habituelles (une conversation, l'écoute de la radio/la télé et le sommeil).
Echelle du bruit selon le site «moinsdebruit.com» :

- Très calme entre 0 et 25 dB ;
- Calme entre 25 et 35 dB ;
- Animation entre 35 et 45 dB ;
- Bruits courants entre 45 et 65 dB ;
- Bruyant entre 65 et 85 dB ;
- Dangereux supérieur à 85 dB.

Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just conduira à une réduction des nuisances sonores, au niveau de l'ensemble de la Z.A.C. et particulièrement de l'ilot Sainte-Adélaïde :

- La construction des logements équipés de dispositifs anti-bruit côté voirie permettra de garantir des niveaux sonores faibles dans les appartements et de réduire le bruit au sein de l'espace vert installé au centre de l'ilot ;
- La présence de cet immeuble de grande dimension servira de « masque » pour les bâtiments existants à l'ouest de la Z.A.C., vis-à-vis des émissions sonores des Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin.
- L'ouverture d'une circulation douce sous le viaduc du Bd Fleming, en facilitant les déplacements piétons ou cycle, permettant dans une faible mesure de réduire la circulation automobile (source de bruit) tout en accentuant d'autres émissions sonores (conversation…)
- L'absence d'activité industrielle ou artisanale évitera les nuisances sonores liées à ces types d'activités.

L'ambiance sonore au sein du périmètre de la Z.A.C. et en particulier de l'ilot Sainte Adélaïde sera fortement améliorée, contribuant à l'amélioration des conditions de vie des habitants.

Par ailleurs, les travaux engagés dans le cadre de la mise en œuvre du P.D.U., particulièrement la mise en service de la rocade L2, devraient entrainer une baisse significative du trafic sur le Bd Fleming et l'axe Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre, induisant en retour une amélioration de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air sur la Z.A.C. Saint-Just.

Par ailleurs, le niveau de **vibration** restera faible (absence d'activité industrielle) et sera surtout provoqué par le trafic automobile sur le Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin.

III.7.2. QUALITE DE L'AIR / ODEURS

Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just contribuera à une amélioration localisée de la qualité de l'air :

- par la réduction des émissions automobiles (encouragement à l'utilisation des transports collectifs et « doux ») ;
- par la mise en place d'un espace vert au centre de l'ilot Sainte-Adélaïde, susceptible de capter une partie de certains polluants (particules, CO_2).

Toutefois, l'amélioration de la qualité de l'air nécessite des actions globales à l'échelle du toute l'agglomération (actions déjà en cours avec le plan des déplacements urbains, le développement des transports collectifs, le réaménagement de nombreux quartiers…)
A ce titre, les travaux engagés dans le cadre de la mise en œuvre du P.D.U., particulièrement la mise en service de la rocade L2, devraient entrainer une baisse significative du trafic sur le Bd

Fleming et l'axe Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre, induisant en retour une amélioration de la qualité de l'air sur la Z.A.C. Saint-Just.

Le projet de Z.A.C. participera à **l'amélioration de la qualité de l'air** sur ce secteur.

III.7.3. LUMIERE EMISE

Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just conduira à la mise en place de dispositifs d'éclairages publics adaptés à la fonction de chaque espace (voirie, circulation piétonne, parc…). Ainsi seront conjugués les impératifs de sécurité, les exigences de confort et les aspects de développement durable (économies d'énergie).

N.B. : le secteur d'étude, situé en zone urbaine, est déjà éclairé.

La reconfiguration et la requalification du quartier seront associées à un éclairage public adapté au fonctionnement de ce quartier (zone urbaine, espaces verts, cheminements piétons et cycles, transports en commun, etc.) conférant un sentiment de sécurité à la population, tout en respectant les normes en matière d'économie d'énergie.

III.7.4. RISQUES TECHNOLOGIQUES

Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just ne génèrera pas de nouveau risque technologique (pas d'installation classée I.C.P.E. notamment).

Les risques liés au transport des matières dangereuses ne seront pas modifiés.

Les contraintes liées aux risques technologiques sont nulles.

III.7.5. CONSOMMATION ENERGETIQUE

Les nouvelles constructions seront conçues dans le respect des normes et réglementations en vigueur en matière de consommation d'énergie et d'économie de l'eau.

III.8. HYGIENE, LA SANTE, LA SECURITE ET LA SALUBRITE PUBLIQUE

Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just sera bénéfique pour l'hygiène, la santé, la sécurité des populations riveraines : ambiance plus calme, limitation du trafic, amélioration du confort urbain, réduction du stress associé à un environnement urbain « agressif », etc.

Le projet induira une amélioration du cadre de vie, contribuera à l'amélioration de la qualité de l'air locale et à une diminution significative du bruit (local). (Voire l'ensemble des sous-thèmes énuméré dans le chapitre « environnement humain »)
L'impact global du projet sur la santé sera donc **positif**.

III.9. INTERACTIONS

Suivant la logique d'interrelation des enjeux et composantes environnementales, les effets décrits précédemment interagissent entre eux. L'**interaction** de ces effets va conditionner notamment le niveau d'effet ou impact pour chaque composante concernée.

Le tableau suivant, identique à l'analyse des interrelations des composantes environnementales, permet d'illustrer les interactions voire les additions possibles entre les effets :

Interaction potentielle	Pas d'interaction

Tableau 25 : Interrelations des composantes environnementales

Composante de l'environnement	Climat	Topographie	Géologie/Sols	Réseau hydrographique	Qualité des eaux	Eaux souterraines	Risques naturels	Protection réglementaire (naturelle)	Enjeux écologiques (habitats, faune et flore)	Patrimoine culturel	Sites et Paysage	Habitat	Biens matériels	Activités économiques	Tourisme/Loisirs	Agriculture	Espaces boisés	Urbanisme	Infrastructures	Consommation énergétique	Commodité du voisinage	Hygiène-Santé-Salubrité publique	Sécurité
Climat	-																						
Topographie		-																					
Géologie/Sols			-																				
Réseau hydrographique				-																			
Qualité des eaux					-																		
Eaux souterraines						-																	
Risques naturels							-																
Protection réglementaire (naturelle)								-															
Enjeux écologiques (habitats, faune et flore)									-														
Patrimoine culturel										-													
Sites et Paysage											-												
Habitat												-											
Biens matériels													-										
Activités économiques														-									
Tourisme/Loisirs															-								
Agriculture																-							
Espaces boisés																	-						
Urbanisme																		-					
Infrastructures																			-				
Consommation énergétique																				-			
Commodité du voisinage																					-		
Hygiène-Santé-Salubrité publique																						-	
Sécurité																							-

De la même manière que ce qui a été observé pour les interrelations, les interactions et additions potentielles des effets entre eux ont été prises en compte dans l'évaluation des effets pour chaque composante.

Ainsi, l'aménagement du projet présentera ses effets les plus importants dans les domaines suivants :

- Les effets sur la population et le fonctionnement social du quartier ;
- Le fonctionnement du Dôme.

VOLET 4 :

ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

I. PROJETS PRIS EN CONSIDERATION

Les principaux projets d'aménagement à l'étude en périphérie immédiate de la Z.A.C. sont les suivants :

- Construction d'un ensemble immobilier de bureaux et de logements, sur l'ilot Meyer (Le Décisium).
- Aménagement des voies de circulation autour du périmètre de la Z.A.C. et notamment l'aménagement d'une brettelle entre le boulevard du Maréchal Juin et la rue Meyer.
- Construction de plusieurs programmes immobiliers autour de la Z.A.C :
  - ✓ 13 lots de logements collectifs sur l'ilot St Augustins à l'ouest de la Z.A.C.
  - ✓ 367 Logements collectifs Bd Banon au sud de la Z.A.C.

Le secteur d'étude n'est pas concerné par les programmes ANRU d'amélioration de l'habitat.

La consultation du site Internet de la DREAL ne met en évidence aucun autre projet soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale dans le secteur d'étude.

II. EFFETS CUMULES

II.1.1. EFFETS ET MESURES EN PHASE DE TRAVAUX

Situés dans un quartier entièrement urbanisé, en centre-ville, à forte densité de bâti, les effets subis concernent essentiellement les populations résidentes et les usagers.

Les effets sont générés par le déroulement des travaux, qui occasionnent une gêne parfois importante mais limité dans le temps.

Le déroulement simultané de plusieurs chantiers permet de réduire la durée globale des travaux mais peut renforcer parfois la gêne occasionnée.

Les mesures concernent principalement :

- la bonne coordination de chantiers ;
- le respect des normes d'émission des engins et véhicules de transport ;
- le respect de la réglementation (notamment les périodes de chantier).

II.1.2. EFFETS ET MESURES APRES AMENAGEMENT

A l'issue de la période des travaux, qui occasionne une gêne sensible aux résidents et aux usagers, les effets du programme sont positifs : le quartier sera renouvelé, redynamisé, plus agréable à vivre et à circuler, mieux équipé.

L'accroissement de la population résidente sera favorable aux activités commerciales. En revanche, il nécessitera le cas échéant l'adaptation des services publics (transports collectifs, éducation…).

III. CONCLUSION

La prise en compte des projets connus au voisinage de la Z.A.C. Saint-Just ne génère pas d'effets cumulés nécessitant un renforcement des mesures prévues par le maître d'ouvrage ou remettant en cause la faisabilité du projet.

VOLET 5 :

ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

I. RAPPEL DU PROJET D'AMENAGEMENT RETENU

I.1. OBJECTIFS DU PROJET

Le projet objet de la présente étude d'impact consiste à **poursuivre l'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just**, avec pour objectifs d'assurer :

- la poursuite de la dynamique résidentielle et sociale du secteur conditionnée par un système viaire et circulatoire fragile en raison du carrefour unique d'entrée au site, proche de la saturation totale ;
- la perméabilité douce à créer afin d'assurer une réelle accessibilité vers les équipements (Dôme, métro...) depuis les quartiers résidentiels autour de l'avenue St Bruno.

I.2. PROJET RETENU

I.2.1. PRESENTATION

Le projet retenu consiste à modifier les règles d'urbanisme qui régissent l'aménagement de la Z.A.C Saint-Just pour faciliter la réalisation de nouveaux projets, permettant de mener à son terme cet aménagement, en respectant les objectifs de cette Z.A.C.

Certains éléments du PAZ seront mis en cohérence avec le POS en vue de son intégration future dans le PLU.

I.2.2. RAPPEL : LE P.A.Z. ACTUEL

☞ *Volume 2/2 – planche 1b : Périmètre de la Z.A.C. Saint-Just*
☞ *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

- Des hauteurs particulières sont exigées le long de l'avenue de Saint Just jusqu'à la limite du périmètre de ZAC (soit 19m + 6m) et le long du boulevard du Maréchal Juin (28m + 6m). En termes de gabarit de bâtiments, le boulevard Maréchal Juin est classé en catégorie 4 pour des hauteurs particulières. Les bâtiments donnant sur cette voie peuvent dès lors présenter des hauteurs de 28m (H) + 6m (h) en retrait. Dans la zone 5, les hauteurs peuvent aller jusqu'à 21 m, celles de la zone 6 seulement 7 mètres.
- Des servitudes relatives au métro et à des emplacements réservés d'élargissement de voiries sont également présentes. Ainsi, « toute construction ou installation soumise ou non à autorisation doit respecter l'intégrité des lignes et ouvrages présents ou à venir. Le cas échéant, l'observation de prescriptions spéciales peut être exigée » (art. 6 du règlement de ZAC et art. 7 du règlement du POS).
- Des servitudes d'utilité publique encadrent l'existence de voies inondables : rue Sainte Adélaïde, boulevard Meyer et boulevard Saint Bruno ainsi que l'avenue de Saint Just.
- L'avenue du Maréchal Juin est classée voie bruyante (catégorie 1).
- Un alignement sur la rue Sainte Adélaïde avec un décroché vers la bastide est prévu afin de conserver dans son intégralité la bastide et son jardin.
- Une solution d'un double sens était envisagé sur la rue Ste Adélaïde au travers un emplacement réservé d'élargissement de la voie.

I.2.3. MODIFICATIONS DU P.A.Z. ET DU R.A.Z.

I.2.3.1. MODIFICATION DU PLAN D'AMENAGEMENT DE LA ZONE (PAZ)

- *Données : ZAC Saint Just – Etude d'aménagement complémentaire –Atelier9-Cyclades – 2012*
- *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

Les modifications du P.A.Z. et du R.A.Z. sont explicités en détail au volet 1 du présent document.

II. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION

II.1. CONTEXTE ACTUEL

Marseille Aménagement est concessionnaire de la Z.A.C. depuis 1990. L'objectif de cette Z.A.C. était de favoriser le développement des activités, commerces, bureaux, espaces publics et du logement sur le site, tout en atténuant la présence de grands axes structurants à l'échelle métropolitaine.
La Z.A.C., qui accueillait déjà des équipements publics majeurs (salle de spectacles du Dôme, Hôtel du Département), avait donc pour objectif la plurifonctionnalité.

Mais la partie sud n'a pas vu les projets aboutir. Elle se caractérise aujourd'hui par la présence de friches, dont une partie est utilisée pour les besoins de fonctionnement du Dôme.

Aujourd'hui, ce territoire est destiné à connaitre un nouvel essor. Un projet de bureaux et logements, « le Décisium », a d'ores et déjà fait l'objet d'un permis de construire sur l'îlot Meyer.

La Ville de Marseille, au travers de Marseille Aménagement, a donc décidé de relancer l'opération et de redéfinir un projet pour cette partie de la ZAC. Mais cette nouvelle dynamique nécessitait des adaptations des règles d'urbanisme.

II.2. SOLUTION « 1 »

Une première modification du programme a été envisagée. Elle était basée sur l'analyse suivante et conduisait à des hypothèses de projet d'aménagement de l'ilot Sainte Adélaïde.
« L'analyse du site révèle que l'îlot Sainte Adélaïde englobe de nombreux enjeux d'aménagement. Ainsi, l'aménagement global du site doit répondre à :
- De forts besoins en stationnement liés à l'activité du Dôme à la fois pour le domaine technique (PL et personnel) et pour les spectateurs (dont VIP) qui engendrent, à ce jour, de réels dysfonctionnements au sein du quartier et mettent en jeu l'attractivité de l'équipement ;
- une diminution de l'effet de coupure dû au Boulevard Fleming par la création d'une perméabilité douce assurant une réelle accessibilité vers les équipements (Dôme, métro...) depuis les quartiers résidentiels de l'avenue St Bruno.
- une poursuite de la dynamique résidentielle et sociale du secteur conditionnée par un nouveau système viaire et circulatoire.
Le projet devra favoriser la diversité des statuts d'occupation et l'intégration du projet dans son environnement urbain immédiat.

Lors de l'élaboration du projet, seule une parcelle d'environ 3 300 m² (hors emprise potentiellement nécessaire pour les besoins de parking du Dôme) serait valorisée par une évolution importante des règles d'urbanisme de la zone (notamment en termes de hauteur).

La création d'environ 15 000 m² de S.D.P. pourrait être envisagée avec l'implantation d'un immeuble en R+6/9/12. De par sa densité et sa hauteur, un tel projet serait dans la continuité urbaine créée par l'Hôtel du Département au Nord (60m de hauteur) et le futur hôtel du projet Meyer (d'environ 30m de hauteur). Cet ensemble créerait ainsi une entrée de ville lisible et identifiable en tant que telle. Dans le même temps, la bastide mitoyenne serait préservée, les hauteurs des constructions nouvelles augmentant au fur et à mesure qu'elles s'en éloignent. »

Une **extension de la zone logistique du Dôme vers la parcelle Ste Adélaïde** permettrait la mise en place d'un complément de stationnement poids lourds ainsi qu'une opportunité d'augmenter le parking VL pour le personnel du Dôme en créant deux niveaux de parkings en sous-sol du parking PL.

Les **entrées et sorties** de ce parking s'effectueraient côté zone logistique du Dôme afin de permettre une meilleure connexion avec les back stages de la salle de spectacle.

La coupe et le plan ci-dessous illustrent le principe de l'extension de la zone logistique du Dôme.

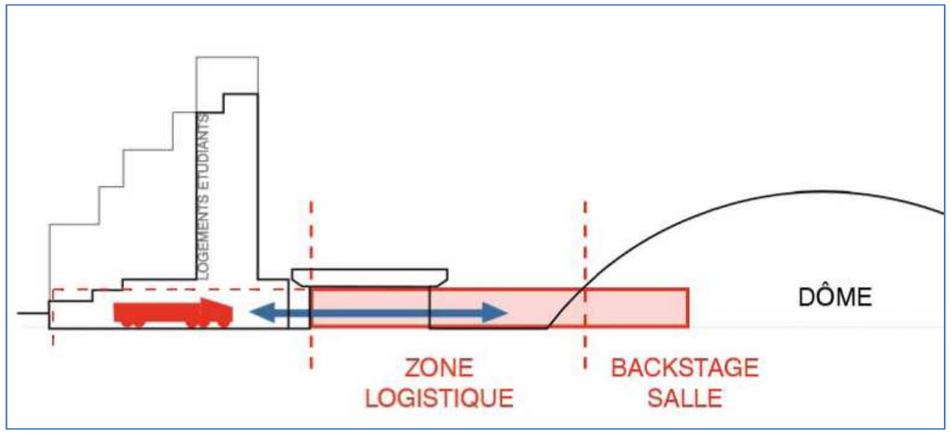


Figure 17 : extension de la zone logistique du Dôme (coupe nord-sud) – Source : Atelier Jean Nouvel

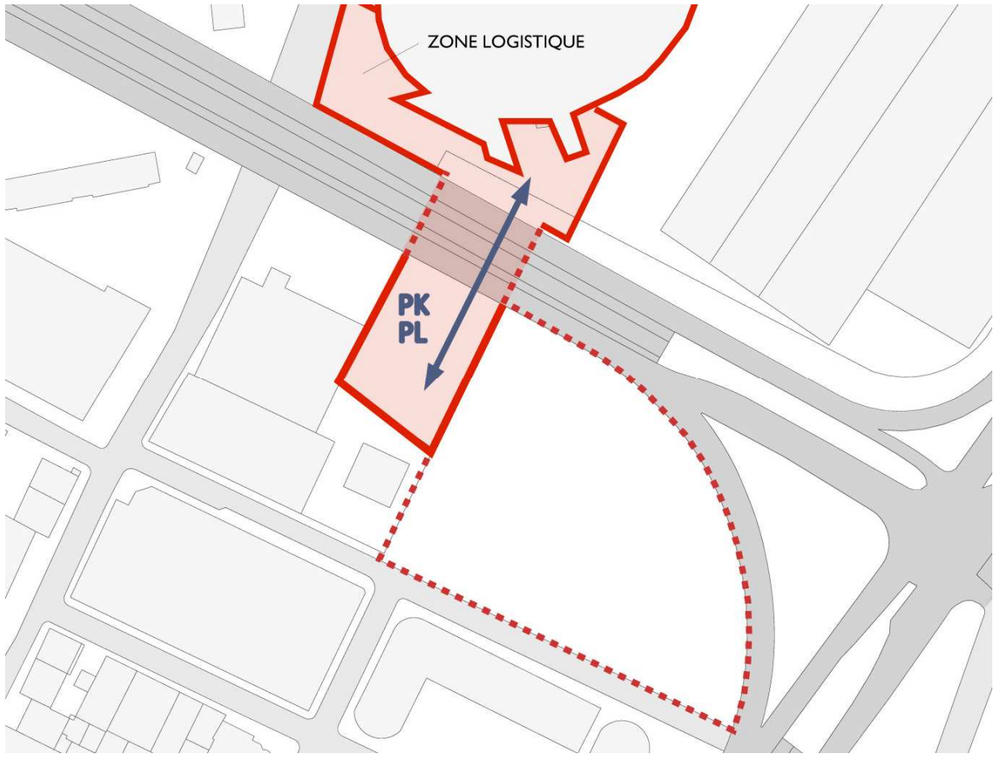


Figure 18 : extension de la zone logistique du Dôme (coupe nord-sud) – Source : Atelier Jean Nouvel

*Un **cheminement piéton** pourrait dès lors être envisagé sous la passerelle, entre l'emprise du Dôme et le parking créé pour traverser le boulevard Fleming et rejoindre les escaliers existants au Nord.*

Toutefois, cette première solution ne permet pas d'optimiser réellement l'usage du site et ne garantit pas une insertion environnementale dans les meilleures conditions.

La réflexion s'est donc poursuivie pour aboutir à la solution n°2.

II.3. SOLUTION « 2 »

Il s'agit du projet retenu dans le cadre du présent dossier, présenté en détail au volet 1 « présentation du projet » du présent volume.

Cette solution permet une meilleure utilisation des ressources foncières du site et l'optimisation de l'insertion environnementale du projet.

II.4. CONCLUSION

Le projet retenu apparait plus adapté à la dynamique urbaine :

- La réduction du nombre de secteurs constructibles, l'augmentation du gabarit des immeubles et la réduction des emplacements réservés (voiries, métro) permet d'optimiser la répartition des volumes de bâtiments à construire, permettant à son tour des projets de meilleure qualité architecturale, conçu dans l'optique du développement durable et dont le cout par unité de surface reste limité (espace vert au centre de l'ilot).
- Le transfert de S.D.P. depuis les bureaux vers les logements (à capacité globale constante) permet de mieux répondre à la très forte demande actuelle en logements proches du centre-ville.

Ainsi, le programme d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just permet de mieux répondre aux préoccupations environnementales :

- il encourage l'utilisation des transports collectifs par rapport aux véhicules particuliers ;
- il favorise le logement en centre-ville, diminuant ainsi la pression foncière sur les zones naturelles ou agricoles à l'extérieur de l'agglomération ;
- par la construction de nouveaux logements, il favorise les économies d'énergies.

VOLET 6 :

COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DU SOL DEFINIE PAR LES DOCUMENTS D'URBANISME ET SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES

I. DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES

I.1. COMPATIBILITE AVEC LE S.C.O.T.

Le projet respecte les orientations du S.C.O.T. tel qu'arrêté à décembre 2011 (Cf. IV.7.1. du présent volet) et en particulier :

7. Etre la tête de pont d'un territoire métropolitain à vocation euro-méditerranéenne
   - ✓ Assurer au territoire métropolitain une accessibilité complète
     - o Valoriser les portes d'entrée métropolitaines : le projet vise à compléter l'aménagement de la Z.A.C. qui constitue une des « porte de ville » (CF. planche 5b – volume 2/2), en éliminant les zones en déshérence et en urbanisant l'ilot Sainte-Adélaïde dans le respect des codes architecturaux de l'Hôtel du Département. Cette « porte » se situe en effet au carrefour de deux voiries structurantes (Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre) et au niveau d'un parking relais avec les transports collectifs.
   - ✓ Intensifier l'attractivité et le rayonnement du territoire par une offre économique diversifiée : la réalisation des projets de la Z.A.C. Saint-Just permettra de renforcer les activités économiques dans le quartier.
8. Le littoral, une identité forte à ménager (sans relation directe au projet)
9. Promouvoir un rapport exemplaire entre ville et nature (sans relation directe au projet)
10. Restructurer durablement l'armature urbaine
    - ✓ Gérer de façon dynamique et équilibrée le développement : l'évolution du programme de la Z.A.C. Saint-Just permet de l'adapter aux nouveaux besoins de l'agglomération, en particulier la demande de logements à proximité du centre-ville.
    - ✓ Valoriser l'urbanisation au sein de sites stratégiques et autour des axes de transports en commun : le projet de Z.A.C. Saint-Just vise à compléter l'urbanisation déjà prévue dans ce secteur stratégique (proximité de l'Hôtel du Département).
    - ✓ **Intensifier la trame urbaine** pour répondre aux objectifs de développement
      - o Renforcer la constructibilité de la trame urbaine : le projet de modification du programme de la Z.A.C. Saint-Just permettra de densifier la trame urbaine tout en préservant les espaces verts et les espaces publics.
11. Construire une ville des proximités
    - ✓ Mettre en œuvre la **mixité sociale** dans les communes de MPM et les arrondissements de Marseille : le projet développé sur l'ilot Sainte-Adélaïde prévoit la création de logements étudiants, locatifs, sociaux et en accession à la propriété, garantissant la mixité sociale du secteur.
    - ✓ Renouveler les identités locales par la qualité urbaine
      - o Développer la qualité du cadre bâti : le projet est ambitieux sur le plan architectural, tout en respectant les codes du lieu et notamment de l'Hôtel du Département.
      - o Qualifier les espaces publics : l'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just permettra d'améliorer les échanges aujourd'hui coupés par le Bd Fleming pour les usagers non motorisés. Il permettra également de compléter l'aménagement du territoire de la Z.A.C. en respectant le niveau de qualité de l'esplanade du Dôme.
      - o Améliorer la qualité des entrées de ville : la Z.A.C. Saint-Just constitue une « porte » de Marseille (Cf. planche 7b – volume 2/2) qui se situe au carrefour de deux voiries structurantes (Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre) et au niveau d'un parking relais avec les transports collectifs.
12. Les Approches territoriales (territoires de projets et centralités)
    - ✓ Les centralités
      - o L'Hyper-centre de Marseille, cœur de la cité du territoire métropolitain : la Z.A.C. Saint-Just n'est pas comprise dans le territoire « L'Hyper-centre de Marseille » mais se situe à proximité. Elle fait partie d'un territoire voué à l'intensification urbaine et constitue une « porte » d'entrée du centre-ville. Le projet est cohérent avec ces orientations.

I.2. COMPATIBILITE AVEC LE P.O.S.

Le projet est compatible avec le P.O.S. :

- Le zonage est défini par le P.A.Z. dont les modifications sont mineures ;
- Le règlement est défini par la R.A.Z. dont les modifications sont mineures (Cf. paragraphe suivant).

Pour rappel : La Z.A.C. Saint-Just est soumise aux servitudes d'utilité publique suivantes :

- *servitude PT1 liée aux télécommunications : la Z.A.C. Saint-Just se situe dans le corridor de protection contre les interférences radioélectriques « Entrecasteaux – Belcodène » n°13-03-001 ;*
- *servitude liée au classement en « voie bruyante de 1ere catégorie » du Bd Fleming et de l'axe Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre, ce qui impose un recul des nouvelles habitations ou des précautions constructives particulières ;*
- *servitude liée au caractère inondable de certaines voiries (Av de Saint-Just, rue Sainte Adélaïde, Bd Saint-Bruno… - Cf. planche 6c – volume 2/2) ;*
- *servitude liée à la présence en sous-sol des équipements du métro.*

*Par ailleurs, la Z.A.C. est localisée en majorité en zone inondable selon la liste des servitudes du **P.O.S. approuvée en conseil municipal du 29 mai 1993**, annexée au R.A.Z. par délibération du conseil municipal 95/555/U du 19 mai 1995.*
En revanche, le P.O.S. révisé par délibération du conseil municipal du 22 décembre 2000 (Cf. volume 2/2 - planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détails) ne fait pas apparaitre cette servitude.

La Z.A.C. Saint-Just n'interfère pas avec le périmètre de 500 m défini autour des Monuments Historiques classés ou inscrits.

Enfin, en dehors du périmètre de la Z.A.C. Saint-Just, l'ilot compris entre l'esplanade Saint-Just et le boulevard Lambert est soumis à une servitude concernant les toitures.

Les projets développés dans le cadre de la Z.A.C. Saint-Just sont compatibles avec ces servitudes.

I.3. COMPATIBILITE AVEC LE P.A.Z. ET LE R.A.Z.

Le projet retenu consiste à modifier les règles d'urbanisme qui régissent l'aménagement de la Z.A.C Saint-Just pour faciliter la réalisation de nouveaux projets, permettant de mener à son terme cet aménagement, en respectant les objectifs de cette Z.A.C.

Le chapitre II. du volet 1 présente une synthèse des modifications du P.A.Z. et le R.A.Z.
Le document « Présentation des modifications du P.A.Z. » en annexe n°6 présente le détail de ces modifications.

I.4. COMPATIBILITE AVEC LE P.L.U.

Le P.O.S. de Marseille est en cours de révision pour obtenir sa transformation en P.L.U.

A ce jour, le diagnostic et le P.A.D.D. sont rendus publics.

Le présente projet est **compatible avec les orientations de P.A.D.D**. et en particulier :

- Renforcer le rôle des centralités et favoriser la proximité en développant une offre résidentielle, d'équipements, de commerces et de services à chaque échelle : centralités métropolitaines, centres de secteurs marseillais, principaux noyaux villageois et centres de quartiers. Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just consiste à développer l'offre en

matière de logement résidentiel et à améliorer le fonctionnement des équipements publics existants.

- Développer une offre de logements pour tous les Marseillais et promouvoir l'intégration sociale : Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just consiste à développer l'offre de logements diversifiés (étudiants, sociaux, locatifs et en accession à la propriété).
- Poursuivre les politiques d'aide à l'accès au logement engagées depuis plusieurs années : production de logements aidés ou à coûts maîtrisés (logement social, chèque 1er logement…) : une partie des logements seront proposés le seront à des couts maitrisés (étudiants, sociaux).
- Promouvoir une répartition géographique plus homogène et une bonne insertion urbaine de cette offre de logements, dans le souci d'une solidarité territoriale renforcée et en tenant compte du contexte particulier associé à chaque opération. La construction de logements sur la Z.A.C. Saint-Just, aujourd'hui plutôt tournée vers les équipements publics, permettra de renforcé l'offre de logements bien intégrés au tissu urbain, proche du centre-ville et des transports collectifs.

II. PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES MENTIONNES A L'ARTICLE R.122-17 C.E.

II.1. INTRODUCTION

Le Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant ré forme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements précise (article 1er) que l'étude d'impact doit présenter « *Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3 ».*

II.2. ARTICULATION DU PROJET AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES

1° Schémas de mise en valeur de la mer prévus par l'art icle 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 : **sans objet**.

2° Plans de déplacements urbains prévus par les articles 28 , 28-2-1 et 28-3 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs : **Cf. ci-dessous**.

3° Plans départementaux des itinéraires de randonnée m otorisée prévus par l'article L. 361-2 du présent code : **sans objet**.

4° Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eau x prévus par les articles L. 212-1 et L. 212-2 : **sans objet, la Z.A.C. Saint-Just étant éloigné des cours d'eau (le Jarret est cuvelé au droit de la Z.A.C. et les rejets d'eaux (pluviales et assainissement) étant dirigés vers les réseaux urbains**.

5° Schémas d'aménagement et de gestion des eaux prévus p ar les articles L. 212-3 à L. 212-6 : **sans objet**.

6° Plan national de prévention des déchets prévu par l 'article L. 541-11 **les projets de construction et aménagement de la Z.A.C. Saint-Just se conformeront aux prescriptions de ces documents.**

7° Plans nationaux de prévention et de gestion de cer taines catégories de déchets prévus par l'article L. 541-11-1 **les projets de construction et aménagement de la Z.A.C. Saint-Just se conformeront aux prescriptions de ces documents.**

8° Plans régionaux ou interrégionaux de prévention e t de gestion des déchets dangereux prévus par l'article L. 541-13 **les projets de construction et aménagement de la Z.A.C. Saint-Just se conformeront aux prescriptions de ces documents.**

9° Plans départementaux ou interdépartementaux de p révention et de gestion des déchets non dangereux prévus par l'article L. 541-14 **les projets de construction et aménagement de la Z.A.C. Saint-Just se conformeront aux prescriptions de ces documents.**

9° bis Plan de prévention et de gestion des déchets non dangereux d'Ile-de-France prévu par l'article L. 541-14 : **sans objet**.

9° ter Plans départementaux ou interdépartementaux d e prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics prévus par l'article L. 541-14-1 : **les projets de construction et aménagement de la Z.A.C. Saint-Just se conformeront aux prescriptions de ces documents.**

9° quater Plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics d'Ile-de-France prévu par l'article L. 541-14-1 : **sans objet.**

10° Schémas départementaux des carrières prévus par l'article L. 515-3 : **sans objet**.

11° Programme d'actions national et programmes d'actions régionaux pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole prévus par le IV de l'article R. 211-80 : **sans objet**.

12° Directives régionales d'aménagement des forêts domaniales prévues par l'article L. 4 du code forestier : **sans objet**.

13° Schémas régionaux d'aménagement des forêts des collectivités prévus par l'article L. 4 du code forestier : **sans objet**.

14° Schémas régionaux de gestion sylvicole des forêts privées prévus par l'article L. 4 du code forestier : **sans objet**.

15° Plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'article L. 414-4 à l'exception des documents régis par le code de l'urbanisme : **Cf. :**

- **Volet 2 - chapitre III.2. ;**
- **Volet 3 - chapitre II.2.2. et III.2. ;**
- **Volet 7.**

Le projet sera sans effets sur le réseau Natura 2000 et se trouve donc compatible avec les plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000.

16° Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et contrats de développement territorial prévus par les articles 2,3 et 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris : **sans objet**.

17° Plans de gestion des risques d'inondation prévus par l'article L. 566-7 : **sans objet (Cf. :**

- **Volet 2 - chapitre II.6. ;**
- **Volet 3 - chapitre II.1.6. et III.1.**

18° Le plan d'action pour le milieu marin : **sans objet**.

19° Chartes des parcs nationaux prévues par l'article L. 331-3 : **sans objet**.

20° Le document stratégique de façade (maritime) : **sans objet.**

II.3. COMPATIBILITE AVEC LE P.L.H.

Rappel : Le Programme Local de l'Habitat de Marseille Provence Métropole 2006-2011 a été adopté par le Conseil de Communauté le 26 juin 2006. Il traite de la politique de l'habitat à mettre en œuvre sur le territoire communautaire, que ce soit à l'initiative des communes, de la Communauté Urbaine, de l'Etat, des autres acteurs de l'habitat, avec des objectifs partagés et une cohérence d'ensemble.

- **Objectif 1 :** Accompagner la croissance de MPM dans un souci de gestion économe de l'espace.
- **Objectif 2 :** Diversifier l'offre de logements et requalifier le parc existant (public et privé).

2.1 : La production nouvelle de logements sociaux

2.2 : La production de logements sociaux : Le rattrapage

2.3 : La production de logements intermédiaires et libres

2.4 : L'intervention sur le parc existant

2.5 : L'intervention sur le parc fragilisé

- **Objectif 3 :** Assurer l'accès au logement et la mise en œuvre des parcours résidentiels

3.1 : Le logement des jeunes

3.2 : Le logement des personnes âgées et des personnes handicapées

3.3 : Le logement des populations plus spécifiques

Le projet est donc compatible avec le P.L.H.

II.4. COMPATIBILITE AVEC LE P.D.U.

Rappel : Né de la loi sur les transports intérieurs (LOTI 1982), et conforté par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ((loi L.A.U.R.E - 1996), le Plan de Déplacements Urbains est obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. C'est un document élaboré par les autorités organisatrices de transports urbains qui visent à définir les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains.

Marseille Provence Métropole a approuvé le P.D.U. de l'agglomération marseillaise en février 2006. Il a pour objectif l'amélioration de la qualité de l'air par diminution de la pollution due aux transports et ceci :

- en réduisant le trafic automobile ;
- en développant les transports collectifs et les modes de déplacements économes et moins polluants, notamment l'usage de la marche à pied et de la bicyclette ;
- en aménageant et exploitant le réseau principal de voirie de l'agglomération afin de rendre plus efficace son usage ;
- en organisant le transport et la livraison des marchandises pour en réduire les effets sur la circulation et l'environnement
- en encourageant les transports collectifs, le covoiturage pour le personnel des entreprises et des collectivités publiques

La planche 4c (Cf. volume 2/2 : pièces graphiques) illustre la volonté de la collectivité de réduire les trafics en centre-ville, par la mise en place de la L2 d'une part ; et par l'amélioration des réseaux de transports en commun, d'autre part. Les estimations de trafic en 2015 montrent une nette réduction du trafic au niveau de la Z.A.C. Saint-Just, sur le Bd Fleming et sur le Bd Maréchal Juin.

Dans le cadre du P.D.U., un « *Schéma de Cohérence des Modes doux a donc vocation à devenir le document cadre d'une politique communautaire de développement des mobilités douces* » *(Source : http://www.agam.org/fr/etudes/deplacements/modes-doux-et-transports-en-commun.html)*.

Ce projet de Schéma de cohérence des modes doux prévoit notamment de créer une station d'Autopartage (pôle d'échange avec stationnement sécurisé) à proximité de la Z.A.C. Saint-Just.

Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just est compatible et cohérent avec les orientations du P.D.U. En effet il vise à encourager l'utilisation des transports collectifs, à rapprocher les résidents du centre-ville et à favoriser les transports « doux » (cycles, piètons).

III. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE

Le S.R.C.E. (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) est en cours d'élaboration.

Le projet se situe en secteur urbain et ne concerne pas les espaces naturels. Il est conforme aux orientations du S.C.O.T. en termes de Trame Verte et Trame Bleue.

VOLET 7 :

MESURES PREVUES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Le volet 7 présente les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :

– éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;

– compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.

I. SYNTHESE DES EFFETS ET MESURES

- ✓ Le tableau suivant synthétise les effets du projet après aménagement sur l'environnement. Les mesures associées sont précisées pour les enjeux majeurs du projet d'aménagement.

- ✓ Concernant la phase travaux, et au-delà de la bonne gestion du chantier qui doit limiter les effets temporaires (travaux) sur l'environnement humain, urbain et économique, il sera le cas échéant précisé des mesures particulières inhérentes à certains enjeux (prévention de la pollution des eaux par exemple).

LEGENDE :

Symboles	Effets
T	Temporaire
P	Permanent
D	Direct
I	Indirect

P+ : Effet positif
N : Effet nul
Tf : Effet très faible
f : Effet faible
M : Effet modéré
F : Effet fort
Fo : Effet très fort
Ma : Effet majeur

Tableau 26 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées											
Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
Milieu physique	Climat	N	N	-	-	La présence d'engins de chantier rejettera des gaz à effet-de-serre pouvant potentiellement avoir un impact négatif sur le climat. Toutefois, ces rejets seront limités : ❑ durée du chantier limitée dans le temps, ❑ nombre de véhicules relativement faible, adapté à la nature du chantier, ❑ véhicules et engins de chantier répondant aux normes anti-pollution en vigueur, ❑ entretien régulier des véhicules et engins de chantier. On rappellera que le projet se déroule au sein de l'agglomération de Marseille, les travaux induisant des nuisances marginales par rapport au contexte urbain général.	N	N	-	-	Le projet d'aménagement ne changera pas la vocation urbaine de la Z.A.C. Saint-Just. Aucun **effet notoire n'est donc à attendre sur l'environnement physique.** Le projet n'est pas d'une ampleur suffisante pour générer des effets significatifs sur le climat. Inversement, la création de logements à proximité du centre-ville et des transports collectifs contribue à limiter les émissions de gaz à effet de serre.
	Topographie	Tf	Tf	D	-	Les aménagements prévus sur la Z.A.C. Saint-Just et en particulier celui de l'ilot Sainte-Adélaïde prévoient des stationnements en sous-sol, ce qui implique le déblaiement de 66 500 m3 de matériaux. Une partie de ces matériaux pourra être recyclée sur place comme matériau de construction ou de remblai. Les matériaux non réutilisés sur place seront évacués du chantier par transport routier. En dehors de ces stationnements en sous-sol, le projet ne nécessite pas de modification de la topographie de ce secteur entièrement urbain.	N	N	-	-	Le projet d'aménagement ne changera pas la vocation urbaine de la Z.A.C. Saint-Just. Aucun effet notoire n'est donc à attendre sur l'environnement physique : le projet ne génèrera pas d'effet sur la topographie, le sol et le sous-sol. Le parking du projet Sainte-Adélaïde sera aménagé en sous-sol et ne modifiera pas la topographie générale.
	Géologie / Sol et sous-sol	Tf	Tf	D	-	Les caractéristiques du projet ne seront pas de nature à modifier la géologie, au-delà du périmètre des travaux, qui resteront très localisés. Une excavation sera réalisée pour permettre l'aménagement des stationnements en sous-sol.	N	N	-	-	Le projet d'aménagement ne changera pas la vocation urbaine de la Z.A.C. Saint-Just. Aucun effet notoire n'est donc à attendre sur l'environnement physique : le projet ne génèrera pas d'effet sur la topographie, le sol et le sous-sol. Le risques de pollution des sols actuels liés au stationnement des poids-lourds sur une aire sommairement aménagée seront supprimés par la mise ne place de parkings en sous-sol.
	Eaux souterraine / Hydrogéologie	N	N	-	-	Les travaux aménagement des stationnements en sous-sol pourraient conduire à la mise au jour des aquifères de la zone d'étude. Toutefois, toutes les précautions seront prises dans ce cas pour éviter tout échange entre la nappe et les travaux. Des compléments d'étude seront effectués dans le cadre des études de définition des projets (fondation) et des mesures proposées si nécessaire. Ces compléments d'études seront intégrés dans le P.P.R.i.	-	-	-	-	L'aménagement d'un stationnement souterrain fera l'objet d'une étude spécifique pour définir les conditions de mise en place et les mesures appropriées.

Tableau 26 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées											
Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
	Eaux superficielles / Hydrologie Hydraulique	N	N	-	-	Le risque de pollution occasionnelle induite par la manipulation des matériaux de terrassement sera **faible** au sein du l'espace relativement confiné de l'ilot Sainte-Adélaïde. Les eaux souillées sont collectées par le réseau d'eau pluviale et rejetées en mer près de la station d'épuration de Marseille. Les risques potentiels de déversement de substances chimiques polluantes (hydrocarbures, huiles, etc.) sont inhérents à tout chantier : ❑ déversement accidentel lors des ravitaillements des engins, ❑ collision entre deux engins de chantier ou entre un engin et un élément du site. Dans le contexte urbain du projet où les vitesses des engins sont limitées, les risques de collisions sont par conséquent très faibles. **MESURES :** Au préalable des travaux, un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle sera élaboré ; ❑ L'entretien et le nettoyage des engins de chantier seront effectués dans les locaux des entreprises ; ❑ Le ravitaillement des engins sera effectué sur des aires aménagées ; ❑ Le déversement de produits dangereux ou nuisibles à l'environnement sera interdit ; ❑ Les résidus de chantier seront collectés, triés et évacués vers les filières de traitement adaptées ; ❑ Les travaux seront arrêtés lors des périodes pluvieux majeurs.	-	P	-	I	Le projet ne générera pas d'augmentation des débits ruisselés par rapport à la situation actuelle : ❑ La surface imperméabilisée restera comparable avant et après réalisation du projet (la création de la voie entre l'esplanade du Dôme et l'îlot Sainte Adélaïde étant compensée par la réduction de largeur des autres voiries. ❑ Les eaux pluviales seront dirigées vers un dispositif de rétention conforme à la réglementation actuelle, puis vers le réseau de collecte existant, à l'instar de la situation actuelle. ❑ Les eaux de toiture seront collectées pour l'irrigation des plantations. Le projet sera donc favorable pour une meilleure gestion du ruissellement urbain, au sein du périmètre global de la Z.A.C.
	Risques naturels : Risque d'inondation	N	N	-	-	Le périmètre d'étude est concerné par un risque d'inondation. Le cuvelage du cours d'eau le Jarret a permis de limiter les effets d'une crue. Toutefois, situé en zone urbaine, le secteur de la Z.A.C. Saint-Just reste soumis aux contraintes liées au ruissellement urbain lors des épisodes de précipitation exceptionnelles. Le suivi de la météorologie et l'arrêt du chantier lors des périodes pluvieuses majeures permettra de n'induire aucune de conséquences particulières sur le ruissellement urbain ni d'augmentation du risque.	N	N	-	-	Le projet sera conforme aux normes et réglementation en vigueur concernant les risques naturels et en particulier l'inondation et le risque sismique.
Milieu naturel	Périmètre de protection ou d'inventaire du milieu naturel remarquable	N	N	-	-	Le projet localisé en zone urbaine n'affecte pas de zones à enjeux écologiques.	-	-	-	-	Sans objet (Le projet est situé en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel remarquable).
	Natura 2000	N	N	-	-	Le projet, situé en centre-ville, en zone entièrement urbanisée et à grande distance des zones Natura 2000 les plus proches (plus de 4 km), n'induira aucune incidence sur le réseau Natura 2000. Le projet ne générera **aucune incidence** sur le réseau Natura 2000.	N	N	-	-	Le projet, situé en centre-ville, en zone entièrement urbanisée et à grande distance des zones Natura 2000 les plus proches (plus de 4 km), n'induira aucune incidence sur le réseau Natura 2000

Tableau 26 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées											
Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
Contexte culturel / paysager	Faune, flore et équilibre biologique	N	N	-	-	La végétation se réduit à deux composantes : ❑ les zones plantées ou ensemencées dans le cadre des aménagements urbains ; ❑ des zones de friches installées sur des délaissés urbains. La faune est constituée d'espèces très communes, commensales de l'homme[7]. La suppression des habitats de friche ne portera pas atteinte à la flore ou à la faune associée. Pour rappel, le périmètre d'étude ne présente aucun intérêt écologique d'un point de vue végétale et faunistique.	N	P	D	I	Le projet d'aménagement ne changera pas la vocation urbaine du site du projet. De plus, les espèces végétales et animales recensées sur la Z.A.C. Saint-Just sont rares et banales. L'esplanade du Dôme, qui abrite des plantations et des espaces engazonnés, ne sera pas modifiée. En revanche, l'installation d'espaces verts dans le cadre du projet, permettra de restituer de la nature dans la ville et d'accueillir des espèces commensales de l'homme. A ce titre, le projet laisse une large place au développement de la végétation (Cf. volet 1 : présentation du projet).
	Espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes et de loisir et interrelation	N	N	-	-	Rappel : la Z.A.C. Saint-Just se situe en zone urbaine, dans le centre-ville de l'agglomération de Marseille. Cette zone n'est pas comprise au sein d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes. Elle n'englobe pas de tels espaces.	-	-	-	-	Sans objet.
	Patrimoine culturel archéologie	N	N	-	-	Le projet d'aménagement n'est pas situé sur l'emprise d'un périmètre de sensibilité archéologique tel que défini par arrêté préfectoral du 13 juillet 2003. Par ailleurs, les travaux d'aménagements précédemment réalisés dans le secteur n'ont pas mis au jour de vestiges archéologiques. **MESURES :** En cas de découverte fortuite, les autorités seront immédiatement avisées, conformément à la réglementation.	-	-	-	-	Sans objet.
	Patrimoine culturel Monuments historiques classés ou inscrits Patrimoine architectural local	N	N	-	-	la Z.A.C. Saint-Just se situe en dehors des périmètres de protection de Monuments Historiques inscrits ou classés Elle ne présente pas de relation de co-visibilité avec les monuments les plus proches (notamment le Château d'eau des Chutes Lavies). Si un bâtiment occupant la totalité du volume autorisé dans le cadre du P.A.Z. est visible depuis la terrasse de Notre Dame de la Garde, il sera « noyé » parmi les immeubles existant déjà. **MESURES :** Dans le cadre de l'instruction des dossiers d'autorisation et des permis de construire des bâtiments projetés sur la Z.A.C. Saint-Just, l'avis de l'autorité administrative sera obtenu avant le démarrage des travaux.	N	P	D	-	Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just respectera le caractère du patrimoine bâti local et s'inscrira en harmonie dans la trame urbaine existante. Ainsi, le projet ne génèrera pas d'impact négatif sur les monuments historiques classés / inscrits. Il renforcera la visibilité des bâtiments existants en s'inscrivant dans le même langage architectural et facilitera leur découverte par le public en facilitant les déplacements « doux » (piétons, cycles). Plus globalement, le réaménagement de la Z.A.C. Saint-Just et la construction de nouveaux bâtiments permettra de valoriser le secteur situé au sud-ouest du Bd Fleming.

[7] Qui ne craignent pas la proximité des hommes et sont même favorisées par sa présence.

Tableau 26 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées										
Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
	Paysage	Tf	Tf	-	-	Les travaux d'aménagement induiront des nuisances sur le « paysage urbain local » (présence d'engins, de camions, de grues des chantiers, envol de poussières, présences de déchets, etc.). Toutefois, ces effets seront très **faibles** au regard du cadre urbain actuel dégradé et limités à une courte période dans le temps.	N	P	D	-	La requalification du paysage urbain de la Z.A.C. Saint-Just et plus particulièrement de l'îlot Sainte-Adélaïde, contribuera à redonner à cet espace un caractère typiquement urbain valorisant. Le renouvellement du bâti à l'échelle de l'îlot Sainte-Adélaïde, permettra : ❑ de remplacer les délaissés urbains par des constructions fonctionnelles et esthétiques ; ❑ de renforcer la présence du végétal dans ce quartier très urbain ; ❑ de donner une homogénéité au quartier, tout en conservant des lieux de caractère comme la bastide de l'îlot Sainte-Adélaïde ou le Dispensaire des Augustin (hors Z.A.C.). Le nouvel éclairage urbain permettra la mise en valeur de certains éléments architecturaux. La gamme de matériel sera sobre et sera assortie avec le mobilier urbain.
	Bâti existant	N	N	-	-	Le projet n'implique pas la suppression de bâtiments. En phase de chantier, les effets du projet sur le bâti seront **nuls.**	N	P	D	-	Les aménagements de la Z.A.C. Saint-Just visent à renouveler le bâti du secteur situé au sud-ouest du Bd Fleming et à compléter les aménagements de la Z.A.C. La relance du programme d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just permettra la construction d'immeubles fonctionnels, esthétiques et valorisants ; ainsi que la poursuite des aménagements engagés (terminus des bus).
	Les réseaux	Tf	Tf	-	-	Les aménagements de la Z.A.C. Saint-Just impliqueront la modification des réseaux existants pour le raccordement des nouvelles constructions. A l'occasion, certains réseaux seront remis à niveau. La réalisation des travaux pourra impliquer des effets temporaires limités, tels que des coupures pour permettre le raccordement des nouvelles constructions.	N	P	D	-	Les réseaux existants sont dimensionnés de manière à pouvoir répondre à l'augmentation des flux consécutive à la construction des immeubles envisagés sur la Z.A.C. Saint-Just. Le projet sera l'occasion d'étendre et le cas échéant, de rénover les réseaux, en particulier les réseaux souterrains. Les réseaux aériens pourront être supprimés, ce qui contribuera à la qualité paysagère du projet.
	Dessertes et circulation : Transports collectifs	Tf	Tf	-	-	Le fonctionnement des transports collectifs ne sera pas modifié du fait des travaux sur le secteur n° 5 du P.A.Z., dans la mesure où ceux-ci se déroulent au sein de l'îlot Sainte Adélaïde. En revanche, les travaux concernant les autres secteurs (N ° 1 à 4) pourraient entrainer des modifications temporaires des dessertes (déviation) pendant la réalisation de certaines opérations. Ces perturbations seront limitées dans le temps et les dispositifs réglementaires visant à la sécurité des tiers seront mis en place.	N	P	D	-	Les effets directs sur les transports collectifs des aménagements de la Z.A.C. Saint-Just seront limités : ❑ Les aménagements prévus au sud-ouest du périmètre (ilot Sainte Adélaïde) auront pour conséquence d'augmenter la fréquentation des transports collectifs (création de logements). Cette augmentation ne semble pas devoir nécessiter, à elle seule, de modification des cadences de ces transports. ❑ Le réaménagement du terminus des bus ne peut présenter que des avantages pour les usagers (à l'issu des travaux). La poursuite de l'aménagement de Z.A.C. Saint-Just pourra

Tableau 26 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées											
Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
						MESURES : Les mesures adéquates (limitation de vitesse, signalisation…) seront définies pour chaque chantier d'aménagement, de manière à réduire au maximum les risques d'accident, tout en garantissant la protection des usagers et riverains.					s'appuyer sur un réseau de transport adapté à l'arrivée d'une nouvelle population. Elle entrainera un effet nul à positif sur les conditions de desserte par les transports en commun.
	Dessertes et circulation : Piétons, P.M.R. et cycles	**Tf**	**Tf**	**-**	**-**	L'accès aux zones de chantier sera interdit au public pendant toute la durée des travaux d'aménagement. Les effets du projet sur les conditions de déplacement des piétons, cycles et P.M.R. seront très faibles, localisés et temporaires	**N**	**P**	**D**	**-**	La réouverture et l'organisation du passage entre les parties sud-ouest et nord-est de la Z.A.C. Saint-Just permettra de faciliter la circulation des piétons. Elle viendra de pair avec la création de stationnements en sous-sol pour les nouveaux logements, ce qui incitera les résidents à laisser leurs véhicules sur place. De cette manière, les habitants seront encouragés à utiliser les transports collectifs (le métro et les bus situés au nord-est du Bd Fleming).
	Dessertes et circulation : Les transports individuels et le stationnement	**Tf**	**Tf**	**-**	**-**	La réalisation des travaux sera de nature à perturber la circulation sur les voiries adjacentes aux chantiers. En particulier, les entrées et sorties de camions de transports et d'engins pourront perturber la circulation sur les avenues adjacentes, en particulier lors de l'évacuation des matériaux de déblai issus de l'excavation des sous-sols. Par ailleurs, la réalisation des travaux entrainera la suppression de l'aire de stationnement installée de manière temporaire sur l'ilot Sainte-Adélaïde. Il en résultera une réduction des capacités de stationnement pour les poids-lourds lors des spectacles au Dôme. Toutefois, la construction d'un parking souterrain permettra de compenser à terme la suppression de ces places. Rappelons que ces perturbations seront limitées dans le temps et les dispositifs réglementaires visant à la sécurité des tiers seront mis en place. **MESURES :** Les mesures adéquates (limitation de vitesse, signalisation…) seront définies pour chaque chantier d'aménagement, de manière à réduire au maximum les risques d'accident, tout en garantissant la protection des usagers et riverains. Une coordination sera établie avec les autres chantiers environnants pour réguler au mieux le trafic des voies périphériques, si nécessaire.	**N**	**P**	**D**	**-**	La construction des logements envisagée (plus de 500 appartements sur l'ilot Sainte-Adélaïde) pourra induire une augmentation des flux de trafic automobile (même si la configuration des lieux invite à l'utilisation des transports collectifs). Les études de trafic (en particulier l'étude réalisée en 2011) ont indiquées que le réseau viaire n'est pas à saturation et peut absorber le surcroit de trafic. Les aménagements de la Z.A.C. Saint-Just modifieront les conditions de desserte au sud-ouest du Bd Fleming : ❑ le réaménagement des circulations douces au sein de la Z.A.C. ; ❑ la création de stationnements pour les nouveaux résidants de l'ilot Sainte Adélaïde ; ❑ la connexion avec les transports en commun, offrant aux usagers de la route une alternative pour leurs déplacements en zone urbaine ; ❑ la redistribution du trafic sur les axes de circulation réaménagés de ce secteur urbain. Ces aménagements contribueront à une meilleure gestion des conditions de circulation des véhicules particuliers, ce qui constitue un effet positif sur les conditions de circulation.

Tableau 26 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées

Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
Les documents d'urbanisme et servitudes d'utilité publique		-	-	-	-	Cf. ci-contre.	Tf	N	D	-	Le projet respecte les orientations du S.C.O.T. tel qu'arrêté à décembre 2011. Le projet retenu consiste à modifier les règles d'urbanisme qui régissent l'aménagement de la Z.A.C Saint-Just pour faciliter la réalisation de nouveaux projets, permettant de mener à son terme cet aménagement, en respectant les objectifs de cette Z.A.C. Le présent projet est compatible avec les orientations de P.A.D.D. du P.L.U. Cf. volet 6 du présent volume
Contexte socio - économique	Population	Tf	N	D	I	Le projet ne nécessite pas la suppression de logements. En revanche, les riverains des secteurs en travaux seront exposés aux nuissances de tout chaniter (bruit, circulation d'engins et de camions de transport…). L'accès aux commerces existants ne sera pas modifié pendant les travaux. En revanche, le stationnement sera plus difficile lors de l'exécution de certains chantiers. Toutefois, ces inconvénients seront temporaires (limités à la durées des chantiers). Le respect des normes (notamment en matière d'émission sonores) et de la réglementation (notamment sur les horaires de travail) permettra de réduire les effets auxquels sera exposée la population.	N	P	D	-	L'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just sera donc à l'origine d'une augmentation de la population résidente (création de plus de 500 logements). Cette augmentation sera élaisée dans des conditions optimales (construction d'un programme de logements neufs accompagné des équipements nécessaires : stationnements, circulations, espaces verts…). La proximité des commerces, services, dessertes et transports collectifs facilitera l'insertion de ces nouveaux résidents et garantiera un bon niveau de confort urbain. L'augmentaion de la population induira à son tour le développement des commerces et des services déjà présents sur ou en périphérie de la Z.A.C.
	Logements	N	N	-	-	Le projet ne nécessite pas la suppression de logements. En revanche, les projets actuellement définis sur la Z.A.C. Saint-Just comprennent la construction de logements, dont en particulier 28 700 m² de S.D.P. au niveau du programme Sainte-Adélaïde.	N	P	D	-	**Le projet ne nécessite pas la suppression de logements ou de commerces.** En revanche, les projets actuellement définis sur la Z.A.C. Saint-Just comprennent la construction de logements, dont en particulier 27 000 m² de S.D.P. au niveau du programme Sainte-Adélaïde.
	Emploi	P	N	-	I	La réalisation des travaux d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just permettra de générer un nombre significatif d'heures de travail pour les entreprises du B.T.P. Ces emplois ne seront pas directement disponibles sur place, aucune entreprise de B.T.P. n'étant installée sur le site. Toutefois, les emplois ainsi créés concerneront sans doute des entreprises de la région. Par ailleurs, la réalisation des travaux génerrera un surcroix d'activité pour les commerces locaux, en particulier dans la restauration et les fournitures de chantier (Bricorama de la rue St-Just).	N	P	D	-	L'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just sera donc à l'origine d'une augmentation de la population résidente (création de plus de 500 logements). L'augmentaion de la population induira à son tour le développement des commerces et des services déjà présents sur ou en périphérie de la Z.A.C. ce qui entrainera de nouveaux emplois.

Tableau 26 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées

Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
	Equipements public	f	N	D	I	La réalisation des travaux d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just sera de nature à perturber temporairement le fonctionnement de certains équipements publics, en particulier le Dôme (suppression temporaire des stationnements poids-lourds) ou le terminal des bus (lors de l'aménagement des secteurs constructibles n° 1 et n° 2). Toutefois, ces perturbations seront temporaires. Des solutions transitoires seront apportées pour limiter la gêne des usagers (par exemple, déplacement du terminus sur l'avenue de Saint-Just).	N	P	D	-	La Z.A.C. Saint-Just est bien pourvue en équipements publics. Le projet vise à optimiser l'utilisation de ces services, en particulier le Dôme et les transports collectifs. Par ailleurs, le quartier « les Chartreux » auquel appartient la Z.A.C. est équipé de l'ensemble des services souhaitables. Les orientations d'aménagement de la Z.A.C. ne nécessitent pas la construction d'équipements publics nouveaux (crèches, écoles,…). Toutefois, il sera nécessaire d'ajuster à terme la capacité des services et équipements publics liés à l'augmentation de la population résidente.
	Commerces	N (P)	N	-	I	La réalisation des travaux d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just induira des difficultés de circulation qui pourraient gêner l'activité commerciale en dissuadant les clients potentiels. En revanche, la réalisation des travaux sera à l'origine d'un surcroix d'activité pour les commerces locaux, en particulier dans la restauration et les fournitures de chantier (Bricorama de la rue St-Just).	N	P	D	-	Le projet initial comprenait une répartition des surfaces nouvellement construites entre activité (tertiaire), commerce et logements. Le nouveau programme privilégie aux logements, par rapport de la création de bureaux. Les commerces sont nombreux sur et en périphérie de la Z.A.C. Saint-Just. Ils profiteront du nouveau dynamisme induit par l'aménagement de la Z.A.C. (construction de logements, proximité des transports en commun, requalification urbaine…). Les effets du projet sur les activités commerciales seront donc très positifs.
	Fonctionnement social du quartier	Tf	N	D	I	La phase travaux perturbera le fonctionnement social actuel, en particulier dans le secteur situé au sud-ouest du Bd Fleming. En effet, les nuisances liées au chantier (bruit, poussières, encombrement de l'espace, etc.) sont peu favorables à la fréquentation.	N	P	D	-	Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just contribuera à améliorer les conditions et le cadre de vie des habitants tout en proposant des équipements favorables au fonctionnement social de ce secteur urbain.
Commodité de voisinage	Bruit	Tf	N	D	I	Les travaux seront réalisés en majorité : ❑ sur l'ilot Sainte-Adélaïde, bordé sur trois coté par des voiries (Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin) ou des zones non construites, ce qui réduit la population gênée ; ❑ Sur l'esplanade du Dôme. Les nuisances sonores seront donc réduites. Seuls les travaux effectués sur les secteurs constructibles n° 1 et 2 seront effectués directement à proximité de logements. **MESURES :** Les mesures permettant de réduire les nuisances sonores sont essentiellement des précautions de chantier : ❑ respect des normes d'émissions sonores en vigueur par les engins de chantier et de transport ; ❑ respect de l'arrêté préfectoral du 20 juin 2000 (article 5) qui précise que le bruit sera limité aux périodes 7h-20h.	N	P	D	-	Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just conduira à une réduction des nuisances sonores, au niveau de l'ensemble de la Z.A.C. et particulièrement de l'ilot Sainte-Adélaïde : ❑ La construction des logements équipés de dispositifs anti-bruit côté voirie permettra de garantir des niveaux sonores faibles dans les appartements et de réduire le bruit au sein de l'espace vert installé au centre de l'ilot ; ❑ La présence de cet immeuble de grande dimension servira de « masque » pour les bâtiments existants à l'ouest de la Z.A.C., vis-à-vis des émissions sonores des Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin. ❑ L'ouverture d'une circulation douce sous le viaduc du Bd Fleming, en facilitant les déplacements piétons ou cycle, permettant dans une faible mesure de réduire la circulation automobile (source de bruit) tout en accentuant d'autres émissions sonores (conversation…) ❑ L'absence d'activité industrielle ou artisanale évitera les nuisances sonores liées à ces types d'activités.

Tableau 26 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées											
Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
											L'ambiance sonore au sein du périmètre de la Z.A.C. et en particulier de l'ilot Sainte Adélaïde sera fortement améliorée, contribuant à l'amélioration des conditions de vie des habitants.
	Vibrations	**Tf**	**N**	**D**	**I**	Les vibrations seront principalement imputables à la circulation des camions de transport et à des phases de chantiers spécifiques (excavation des sous-sols…). Ces phases seront de courte durée pendant le chantier (phase préparatoire essentiellement) et les engins utilisés seront conformes à la réglementation en vigueur.	**N**	**N**	**-**	**-**	Le niveau de **vibration** restera faible (absence d'activité industrielle) et sera surtout provoqué par le trafic automobile sur le Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin.
	Qualité de l'air / Odeurs	**Tf**	**N**	**D**	**I**	Le chantier pourra éventuellement générer une nuisance temporaire lié à l'envol de poussières, induit par la circulation des camions de transport et les travaux de terrassement. De même, ces engins participeront à l'émission de particules polluantes. MESURES En vue de limiter l'envol de poussières lors de la phase de chantier, le terrain sera si besoin arrosé, de façon modéré et uniquement en période sèche, lors des phases de démarrage des travaux. Les véhicules et engins de chantier répondront aux normes anti-pollution en vigueur et seront régulièrement entretenus.	**N**	**P**	**D**	**-**	Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just contribuera à une amélioration localisée de la qualité de l'air : ❑ par la réduction des émissions automobiles (encouragement à l'utilisation des transports collectifs et « doux ») ; ❑ par la mise en place d'un espace vert au centre de l'ilot Sainte-Adélaïde, susceptible de capter une partie de certains polluants (particules, CO_2). Le projet de Z.A.C. participera à **l'amélioration de la qualité de l'air** sur ce secteur. Il ne sera pas à l'origine de l'émission de mauvaises odeurs.
	Risques technologiques	**Tf**	**N**	**D**	**I**	Durant les travaux, il existe une possibilité de collision entre engins de chantier / camions de transport. Mais la probabilité est quasi nul (travaux effectués en zone urbaine avec déplacements limités et à faibles vitesses) et le chantier sera sécurisé. Il existe également un risque de chute de gue de chantier, mais le respect de la réglementation rend ces accidents extrêmement rares. Rappel : le secteur d'étude n'abrite pas d'installations classées I.C.P.E.	**N**	**N**	**-**	**-**	Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just ne génèrera pas de nouveau risque technologique (pas d'installation classée I.C.P.E. notamment). Les risques liés au transport des matières dangereuses ne seront pas modifiés. Les contraintes liées aux risques technologiques sont nulles.
	Lumière émise	**Tf**	**N**	**D**	**-**	Conformément à l'arrêté préfectoral du 20 juin 2000, le chantier se déroulera en période diurne. Il ne nécessitera pas d'éclairage particulier. Toutefois, les travaux pourraient s'étendre au-delà de la période de jour, s'ils sont réalisés en hiver. L'impact sur l'ambiance lumineuse du secteur sera **très faible**, marquée par les lumières des engins et la signalisation du chantier.	**N**	**P**	**D**	**-**	Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just conduira à la mise en place de dispositifs d'éclairages publics adaptés à la fonction de chaque espace (voirie, circulation piétonne, parc…). Ainsi seront conjugués les impératifs de sécurité, les exigences de confort et les aspects de développement durable (économies d'énergie). *N.B. : le secteur d'étude, situé en zone urbaine, est déjà éclairé.*

II. COUTS DES MESURES – EFFETS RESIDUELS – SUIVI

La nature même du projet implique une intégration des mesures dans la conception même de l'aménagement, dont le montant est évalué comme suit :

- Travaux hors foncier : 7 200 000 € ttc
- Acquisitions foncières : 6 700 000 € ttc

VOLET 8 :

PRESENTATION DES METHODES

- DESCRIPTION DES DIFFICULTES EVENTUELLES

- NOMS ET QUALITES DES AUTEURS

I. METHODES D'EVALUATION UTILISEES

L'analyse de l'état initial a été effectuée :

par un recueil de données disponibles auprès des différents détenteurs d'informations ;
par l'analyse de la bibliographie, abondante sur ce secteur ;
par des investigations de terrain.

L'identification et l'évaluation des effets du projet tant positifs que négatifs, sont réalisées de façon quantitative en fonction de l'état de connaissance ou de façon qualitative. Cette évaluation est effectuée lorsque cela est possible par des méthodes officielles. Elle est effectuée thème par thème puis porte sur les interactions entre les différentes composantes de l'environnement.

Les mesures d'insertion ou mesures réductrices d'effet sont définies à partir des résultats de concertation et par référence à des textes réglementaires.

Dans un souci de cohésion de l'exposé, les principales sources d'information et les méthodes employées ont été détaillées dans chaque chapitre ou paragraphe concerné.

Il s'agit alors de rappeler de manière synthétique les principales sources et méthodes employées ainsi que les études qui ont été réalisées dans le cadre du projet. La méthodologie appliquée au cours de l'étude s'inscrit dans le cadre des textes réglementaires en vigueur. Elle est fondée sur des visites de terrains, sur la consultation des différents services administratifs et organismes, sur l'analyse de cartes, plans et photos.

II. SOURCES DES DONNEES

Les principaux documents exploités pour la réalisation de cette étude sont les suivants :

Les principales sources de données (en particulier les sites Internet) sont présentées dans le tableau suivant.

THEME	SOUS-THEME	DOCUMENTS/ INFORMATIONS	ORGANISMES CONTACTES	OUVRAGE/SITE INTERNET/DONNEES	DATE DE CONSULTATION
Milieu physique	Contexte climatique		Site infoclimat	http://www.infoclimat.fr/climatologie/index.php?s=&d Jacques Kessler ; Météo de la France, JCLattès éditeur, 1990	Mars – avril 2012
	Qualité de l'air	Concentration de polluants	Site AIRFOBEP Site Atmo-P.A.C.A.	http://www.airfobep.org/qualite-air.html http://www.atmopaca.org/mesures_carte.php?view_tab=2	Mars – avril 2012
	Contexte géologique	Carte géologique 1/50 000ème	B.R.G.M.	http://infoterre.brgm.fr/viewer/MainTileForward.do#	Mars – avril 2012
	Hydrogéologie	Etude hydrogéologique	Site D.R.E.A.L.	http://carmen.carmencarto.fr/74/sierm.map	Mars – avril 2012
	Topographie	Carte en ligne Géoportail	I.G.N.	http://www.geoportail.fr/	Mars – avril 2012
	Eaux superficielles	Hydrographie	Sandre / Eau France	http://sandre.eaufrance.fr/geoviewer/	Mars – avril 2012
		SDAGE Etat des lieux, masses d'eau superficielle	Agence de l'Eau Rhône Méditerranée	http://sierm.eaurmc.fr/geo-sdage/synthese-fiches.php?codeFiche=LP_16_05&typeFiche=SB#haut http://sierm.eaurmc.fr/geo-sdage/consultation-tableau.php?fiche=LP_16_05&typeFiche=SB&numMasseEau=FRDR11418	Mars – avril 2012
	Risques naturels et technologiques	Fiche communale et cartes des risques	M.E.D.D.T.L. Prim.net	http://sierm.eaurmc.fr/geo-sdage/synthese-fiches.php?codeFiche=FRDG215&typeFiche=G http://cartorisque.prim.net/dpt/13/13_ip.html?xmin=799357&xmax=927019&ymin=6231624&ymax=6316733	Mars – avril 2012
		Cartographie des risques	DREAL P.A.C.A. D.I.C.R.I.M.	http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/ http://www.marseille.fr/sitevdm/environnement/gestion-des-risques	Mars – avril 2012
		Cartographie des risques	M.E.D.D.T.L.	www.cartorisque.prim.net	Mars – avril 2012

THEME	SOUS-THEME	DOCUMENTS/ INFORMATIONS	ORGANISMES CONTACTES	OUVRAGE/SITE INTERNET/DONNEES	DATE DE CONSULTATION
		Sites et sols pollués	BD BASIAS (BRGM)	http://basias.brgm.fr/	Mars – avril 2012
			BD BASOL (MEDAD)	http://basol.ecologie.gouv.fr/	Mars – avril 2012
		Installations classées	Base des installations classées (M.E.E.D.D.M.)	http://installationsclassees.ecologie.gouv.fr/rechercheICForm.php	Mars – avril 2012
Environnement biologique	Zonages et inventaires naturels	ZNIEFF, ZICO, sites Natura 2000, APB, réserve naturelle	BD communale et carto. D.R.E.A.L. P.A.C.A.	http://www.basecommunale.paca.developpement-durable.gouv.fr/pac-accueil.htm	Mars – avril 2012
				Schéma de Cohérence des Modes Doux : http://www.agam.org/fr/etudes/deplacements/modes-doux-et-transports-en-commun.html). Autopartage : http://www.autopartage-provence.com/Mode-d-emploi). Hôtel du Département : http://www.cg13.fr/cg-13/hotel-du-departement/	

THEME	SOUS-THEME	DOCUMENTS/ INFORMATIONS	ORGANISMES CONTACTES	OUVRAGE/SITE INTERNET/DONNEES	DATE DE CONSULTATION
Milizeu humain	Documents d'urbanisme	D.T.A. – P.O.S. Zonages, servitudes, emplacements réservés	MAIRIE C.G.13	P.O.S. : http://www.marseille-provence.com/assets/plugins/tinymce/jscripts/tiny_mce/plugins/filemanager/files/pos/Reglement-POS-Marseille-31-08-11.PDF http://www.marseille.fr/sitevdm/logement-et-urbanisme/plan-local-durbanisme/le-contenu-du--pos-en-vigueur http://www.marseille-provence.com/thematiques/habitat-urbanisme-politique-de-la-ville/un-plan-local-durbanisme/plan-doccupation-des-sols-de-marseille.html Réseau assainissement : http://www.marseille-provence.com/assets/plugins/tinymce/jscripts/tiny_mce/plugins/filemanager/files/pos/planchezonesdassainissement/Schemadefonctionnementdesreseaux.pdf Servitudes : http://www.marseille-provence.com/assets/plugins/tinymce/jscripts/tiny_mce/plugins/filemanager/files/pos/planchesdeservitudes/SUP_zoneperipherie%202_20042011.pdf	Mars – avril 2012
	Démographie	Fiche communale Evolution et structure de la population	INSEE	Dossier local - Commune - Marseille - INSEE http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/esl/comparateur.asp?codgeo=COM-13055&codgeo=DEP-13 Dossier local - Commune - Marseille 4ème arrondissement - INSEE Dossier local - Commune - Marseille 12ème arrondissement - INSEE Dossier local - Commune - Marseille 13ème arrondissement - INSEE http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/esl/comparateur.asp?codgeo=REG-93	Mars – avril 2012
	Cadre de vie	Bruits et nuisances sonores	Commune de Marseille	Carte bruit : http://carto.marseille-provence.fr/geowebMPM/portal.doplan préventio n bruit : http://www.marseille-provence.com/assets/plugins/tinymce/jscripts/tiny_mce/plugins/filemanager/files/telechargement/Environnement/PPBE-MPM-28-juin-2010.pdf	Mars – avril 2012
Paysage et Patrimoine	Ambiance paysagère	Atlas des paysages	CG13	http://www.cg13.fr/cadre-de-vie/environnement/atlas-des-paysages.html	Mars – avril 2012
			Le Dôme	http://www.ledome-marseilles.abcsalles.com/prive/fr/fiche.php?n=6067	

THEME	SOUS-THEME	DOCUMENTS/ INFORMATIONS	ORGANISMES CONTACTES	OUVRAGE/SITE INTERNET/DONNEES	DATE DE CONSULTATION
			CG13	http://www.marseilleforum.com/224-marseille-hotel-du-departement.htm	
			Métro	http://fr.wikipedia.org/wiki/Saint-Just_-_H%C3%B4tel_du_D%C3%A9partement_(m%C3%A9tro_de_Marseille)	
	Patrimoine culturel	Monuments historiques	Base de données « Mérimée », Ministère de la culture	http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine/ P.O.S. de Marseille	Mars – avril 2012
		Vestiges archéologiques		POS de Marseille http://www.paca.culture.gouv.fr/dossiers/cartographie_archeo_2009/fr_arche.htm	Mars – avril 2012

III. DESCRIPTION DES DIFFICULTEEES EVENTUELLES

Aucune difficulté particulière n'a été éprouvée lors de l'élaboration de la présente étude.

IV. AUTEURS DE L'ETUDE

Le maître d'ouvrage de l'opération est **MARSEILLE AMENAGEMENT.**

La présente étude d'impact a été élaborée par le bureau d'études **GINGER Environnement et Infrastructures (GEI),** bureau d'études spécialisé dans la conception et les évaluations environnementales des projets d'aménagement.

Au sein de GINGER Environnement et Infrastructures, ont participé à la rédaction de ce dossier :

E. BRUCHET, chef de projet ;

R. COIN, chargé d'études.

VOLET 9 :

RESUME NON TECHNIQUE

Objet du présent dossier

Le présent dossier concerne une opération d'aménagement d'un quartier de ville, la Z.A.C. Saint-Just (Marseille IVème arrondissement).

Ce projet vise à poursuivre l'effort d'aménagement de ce quartier, entamé en 1994, lors de la création de la Z.A.C. et à améliorer le fonctionnement de celui-ci, grâce à :

- la construction d'ensembles immobiliers ambitieux à usage principal de logement ;
- la requalification des espaces publics et des espaces de circulation, dans le but d'optimiser la circulation entre les secteurs situés au nord-est et au sud-ouest du boulevard Fleming et de faciliter le fonctionnement de la salle de spectacle « Le Dôme » lors des évènements culturels qui s'y tiennent ;
- la réfection et la réorganisation des voiries et des réseaux.

Le projet s'attache à rester cohérent avec le programme d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just en ne proposant que des modifications mineures des règles d'urbanisme.

Le présent projet consiste à apporter des modifications aux règles d'urbanisme pour faciliter et optimiser l'aménagement de la Z.A.C. SAINT JUST.

La ZAC Saint-Just est régie par un règlement propre, annexé au Plan local d'urbanisme de Marseille. La majeure partie de l'opération a été effectuée, mais un secteur reste malgré tout à repenser.

Conformément aux dispositions de l'article L311-7 du Code de l'urbanisme reprenant les dispositions de la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003, il est précisé que les PAZ et RAZ approuvés avant l'entrée en vigueur de la loi S.R.U. (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000 demeurent applicables jusqu'à l'approbation du P.L.U.

N.B. : le P.L.U. de la ville de Marseille est en cours d'élaboration.

Afin de présenter un document d'urbanisme adapté aux besoins actuels et futurs du quartier, une procédure de modification du PAZ a été engagée par délibération du Conseil Communautaire de Marseille Provence Métropole du 9 février 2012, suite à la délibération du Conseil Municipal n°11-0871DEVD du 17/10/2011, afin q ue l'ensemble du site de la Z.A.C. soit aménagé.

La présente étude d'impact a été rédigée dans le cadre de cette modification.

I. PRESENTATION DU PROJET

I.1. RAPPEL DU CONTEXTE

I.1.1. PRESENTATION DE LA Z.A.C. SAINT-JUST

- ☞ *Volume 2/2 – planche 1a : plan de situation*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 1b : Périmètre de la Z.A.C. Saint-Just*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 1d : photo aérienne*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

La Z.A.C. Saint-Just se localise en limite nord-est du IV^{ème} arrondissement de Marseille. Elle jouxte le XIII^{ème} arrondissement (au nord-est) et le XII^{ème} arrondissement (au sud-est). Elle se situe à la charnière des quartiers Saint-Just, Les Chartreux et Montolivet.

D'une superficie de 82 000 m², elle se caractérise par la présence :

- du viaduc du boulevard Fleming, qui scinde la Z.A.C. en deux moitiés inégales ;
- du bâtiment du Conseil général des Bouches du Rhône (Hôtel du Département), grand édifice à l'architecture moderne fortement colorée ;
- du Dôme, vaste salle de spectacle.

I.1.2. PRINCIPALES OPERATIONS

I.1.2.1. OPERATIONS REALISEES

- ☞ *Volume 2/2 – planche 1b : Périmètre de la Z.A.C. Saint-Just*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 1d : photo aérienne*

Les aménagements réalisés concernent principalement la partie de la Z.A.C. située au nord-est du boulevard Fleming

- **Salle de spectacle « le Dôme »** : cette salle, inaugurée en 1994, présente une capacité de 2 500 à 8 000 spectateurs, sur une surface de plancher de 8 000 m².

- **Siège du Conseil Général des Bouche du Rhône** : Construit en 1994, il héberge, sur 63 000 m² de plancher environ, 1 750 collaborateurs du Conseil Général.

- **L'esplanade** située autour de ces deux bâtiments.

- La gare du **métro Saint-Just - Hôtel du Département** - *ligne 1 du métro de Marseille. Construite en 1977, elle se situe sous le siège du Conseil général des Bouches-du-Rhône.*

- Le **terminal** des lignes de **bus** 81 et 53 ; et un **arrêt** des lignes 41N et 72.

I.1.2.2. OPERATIONS A REALISER DANS LE PERIMETRE DE LA Z.A.C.

- ☞ *Volume 2/2 – planche 1e : Projet de modification du P.A.Z.*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

Les aménagements restant à réaliser sont les suivants.

PROJET SAINTE ADELAÏDE

- ☞ *Volume 2/2 – planche 1f : projet Ste Adélaïde*

- PROGRAMME GÉNÉRAL

Le projet consiste à créer une opération de logements mixtes, une extension de la zone logistique de la salle de spectacles du Dôme et une liaison publique vers le métro.

Le **programme comprend des logements** :

- ✓ étudiants ;
- ✓ sociaux ;
- ✓ locatifs ;
- ✓ en accession à la propriété.

❑ IMPLANTATION

L'implantation du projet en son site s'effectue dans le respect des orientations et des conditions physiques du terrain.

Il se protège du bruit au nord en se fermant radicalement, il s'ouvre le plus possible au sud pour faire rentrer la lumière en son cœur et il fait écran au mistral en construisant une barrière physique au nord-ouest.

Le gabarit important (R+15) le long de l'avenue Fleming permet de renforcer la silhouette urbaine d'entrée de ville, en créant une continuité d'alignement haut avec le Conseil Général. La hauteur du projet diminue progressivement afin de rentrer dans le gabarit du tissu résidentiel situé au sud. L'échancrure volumétrique ainsi créée permet de faciliter l'entrée de la lumière du sud dans le centre du projet et favorise la quiétude du cœur d'îlot.

Le bâtiment des logements étudiant (extrémité nord-ouest de l'ilot) vient renforcer l'angle exposé au mistral tout en préservant la bastide au sud-ouest en se développant en terrasses et paliers progressifs. Une série de terrasses urbaines végétales, installées sur le socle du parking du Dôme, instaure une continuité végétale avec le jardin privée de la bastide.

Le désenclavement urbain du site s'opère au travers de la mise en place d'une liaison piétonne douce menant à la station de métro St Just au nord, et s'inscrivant dans l'alignement du boulevard St Bruno.

Le long de la rue Ste Adélaïde, la façade des logements en accession suit le strict alignement urbain et propose des retraits progressifs dans sa partie haute afin de s'ouvrir au ciel et éviter un effet d'écrasement sur la rue.

❑ ACCÈS

Les accès piétons principaux s'effectuent soit depuis la rue Ste Adélaïde (logements en accession) soit par le passage public (logements étudiants et locatifs sociaux).

L'unique accès aux parkings souterrains est situé au bout de la rue Ste Adélaïde.

❑ ESPACE PUBLIC

Un espace public traversera le site du sud vers le nord afin de faciliter l'accès au métro. Il sera pratiqué par une grande majorité des habitants du quartier St Just et permettra de désenclaver le sud du quartier se trouvant le long de l'avenue du Maréchal Juin.

Cet espace public sera largement planté et aménagé pour permettre un usage public du sol (bancs, jeux pour enfants, ...).

❑ JARDINS

Le jardin intérieur situé dans le cœur d'îlot participe à l'ensemble du projet architectural, il est intimement lié à la cohérence du concept de façades. La palette végétale sera largement inspirée de la végétation méditerranéenne.

RESTRUCTURATION DES STATIONNEMENTS UTILISES DANS LE CADRE DE L'EXPLOITATION DU DOME ET DES CIRCULATIONS AU SEIN DE LA Z.A.C.

La **salle de spectacle du Dôme dispose d'une emprise technique** comprenant :

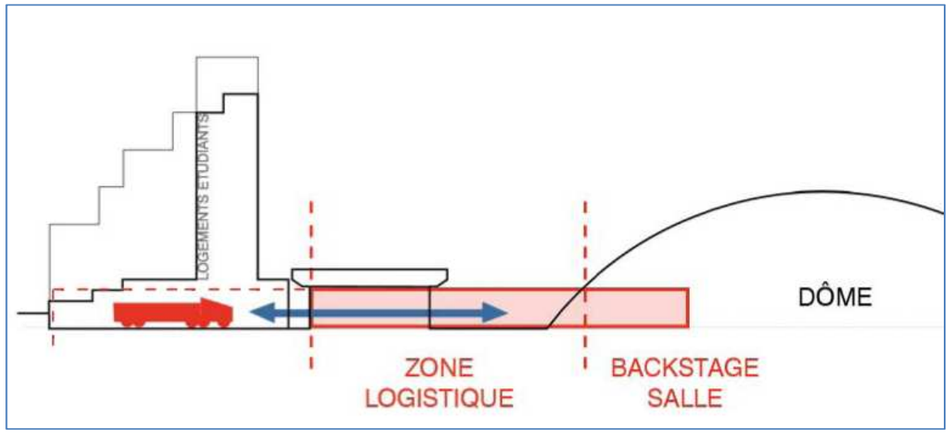
- ✓ la salle,
- ✓ son accès par l'avenue St Just,
- ✓ des bureaux préfabriqués sous la passerelle.

A ce jour, lors des spectacles :

- ✓ les Poids-lourds et bus utilisent une aire sommairement aménagé sur l'ilot Sainte Adélaïde ;
- ✓ les véhicules V.I.P. sont stationnés sous le viaduc du Bd Flemming ;
- ✓ le public stationne de manière dispersé dans les rues adjacentes.

Une extension de la zone logistique du Dôme vers la parcelle Ste Adélaïde permettrait la mise en place d'un complément de stationnement poids lourds ainsi qu'une opportunité d'augmenter le parking VL pour le personnel du Dôme en créant deux niveaux de parkings en sous-sol du parking PL.
Les entrées et sorties de ce parking s'effectueraient côté zone logistique du Dôme afin de permettre une meilleure connexion avec les back stages de la salle de spectacle.

La coupe ci-dessous illustrent le principe de l'extension de la zone logistique du Dôme.



Extension de la zone logistique du Dôme (coupe nord-sud) – Source : Atelier Jean Nouvel

Un cheminement piéton pourrait dès lors être envisagé sous la passerelle, entre l'emprise du Dôme et le parking créé pour traverser le boulevard Fleming et rejoindre les escaliers existants au Nord.

Cette liaison douce apporterait une solution pour les spectateurs du Dôme mais également de manière quotidienne pour les usagers du métro.

I.1.3. PRINCIPAUX PROJETS PREVUS OU ENVISAGES EN DEHORS DE LA Z.A.C.

- ☞ *Volume 2/2 – planche 8a : projet Décisium (Ilot Meyer)*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 8b : autres projets environnants*

Les principaux projets d'aménagement à l'étude en périphérie immédiate de la Z.A.C. sont les suivants :

- Construction d'un ensemble immobilier de bureaux et de logements, sur l'ilot Meyer (Le Décisium – Cf. volume 2/2, planche 8a).
- Aménagement des voies de circulation autour du périmètre de la Z.A.C. et notamment une bretelle entre le boulevard du Maréchal Juin et la rue Meyer est prévue au P.L.U.

N.B. : cette dernière se heurte à des difficultés techniques liées à la configuration du site et au trafic sur le boulevard du Maréchal Juin.

Plusieurs opérations immobilières sont envisagées dans l'environnement du projet. Elles sont mentionnées au volet IV (analyse des effets cumulés) et sont localisées sur la carte planche 8b, volume 2/2.

I.1.4. CONSTAT

Marseille Aménagement est concessionnaire de la Z.A.C. depuis 1990.
L'objectif de cette Z.A.C. était de favoriser le développement des activités, commerces, bureaux, espaces publics et du logement sur le site, tout en atténuant la présence de grands axes structurants à l'échelle métropolitaine.
La Z.A.C., qui accueillait déjà des équipements publics majeurs (salle de spectacles du Dôme, Hôtel du Département), avait donc pour objectif la plurifonctionnalité.

Mais la partie sud n'a pas vu les projets aboutir. Elle se caractérise aujourd'hui par la présence de friches, dont une partie est utilisée pour les besoins de fonctionnement du Dôme.

Aujourd'hui, ce territoire est destiné à connaitre un nouvel essor. Un projet de bureaux et logements, « le Décisium », a d'ores et déjà fait l'objet d'un permis de construire sur l'îlot Meyer.

La Ville de Marseille, au travers de Marseille Aménagement, a donc décidé de relancer l'opération et de redéfinir un projet pour cette partie de la ZAC.

Afin de permettre le développement et l'aménagement urbain du secteur de la Z.A.C. de Saint-Just, de nombreuses années après la validation du Projet d'aménagement initial et de son règlement et ainsi permettre l'évolution du projet en fonction des besoins et des problématiques actuelles, une modification du plan d'aménagement de la zone (P.A.Z.) et du règlement d'aménagement de la zone (R.A.Z.) est lancée.

I.2. PRESENTATION DU PROJET

I.2.1. OBJECTIFS DU PROJET

Le projet objet de la présente étude d'impact consiste à **poursuivre l'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just**, avec pour objectifs d'assurer :

- la poursuite de la dynamique résidentielle et sociale du secteur conditionnée par un système viaire et circulatoire fragile en raison du carrefour unique d'entrée au site, proche de la saturation totale ;
- la perméabilité douce à créer afin d'assurer une réelle accessibilité vers les équipements (Dôme, métro...) depuis les quartiers résidentiels autour de l'avenue St Bruno.

I.2.2. PRESENTATION

Le projet consiste à modifier les règles d'urbanisme qui régissent l'aménagement de la Z.A.C Saint-Just pour permettre la réalisation de nouveaux projets, permettant de mener à son terme cet aménagement, en respectant les objectifs de cette Z.A.C.

Certains éléments du PAZ seront mis en cohérence avec le POS en vue de son intégration future dans le PLU.

I.2.3. RAPPEL : LE P.A.Z. ACTUEL

- *Volume 2/2 – planche 1b : Périmètre de la Z.A.C. Saint-Just*
- *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

- Les **zones constructibles sont divisées en 6 secteurs** dont les caractéristiques diffèrent (tableau ci-dessous).

Tableau 27 : Caractéristiques des zones constructibles – P.A.Z. 1998		
Zones constructibles	**Hauteur**	**S.D.P.[8]**
1	Hauteur max. 18 m	4 000 m²
2	Hauteur max. 9 m	3 000 m²
3	H compris entre 7 m et 7,5 m	4 000 m²
4	H compris entre 18 m et 21 m	9 000 m²
5	H compris entre 18 m et 21 m	27 000 m²
6	Hauteur max. 18 m	3 000 m²
Hors zones et cas particuliers	Hauteur des équipements publics : non réglementée	50 000 m²

- Des **hauteurs particulières** sont exigées le long de l'avenue de Saint Just jusqu'à la limite du périmètre de ZAC (soit 19m + 6m) et le long du boulevard du Maréchal Juin (28m + 6m). En termes de gabarit de bâtiments, le boulevard Maréchal Juin est classé en catégorie 4 pour des hauteurs particulières. Les bâtiments donnant sur cette voie peuvent dès lors présenter des hauteurs de 28m (H) + 6m (h) en retrait. Dans la zone 5, les hauteurs peuvent aller jusqu'à 21 m, celles de la zone 6 seulement 7 mètres.
- Des **possibilités maximales d'occupation du sol** sur l'ensemble de la Z.A.C.

« En sus de la surface de plancher des bâtiments existants (Hôtel du Département Bouches-du-Rhône, salle de spectacles du Dôme) figurant au document graphique du PAZ, la surface de plancher hors œuvre nette constructible calculée conformément à l'article R 112-2 du Code de l'urbanisme est au maximum de [tableau ci-dessous] : » (source : règlement de Z.A.C.).

Tableau 28 : Caractéristiques des zones constructibles – P.A.Z. 1998				
	Commerces	**Logements**	**Bureaux Activités**	**TOTAL**
Surfaces S.D.P.	3 000	25 000	22 000	50 000

La surface des équipements publics n'est pas réglementée.

- Des **servitudes relatives au métro et à des emplacements réservés** d'élargissement de voiries sont également présentes. Ainsi, « toute construction ou installation soumise ou non à autorisation doit respecter l'intégrité des lignes et ouvrages présents ou à venir. Le cas échéant, l'observation de prescriptions spéciales peut être exigée » (art. 6 du règlement de ZAC et art. 7 du règlement du POS).
- Des **servitudes d'utilité publique** encadrent l'existence de voies inondables : rue Sainte Adélaïde, boulevard Meyer et boulevard Saint Bruno ainsi que l'avenue de Saint Just.
- **L'avenue du Maréchal Juin est classée voie bruyante** (catégorie 1).
- Un **alignement sur la rue Sainte Adélaïde avec un décroché vers la bastide** est prévu afin de conserver dans son intégralité la bastide et son jardin.
- Une solution d'un **double sens était envisagé sur la rue Ste Adélaïde** au travers un emplacement réservé d'élargissement de la voie.
- Des servitudes particulières peuvent être imposées aux constructions et en particulier aux parkings publics en vue de limiter les effets des crues.

[8] S.D.P. : surface de plancher

I.2.4. MODIFICATIONS DU P.A.Z. ET DU R.A.Z.

I.2.4.1. MODIFICATION DU PLAN D'AMENAGEMENT DE LA ZONE (PAZ)

☞ *Volume 2/2 – planche 1e : Projet de modification du P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

Les modifications du P.A.Z. ont été élaborées sur les bases suivantes :

- Les **zones constructibles sont divisées en 5 secteurs** (les secteurs 5 et 6 du P.A.Z. actuel étant regroupés) dont les caractéristiques sont les suivantes (tableau ci-dessous).

Tableau 3 : Caractéristiques des zones constructibles – P.A.Z. projet		
Zones constructibles	**Hauteur**	**S.D.P.**
1	Hauteur max. 18 m	4 000 m²
2	Hauteur max. 9 m	3 000 m²
3	Hauteur max. 25 m	4 000 m²
4	Hauteur max. 25 m	9 000 m²
5	Hauteur max. 50 m en front du Bd Flemming et 35 m en front de l'Av Ste Adélaïde	30 000 m²
Hors zones et cas particuliers	Hauteur des équipements publics : non réglementée	50 000 m²

- Des **possibilités maximales d'occupation du sol** sur l'ensemble de la Z.A.C.

« En sus de la surface de plancher des bâtiments existants (Hôtel du Département Bouches-du-Rhône, salle de spectacles du Dôme) figurant au document graphique du PAZ, la surface de plancher hors œuvre nette constructible calculée conformément à l'article R 112-2 du Code de l'urbanisme est au maximum de [tableau ci-dessous] : » (source : règlement de Z.A.C.).

N.B. : La surface des équipements publics n'est pas réglementée.

Tableau 29 : Caractéristiques des zones constructibles – P.A.Z. projet				
	Commerces	**Logements**	**Bureaux Activités**	**TOTAL**
Surfaces S.D.P.	3 000	35 000	12 000	50 000

- **Modification des emplacements réservés voirie :** L'emplacement réservé à 14m concernant la **rue Sainte Adélaïde** est supprimé afin de restituer la voie à 12m, sa largeur actuelle. En effet, la programmation de l'ilot Sainte Adélaïde, situé au confront du viaduc Flemming, a conduit à repenser le schéma de circulation du secteur et notamment les accès parking du programme. Ainsi, un double sens sur la rue Sainte Adélaïde est privilégié avec un profil plus dense, de façon à limiter la vitesse des véhicules. Sont également favorisés sur cette voie les modes doux de déplacement, avec des trottoirs, bordé d'une piste cyclable sur l'un et d'une bande de stationnement arborée sur l'autre.
  De même, l'emplacement réservé pour voirie avec **cheminement piéton** au PAZ, destiné à relier la rue St Adelaïde au CG13, tout en passant sous la passerelle du Bd Flemming, est modifié afin de privilégier l'usage piéton et cycles. Est conservé uniquement la réservation pour cheminement piéton. Celui-ci facilitera l'accès des habitants du quartier au métro et aux arrêts de bus et participera ainsi au maillage du secteur en le connectant à l'esplanade du CG13. Cet emplacement réservé passe à 8 m au lieu de 12 m.
- **Modification des alignements :** Le PAZ prévoit certains alignements qu'il convient de limiter pour simplifier le plan de composition urbain et faciliter le développement de nouveaux programmes de logements.
- **Modifications du PAZ :**
  - ✓ Suppression de l'emplacement réservé au niveau du décroché sur la zone 6
  - ✓ Suppression de l'emplacement réservé au-dessus de la bastide
  - ✓ Intégration de la cours attachée à la bastide dans une zone constructible. En effet, le bâtiment de la propriété étant inclus dans la zone 4, il est décidé de placer l'ensemble de la propriété dans cette zone.
  - ✓ La partie Est de la rue Ste Adélaïde passe à 12 m et à double sens, ce qui correspond à sa largeur actuelle. Cela permet d'apporter une meilleure cohérence au maillage du quartier, tout en favorisant les modes alternatifs de déplacement. Des trottoirs sont prévus de part et d'autre de la chaussée, une bande de stationnement sur un côté, ainsi

qu'une piste cyclable. Concernant les plantations d'arbres, il convient de les envisager seulement du côté de la bande de stationnement.

✓ L'emplacement réservé du passage piéton reliant la rue Sainte Adélaïde à l'esplanade du Dôme passe à 8 m au lieu de 12 m et sera réservé exclusivement à l'usage piéton et cycles. »

I.2.4.2. MODIFICATIONS DU REGLEMENT DE LA ZONE (RAZ)

Les principales modifications proposées sont les suivantes :

- Les **zones 5 et 6 sont fusionnées**.
- Les **hauteurs** sont modifiées de façon à créer une entrée de ville lisible autour du viaduc Flemming : ainsi au sud de celui-ci les hauteurs varient désormais entre 50 et 35 mètres de façon à s'intégrer également dans le tissu urbain des Chartreux. Ainsi, en zone 3 et 4 les hauteurs sont harmonisées et il est possible de construire jusqu'à 25 mètres, et en zone 5 50 mètres du côté de Flemming, 35 mètres du côté de la rue Ste Adélaïde.

  NB : En ce qui concerne la zone 5, les hauteurs sont calculées depuis un point de référence égal à 55 mètres NGF, situé au croisement de la rue Ste Adélaïde et du Bd St Bruno.
- **Stationnement** (art USJ12) : adaptation aux libellés actuels du POS en vue de la prochaine intégration du PAZ au PLU.
- Construction en **limite de propriété** (art USJ 7) : soit on construit en limite séparative, soit on impose un retrait de 4 mètres automatique (sans tenir compte des hauteurs du projet). Il s'agit d'une adaptation aux libellés actuels du POS en vue de la prochaine intégration du PAZ au PLU.
- Suppression du 1. de l'article USJ 2 (**inconstructibilité de la bande de 100 mètres**). Il s'agit d'une adaptation aux libellés actuels du POS en vue de la prochaine intégration du PAZ au POS.
- **Aire de jeux** (art USJ 13 §5) : est supprimée la valeur de 10% du terrain d'assiette de l'opération, l'usage des espaces non bâtis étant librement défini.
- **Hauteur augmentée en zone 3** (La Poste) afin de garder une cohérence dans le zonage qui sera intégré au PLU : 25 mètres maximum.
- Les **servitudes relatives au métro** sont soumises au document « conditions d'élaboration des projets au voisinage d'ouvrages métropolitains » édictées par la RTM exploitant le réseau.

II. ETAT INITIAL

II.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE

- *Volume 2/2 – planche 1a : plan de situation*
- *Volume 2/2 – planche 1b : Périmètre de la Z.A.C. Saint-Just.*
- *Volume 2/2 – planche 4e : Desserte et accessibilité*

La ZAC Saint-Just se situe entre le IV^{ème} et le XIII^{ème} arrondissement de Marseille, au niveau du carrefour entre le Boulevard Fleming et le Boulevard Maréchal Juin.

Ce périmètre opérationnel comprenant le Dôme et l'Hôtel du Département (H.D. 13) se présente au cœur d'un lieu d'échange pour tout le nord-est de la ville.

La Z.A.C. présente une superficie d'environ 8 hectares, incluant en particulier l'îlot Sainte Adélaïde, d'une superficie de 7 000 m², compris entre le Boulevard Fleming et la rue Sainte Adélaïde.

II.2. CONTEXTE URBAIN

- *Volume 2/2 – planche 1b : périmètre de la Z.A.C. Saint Just*
- *Volume 2/2 – planche 1d : Photographie aérienne*
- *Volume 2/2 – planches 3b à 3e : illustration photographique*

La Z.A.C. Saint-Just comprend presque exclusivement des équipements publics. A ce jour, une seule habitation y est implantée.

En revanche, l'environnement de la Z.A.C. Saint-Just est principalement marqué par les immeubles d'habitation, accompagnés de commerces et de services publics.

Les environs de la Z.A.C. Saint-Just sont occupés par un tissu urbain dense. Le bâti environnant est caractérisé par plusieurs formes de construction différentes renvoyant aux différents moments de construction de l'habitat (Cf. chapitre IV.2.2. du présent volet).

La Z.A.C. Saint-Just est entourée par :

- des maisons urbaines du XIXème siècle de deux ou trois étages de hauteurs avec des commerces en rez-de-chaussée. Ce type d'habitat est groupé et aligné le long des artères principales (boulevard Saint-Just au nord de la Z.A.C.).
- des maisons individuelles de type pavillonnaire s'organisant en îlot sur les versants des buttes des Chutes-Lavies (à l'ouest de la Z.A.C.) et de Montolivet (à l'est de la Z.A.C.).
- des habitations collectives de grands ensembles (type barre) localisés sur les versants des Chutes-Lavies et Montolivet
- des habitations individuelles type « villas » édifiées dans les grandes propriétés agricoles. Ces habitats implantés dans des parcs s'intègrent assez bien au tissu d'habitats pavillonnaires qui prolongent les jardins d'agrément privatifs.
- les voiries (Bd Fleming, Bd du Maréchal Juin, Av. se Saint Just…) – Cf. planches 1b et 4e – volume 2/2 ;
- le centre de tri postal et les garages des sapeurs-pompiers de Marseille – Cf. planches 1b et 4h – volume 2/2 ;
- des établissements scolaires et autres services publics – Cf. planches 4j – volume 2/2.

Les environs de la Z.A.C. Saint-Just sont pourvus de nombreux commerces de proximité – Cf. planches 4i – volume 2/2.

III. CARACTERISTIQUES DU MILIEU PHYSIQUE

III.1. CLIMAT

La ville de Marseille bénéficie d'un climat de type méditerranéen caractérisé par des hivers doux, des étés comportant une période de sécheresse marquée de fin mai à début septembre, un ensoleillement important, des précipitations annuelles assez faibles, un nombre de jours de gel faible et des chutes de neige exceptionnelles.

Ce climat est largement influencé par le Mistral de direction nord/nord-ouest pouvant entraîner des abaissements de températures soudains et durables.

Enfin, la présence de la mer influe sur le climat de la cité phocéenne, en faisant bénéficier grâce aux brises marines d'un adoucissement du climat en hiver et en été.

III.2. TOPOGRAPHIE

Le site de la Z.AC. Saint-Just se situe au sein de trois unités topographiques majeures. Celles-ci résultent du creusement par Le Jarret, à l'époque du quaternaire ancien, des argiles et marnes du Stampien (oligocène) et au remblaiement, au quaternaire récent, de la vallée par des alluvions récentes.

- Le **versant septentrional**, qui se développe au nord-ouest de l'avenue Saint-Just, est orienté vers le sud. C'est une zone relativement plane qu'occupent d'anciens moulins, des collectifs récents et plusieurs îlots d'habitations pavillonnaires. Les altitudes se situent vers 60 mètres en pied du versant (limité par l'avenue Saint-Just) et la pente moyenne de 2 %.
- La **plaine du Jarret** occupe le lit majeur du Jarret, entre l'avenue Saint-Just et le boulevard du Maréchal Juin - avenue Jean-Paul Sartre. Sa largeur est inférieure à 1 km au droit de l'Hôtel du Département. Cette plaine est restée longtemps inondable (crues d'hivers et de printemps), et n'avait guère été occupée par l'habitat (zone d'entrepôts, de garages, de jardins). Depuis le détournement du Jarret (busage), la plaine s'est fortement urbanisée. Les pentes sont faibles, de l'ordre de 0.1%.
- Le **versant méridional** a été divisé en deux secteurs par le façonnement du boulevard du Maréchal Juin - avenue Jean-Paul Sartre. Entre le lit majeur du Jarret et la voie rapide, les pentes sont encore modérées, de l'ordre de 5 %. Entre la voie rapide et le sommet du plateau de Saint-Julien les Caillols, la pente est plus forte, de l'ordre de 10 %..

La Z.A.C Saint-Just est située dans la plaine alluviale du Jarret, entre les pieds des versants. La topographie au niveau de la Z.A.C. est relativement plane, avec toutefois une légère inclinaison en direction du nord-ouest.

III.3. GEOLOGIE / SOL ET SOUS-SOL

La commune de Marseille repose sur un bassin sédimentaire d'âge Oligocène, rattaché au Stampien. Ce bassin est cerné par des reliefs calcaires secondaires du Crétacé et Jurassique.

Le site de la Z.A.C. Saint-Just repose sur les alluvions récentes du Jarret, principalement composé de sédiments sableux superposés aux formations plus anciennes du Stampien, composées de conglomérats, grès, marnes et argiles.

III.4. EAUX SOUTERRAINES

D'après le S.D.A.G.E. 2010, la ZAC Saint-Just se situe au niveau de la masse d'eau dite « Formations oligocènes région de Marseille ».

L'état quantitatif de la masse d'eau est jugé bon et en accord avec l'objectif de bon état visé à l'horizon 2015, conformément à la Directive Cadre sur l'Eau.

L'état chimique n'est pour le moment pas connu, les informations étant, à ce jour, insuffisantes pour attribuer un état. L'objectif de bon état qualitatif reste fixé à 2015, conformément à la Directive Cadre sur l'Eau.

Le secteur d'étude est situé en zone fortement urbanisée, dans laquelle les données concernant l'hydrogéologie sont inexistantes. Le détournement du Jarret et l'imperméabilisation d'une grande partie des surfaces ont profondément modifiés les conditions de fonctionnement des nappes superficielles.

Aucun captage pour l'Alimentation en Eau Potable avec périmètres de protection n'a été recensé sur ou à proximité de la zone d'étude.

III.5. EAUX SUPERFICIELLES

- La vallée du Jarret (où est localisée la Z.A.C. Saint-Just) correspond au lit majeur du Jarret. Sa largeur est inférieure à 1 km au droit de l'Hôtel du Département.
- **Au droit de la Z.A.C., au sud du boulevard Lambert, le ruisseau du Jarret a été cuvelé et couvert, il n'est donc plus visible**.
- En amont, la rivière a creusé le lit mineur à une centaine de mètres de profondeur dans la plaine alluviale.

L'état écologique du ruisseau « Le Jarret » est jugé moyen, en raison notamment des nombreux recalibrages et cuvelages dont la rivière a fait l'objet. En raison des faisabilités techniques contraignantes en contexte urbain, les objectifs de bon état écologique ont été reportés de 2015 à 2027.

L'état chimique n'est pour le moment pas connu, les informations étant, à ce jour, insuffisantes pour attribuer un état. L'objectif de bon état qualitatif reste fixé à 2015, conformément à la Directive Cadre sur l'Eau.

III.6. LES RISQUES NATURELS

☞ *Volume 2/2 – planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détails)*

Le Dossier d'Information Communal sur les Risques Majeurs indique que Marseille est soumise à trois types de risques de naturels :

- Le risque d'inondation ;
- Le risque mouvements de terrain, qui concerne les secteurs sur argiles et marnes ;
- Le risque de feux de forêts, spécifique aux zones boisées.

La zone d'étude n'est concernée que par l'inondation.

La commune de Marseille n'est pas pourvue d'un **P.P.R.i.** Ce document est **prescrit** depuis le 12/12/2003 mais n'est pas approuvé.

Par ailleurs, deux **servitudes** apparaissent au droit de la Z.A.C. Saint-Just :

La Z.A.C. était localisée en majorité dans la zone inondable du Jarret, selon la liste des servitudes du P.O.S. approuvée en conseil municipal du 29 mai 1993, annexée au R.A.Z. par délibération du conseil municipal 95/555/U du 19 mai 1995. En revanche, le **P.O.S. révisé par délibération du conseil municipal du 22 décembre 2000** (Cf. volume 2/2 - planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détails) **ne fait plus état de cette servitude**.

N.B. : Le P.A.Z. de la Z.A.C. Saint Just en vigueur fait état de cette zone inondable.

IV. CARACTERISTIQUES DU PATRIMOINE NATUREL

PERIMETRES DE PROTECTION OU D'INVENTAIRE DU MILIEU NATUREL REMARQUABLE

Les alentours de Marseille sont concernés par de nombreuses zones d'inventaire du patrimoine naturel (en particulier les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique ou Z.N.I.E.F.F.). Aucune de ces zones ne concernent le site du projet.

Le secteur d'étude se localise en centre-ville. Il n'est pas concerné par des zones d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel.

NATURA 2000

☞ *Volume 2/2 - Planche 3 : Périmètres Natura 2000*

Les alentours de Marseille sont concernés par de plusieurs zones du réseau Natura 2000. Les zones les plus proches sont les suivantes :

Tableau 30 : Zones Natura 2000 à proximité de la Z.A.C. Saint-Just

Type de site	N°de site	Nom du site Natura 2000	Distance au projet (km)
ZPS	FR9312007	ILES MARSEILLAISES - CASSIDAIGNE	> 6 km
SIC/pSIC	FR9301602	CALANQUES ET ILES MARSEILLAISES - CAP CANAILLE ET MASSIF DU GRAND CAUNET	> 4,5 km
SIC/pSIC	FR9301603	CHAINE DE L'ETOILE- MASSIF DU GARLABAN	4 km
ZPS	FR9312018	FALAISES DE VAUFREGES	> 8 km
SIC/pSIC	FR9301999	COTE BLEUE MARINE	> 9 km

Le secteur d'étude se localise en centre-ville. Il n'est pas concerné par des zones Natura 2000.

FLORE, FAUNE ET EQUILIBRES BIOLOGIQUES

Le secteur d'étude concerne une zone urbaine.

La **végétation** est banales et se réduit à deux composantes :

- Les zones plantées ou ensemencées dans le cadre des aménagements urbains, en particulier l'esplanade du Dôme ; ou d'anciens jardin (bastide de la rue Sainte Adélaïde).
- Des zones de friches installées sur des délaissés urbains, en particulier l'ilot Sainte-Adélaïde.

De même, la **faune** est commune. Elle se compose d'espèces susceptibles de s'installer en ville.

La Z.A.C. Saint-Just n'abrite pas de faune ou de flore porteuses d'enjeux. De même, elle ne constitue pas un milieu important pour les équilibres biologiques. Il n'assure pas de fonction de corridor.

ESPACES NATURELS, AGRICOLES, FORESTIERS, MARITIMES, DE LOISIRS ET INTERRELATIONS

La Z.A.C. Saint-Just se situe en zone urbaine, dans le centre-ville de l'agglomération de Marseille. Cette zone n'est pas comprise au sein d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes. Elle n'englobe pas de tels espaces.

V. PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE

V.1. PATRIMOINE CULTUREL

ARCHEOLOGIE

☞ *Volume 2/2 – planche 6b : POS de Marseille – servitudes*

Le site de la ZAC Saint-Just se trouve en dehors de toute zone archéologique connue à ce jour et notamment les trente-sept zones géographiques déterminées sur le territoire de la commune de Marseille par l'arrêté préfectoral n°13055-2003 du 31 juillet 2003.

Par ailleurs, les travaux précédemment effectués sur la Z.A.C. n'ont pas mis au jour de vestiges archéologiques.

HISTORIQUE DU SITE

Dans l'environnement de la Z.A.C. Saint-Just, les espaces construits sont diversifiés.
Plusieurs types de « bâti » coexistent qui donnent une impression de variété, celle du quartier ancien qui s'est lentement constitué depuis le début du XIX^{ème} siècle. On observe une assez bonne intégration des constructions anciennes et des constructions récentes (postérieure à la Seconde Guerre Mondiale).
Les formes de construction renvoient aux différents moments de production de l'habitat. Les maisons urbaines du XIX^{ème} siècle (deux ou trois fenêtres en façade, deux ou trois étages, commerces quotidiens au rez-de-chaussée) sont alignées le long des artères principales (boulevard de Saint-Just et rue adjacentes).
Les maisons individuelles de type pavillonnaire s'organisent en îlots sur les versants des buttes des Chutes-Lavies et de Montolivet. Elles correspondent à la phase de construction des « villas » de banlieue de la première moitié du XX^{ème} siècle.
Les constructions les plus récentes, celle de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, sont des collectifs bas et hauts. Ils sont localisés sur les versants des buttes des Chutes-Lavies et de Montolivet.
L'implantation de CG 13 de la salle de spectacle du Dôme dans la zone de la station de métro et de bus urbains confère une nouvelle image au quartier, valorisant la notion de service public accueilli dans une architecture résolument moderne.

MONUMENTS HISTORIQUES

☞ *Volume 2/2 – planche 6b : POS de Marseille – servitudes*

La zone d'étude se situe en dehors des périmètres de protection de Monuments Historiques inscrits ou classés
La Z.A.C. Saint-Just ne présente pas de relation de co-visibilité avec les monuments les plus proches (notamment le Château d'eau des Chutes Lavie, situé à 900 m à vol d'oiseau au sud-ouest de la Z.A.C.).

PATRIMOINE ARCHITECTURAL LOCAL

☞ *Volume 2/2 – planche 1b : périmètre de la Z.A.C. Saint Just*
☞ *Volume 2/2 – planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détail)*

La zone d'étude se situe en dehors des périmètres de protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP).

A 100 m environ au nord-ouest de la limite de la Z.A.C. Saint-Just se localise le Dispensaire Saint Augustin, vaste bastide installée au sein d'un parc paysager. Il est répertorié au P.O.S. de Marseille comme « autre élément du patrimoine » (Cf. Volume 2/2 – planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détail), sans qu'une protection lui soit attachée.

V.2. PAYSAGE

CONTEXTE PAYSAGER

☞ *Volume 2/2 – planche 3 : paysage*

- « *La ville de Marseille s'inscrit dans un bassin littoral entre une couronne de collines sèches et un golfe ample semé d'îles.*
- *La géographie a imposé ses limites à la cité ceinturée d'espaces naturels remarquables.*
- *Les paysages littoraux sont multiples.*
- ***Le paysage se lit au travers des étapes du développement urbain.*** *L'histoire a inscrit dans l'espace les formes paysagères de l'unité dans un dialogue constant entre la ville, la campagne et la mer. » (Source : Atlas des paysages des Bouches du Rhône – 2007).*

Le site d'étude se localise au sein de l'unité N°27 « Marseille », sous-unité 3.2 « la ville du XVIIIème siècle ».

AMBIANCES PAYSAGERES LOCALES

En termes de perception visuelle, la Z.A.C. Saint-Just se divise en deux zones :

- Au nord du viaduc du Bd Fleming, l'hôtel du département et la salle de spectacles « le Dôme » constituent des éléments marquants du paysage urbain. Ils jouxtent :
  - ✓ au nord, un secteur de rues et de petites parcelles mitoyenne s'ouvrant sur un cœur d'îlots végétalisés ;
  - ✓ à l'ouest, une grande propriété foncière à faible densité bâtie.

  Les limites sud et est sont constituées respectivement par le viaduc du Bd Fleming et l'avenue Jean-Paul Sartre, dont l'importance, en termes d'infrastructure routière, empêche toute continuité d'un paysage urbain.
- Au sud du viaduc du Bd Fleming : à l'exception du centre de tri au sud, et du Bd du Maréchal Juin à l'est, le paysage urbain est structuré par l'avenue Saint-Just, le long de laquelle s'implantent des îlots bâtis constitués de petites parcelles mitoyennes, caractéristiques d'une typologie urbaine de la fin du XIX^{éme} siècle.

La Z.A.C. Saint-Just est située en zone urbaine, au niveau d'un point bas topographique (vallée du Jarret). Elle offre peu d'échappées visuelles vers l'extérieur, en dehors des étages supérieurs des bâtiments.

Le sommet du bâtiment du Conseil Général (Hôtel du Département) est visible depuis les points élevés de l'agglomération et en particulier la plate-forme de Notre-Dame de la Garde.

Vue en direction du nord-est depuis le site de Notre-Dame de la Garde.

Toutefois, ce dernier site est très éloigné et l'Hôtel du Département est peu visible, d'autant qu'il est environné d'autres immeubles plus proches du site de Notre-Dame de la Garde.

VI. CONTEXTE URBAIN

VI.1. LES ARRONDISSEMENTS

La Z.A.C. Saint-Just se trouve dans le quartier des Chartreux, dans le IV^{ème} arrondissement, en bordure du XIIIème arrondissement (au nord-est) et du XIIème arrondissement (au sud-est).

VI.2. LE BATI EXISTANT

- *Volume 2/2 – planche 1d : Photographie aérienne*
- *Volume 2/2 – planche 1d : Photographie aérienne*
- *Volume 2/2 – planches 3b à 3e : illustration photographique*
- *Volume 2/2 – planche 4a : occupation du sol*

VI.2.1. LE BATI DE LA Z.A.C.

Le bâti au sein de la Z.A.C. Saint-Just est marqué par quatre grandes structures qui sont :

- **L'Hôtel du Département**, bâtiment hébergeant le Conseil Général des Bouches-du-Rhône, immédiatement remarquable par sa hauteur (environ 40 mètres) et sa structure moderne de couleurs bleu en total contraste avec les bâtiments environnants.
- La salle de spectacle du **Dôme** située au niveau de l'esplanade Saint-Just qui jouxte le Conseil Général. Sa coupole rappelle la coque d'un bateau retourné et est soutenue par un arc de 27 m de hauteur.
- Le viaduc du **Bd Fleming** qui traverse la Z.A.C. d'est en ouest reliant l'avenue Jean-Paul Sartre à l'avenue Saint-Just.
- Le **centre de tri postal** situé au sud de la Z.A.C. entre l'avenue des Chartreux et l'îlot Saint-Adélaïde.

Les zones d'habitat au sein de la Z.A.C. sont peu nombreuses. Elles se réduisent à une seule bâtisse située entre le tri postal et l'îlot Saint-Adélaïde.

VI.2.2. LE BATI ENVIRONNANT

Le bâti environnant est caractérisé par plusieurs formes de construction différentes renvoyant aux différents moments de construction de l'habitat. La Z.A.C. Saint-Just est entourée par :

- des maisons urbaines du XIXème siècle de deux ou trois étages de hauteurs avec des commerces en rez-de-chaussée. Ce type d'habitat est groupé et aligné le long des artères principales (boulevard Saint-Just au nord de la Z.A.C.) ;
- des maisons individuelles de type pavillonnaire s'organisant en îlot sur les versants des buttes des Chutes-Lavies (à l'ouest de la Z.A.C.) et de Montolivet (à l'est de la Z.A.C.) ;
- des habitations collectives de grands ensembles (type barre) localisé sur les versants des Chutes-Lavies et Montolivet ;
- des habitations individuelles type « villas » édifiées dans les grandes propriétés agricoles. Ces habitats implantés dans des parcs s'intègrent assez bien au tissu d'habitats pavillonnaires qui prolongent les jardins d'agrément privatifs.

Les environs de la Z.A.C. Saint-Just sont également occupés par les éléments suivants :

- les voiries (Bd Fleming, Bd du Maréchal Juin, Av. se Saint Just…) – Cf. planches 1b et 4e – volume 2/2 ;
- le centre de tri postal et les garages des sapeurs-pompiers de Marseille – Cf. planches 1b et 4h – volume 2/2 ;
- des établissements scolaires et autres services publics – Cf. planches 4j – volume 2/2.

VI.3. LES PROJETS EN COURS

Le secteur d'étude, ainsi que les quartiers alentour sont l'objet d'opérations d'aménagement. Ces programmes sont présentés en détail au I du présent volet 9 Résumé Non Technique.

Les aménagements restant à réaliser concernent six secteurs (présentés sur la carte 1e – volume 2/2) :

- L'un situé au nord de l'esplanade du Dôme et occupée aujourd'hui par le terminus des bus et un espace vert (zone1) ;
- Les quatre autres localisés dans la partie sud-ouest de la Z.A.C. et plus particulièrement l'ilot Sainte Adélaïde, compris entre le boulevard Fleming et la rue Sainte Adélaïde.

PROJET SAINTE ADELAÏDE

☞ *Volume 2/2 – planches 1f à 1i*

Le projet consiste à créer une opération de logements mixtes, une extension de la zone logistique de la salle de spectacles du Dôme et une liaison publique vers le métro.

Le programme comprend des logements :

- ✓ Etudiants ;
- ✓ Sociaux ;
- ✓ Locatifs ;
- ✓ En accession à la propriété.

RESTRUCTURATION DES STATIONNEMENTS UTILISES DANS LE CADRE DE L'EXPLOITATION DU DOME ET DES CIRCULATIONS AU SEIN DE LA Z.A.C.

Une **extension de la zone logistique du Dôme vers la parcelle Ste Adélaïde** permettrait la mise en place d'un complément de stationnement poids lourds ainsi qu'une opportunité d'augmenter le parking VL pour le personnel du Dôme en créant deux niveaux de parkings en sous-sol du parking PL.

Les **entrées et sorties** de ce parking s'effectueraient côté zone logistique du Dôme afin de permettre une meilleure connexion avec les back stages de la salle de spectacle.

Un **cheminement piéton** pourrait dès lors être envisagé sous la passerelle, entre l'emprise du Dôme et le parking créé pour traverser le boulevard Fleming et rejoindre les escaliers existants au Nord.

PRINCIPAUX PROJETS PREVUS EN DEHORS DE LA Z.A.C.

Les principaux projets d'aménagement à l'étude en périphérie immédiate de la Z.A.C. sont les suivants :

- Construction d'un ensemble immobilier de bureaux et de logements, sur l'ilot Meyer (Le Décisium).
- Aménagement des voies de circulation autour du périmètre de la Z.A.C. et notamment d'une brettelle entre le boulevard du Maréchal Juin et la rue Meyer.

VI.4. RESEAUX

Le périmètre de la Z.A.C. Saint-Just est irrigué par l'ensemble des réseaux permettant l'alimentation des zones urbaines :

- eaux pluviales ;
- eaux usées ;
- eau potable et défense incendie ;
- gaz ;
- télécommunication, gestion et contrôle des équipements (feux tricolores…) ;
- éclairage public ;
- alimentation électrique basse tension, HTA et SLT.

La majorité des réseaux se situe sous les voiries.

VI.5. LES BIENS MATERIELS

Localement, les biens matériels sont représentés par l'ensemble des **équipements** (voiries, équipements publics, mobilier urbain), **biens immobiliers** (habitations, bâtiments), **réseaux** existants sur la Z.A.C.

L'ensemble de ces biens est décrit dans les différents chapitres de l'étude (bâti, équipements, réseaux…) et sont pris en compte dans le cadre du tout aménagement.

VI.6. DESSERTES ET CIRCULATION

VI.6.1. PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

☞ *Volume 2/2 – planche 4c : P.D.U.*

Marseille Provence Métropole a approuvé le P.D.U. de l'agglomération marseillaise en février 2006. Il a pour objectif l'amélioration de la qualité de l'air par diminution de la pollution due aux transports et ceci :

- en réduisant le trafic automobile ;
- en développant les transports collectifs et les modes de déplacements économes et moins polluants, notamment l'usage de la marche à pied et de la bicyclette ;
- en aménageant et exploitant le réseau principal de voirie de l'agglomération afin de rendre plus efficace son usage ;
- en organisant le transport et la livraison des marchandises pour en réduire les effets sur la circulation et l'environnement
- en encourageant les transports collectifs, le covoiturage pour le personnel des entreprises et des collectivités publiques

Dans le cadre du P.D.U., un « *Schéma de Cohérence des Modes doux a donc vocation à devenir le document cadre d'une politique communautaire de développement des mobilités douces* ».

Ce projet de Schéma de cohérence des modes doux prévoit notamment de créer une station **d'Autopartage**[9] (pôle d'échange avec stationnement sécurisé) à proximité de la Z.A.C. Saint-Just.

VI.6.2. TRANSPORTS COLLECTIFS

☞ *Volume 2/2 – planche 4d : plan des transports collectifs*

Le site de l'étude est particulièrement bien desservi par les transports en commun. La proximité immédiate de la station de bus et de métro permet des correspondances rapides et une liaison facile avec la Gare-St-Charles ou les bus de l'Aéroport de Marseille-Provence.

- Desserte par le réseau de bus :
  - ✓ La **station de bus de Saint-Just Hôtel du Département** située au cœur de la Z.A.C. constitue le terminus des **lignes 53** (Métro Saint-Just / La Busserine) et **81** (Le Pharo / Métro Saint-Just).
  - ✓ L'avenue Alexandre Fleming est empruntée par la **ligne de bus 72** (Métro Bougainville / Sainte Marguerite Dromel)
  - ✓ L'avenue Saint-Just est empruntée par la **ligne de bus 41^{N}** (Dépôt La Rose / Métro Cinq Avenue)

---

[9] ***Autopartage*** *est un dispositif de location de voiture en « libre-service » fonctionnant à l'image des dispositifs type « Vélib »*

✓ L'avenue des Chutes-Lavie est empruntée par la ligne de **bus 81** (Le Pharo / Métro Saint-Just).

- Desserte par le métro :

  La **ligne de métro 1** qui part de la station « La Rose Technopôle de Château-Gombert » pour arriver jusqu'à la station « La Fourragère » dessert la **station de « Saint-Just Hôtel du Département** » au cœur de la Z.A.C.

- Desserte nocturne :

  A partir de 21h30, une dizaine de lignes de soirée (réseau Fluobus) prennent le relais jusqu'à 1h du matin, en complément des deux lignes de métro (vendredi, samedi, dimanche).

VI.6.3. DEPLACEMENTS PIETONS, P.M.R. ET CYCLES

☞ *Volume 2/2 – planche 4e : desserte et accessibilité*

VI.6.3.1. PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR)

La Z.A.C. Saint-Just est accessible aux personnes à mobilité réduite (esplanade de niveau). Toutefois, les aménagements spécifiques sont peu nombreux.

- **L'accès au Dôme**

La salle de spectacle du Dôme est munie d'une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

- **L'accès aux transports publics**

Les transports publics marseillais sont très peu accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Les bus de ville ne sont pas accessibles. Concernant le métro, quatre stations seulement sont pourvues d'ascenseurs pour l'accès aux voies (La Fouragère, Saint-Barnabé, La Blancarde, Louis-Armand), mais à ce jour aucune rame n'est aménagée pour l'accueil et l'accès des personnes à mobilité réduite.

- **Le Schéma directeur d'accessibilité aux transports publics**

Le 28 juin 2010, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole a voté l'élaboration de son Schéma directeur d'accessibilité aux transports publics. Ce schéma prévoit la mise en conformité, aux normes PMR, des arrêts de bus et des cheminements piétons immédiats.

- **Le service de transport public Mobi-Métropôle**

Afin d'améliorer le transport public des PMR, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole à mis en place depuis le 1er avril 2011, un nouveau service de transport public à la demande appelé « Mobi-Métropôle ».

VI.6.3.2. CYCLES

A ce jour, la circulation des cycles, dans et autour de la Z.A.C. Saint-Just, s'effectue dans le flot de circulation des véhicules.

La station du système libre-service « Le Vélo » la plus proche de la Z.A.C. Saint-Just est toutefois située à environ 1,2 km de la Z.A.C. Saint-Just. Cette station de vélos est accessible par la ligne de bus 81 (arrêt Flammarion / Cassini).

VI.6.3.3. TRANSPORTS INDIVIDUELS

☞ *Volume 2/2 – planche 4e : desserte et accessibilité*

TRAMES VIAIRES

Le secteur de la Z.A.C. Saint-Just est fortement marqué par les **voies de desserte rapide** que sont :

- *le boulevard Fleming (est-ouest) connecté à l'ouest aux autoroutes A7 et A55*
- *le boulevard du Maréchal Juin (nord-sud) reliant le quartier de la Capelette à celui de la Rose.*

Ces infrastructures routières sont positionnées en surplomb du site étudié et structures fortement le quartier. Le Bd Fleming provoque une partition de la de la Z.A.C. Saint-Just, malgré une certaine transparence (Av. Saint-Just et passage piéton entre la rue Sainte Adélaïde et l'esplanade du Dôme).

Le secteur de la Z.A.C. Saint-Just comprend également un **système viaire complexe** déterminé par des voies orthogonales.

L'avenue Saint-Just, représente l'artère principale reliant le centre-ville de Marseille vers les quartiers du nord-est de la ville. La desserte locale sur les voies secondaires s'opère par l'avenue de Saint-Just à partir de carrefours à feux.
Le reste du secteur est maillé par un ensemble de voies secondaires telles que la rue Sainte-Adélaïde ou la rue Meyer représentant la desserte locale du secteur au vu de la forte circulation présente sur l'avenue de Saint-Just. Ces voies sont cependant en sens unique également en impasse et présentant un faible potentiel de maillage.

TRAFIC

☞ Volume 2/2 – planche 4f : trafic routier

Les flux de circulation peuvent être classés en deux catégories :

- **les flux de circulation de transit**. La circulation automobile y est très importante, voire saturée aux heures de pointe (voie rapide et boulevard Fleming) ;
- **les flux de circulation interne**. Ils correspondent aux voies de desserte, plus ou moins bien entretenues, mais fortement fréquentées par les automobiles comme par les piétons.

Une étude de circulation établie en 2002, compléter et réactualiser en 2011, révèle de nombreux dysfonctionnement et les impacts de tout développement urbain du secteur sur la circulation et le schéma d'organisation de la desserte.

Globalement, le fonctionnement du réseau viaire au niveau de la Z.A.C. Saint-Just est plutôt satisfaisant. Les principales difficultés sont les suivantes :

- Circulation très intense sur les axes Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre, saturés aux heures de pointe ;
- Tourne à gauche difficile pour les usagers venant du giratoire Barry et s'engageant sur l'avenue Saint-Just ;
- Ecoulement perturbé au niveau du carrefour Saint-Just – Sainte-Adélaïde ;
- Conflit de circulation au droit de la sortie du parking souterrain de l'Hôtel du Département à l'heure de pointe du soir.

La résolution de ces difficultés relève du plan de circulation de l'ensemble du quartier et ne peut pas être obtenue dans le cadre limité de l'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just.
Par ailleurs, la mise en service de la rocade L2 devrait dans l'avenir réduire fortement le trafic sur les axes principaux (Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre.

STATIONNEMENT

☞ Volume 2/2 – planche 4g : stationnement

Depuis 2001, Marseille Provence Métropole exerce la compétence en matière de parcs de stationnement.
Marseille compte de nombreux parkings aménagés :

- ✓ 18 parkings en ouvrage : 10 824 places
- ✓ 11 parkings en enclos : 1 165 places.

On compte également des parkings de dissuasion ou « **parkings-relais** », destinés à encourager l'usage des transports collectifs pour les usagers venant de l'extérieur de l'agglomération.

Le **secteur de la Z.A.C. Saint-Just** ne compte pas de parking aménagé (en ouvrage ou en enclos) ouvert à tous les usagers. Le plus proche est le parking de l'hôpital Beauregard, ouvert 24h/24, situé à 200 m environ des limites de la Z.A.C. vers le sud-est, rue des Linots.
En revanche, on remarque plusieurs parkings aménagés pour un public restreint :

- ✓ parking-relais (Cf. ci-dessous) ;
- ✓ stationnement de l'Hôtel du Département, réservé au personnel ;
- ✓ stationnement non aménagé des poids-lourds et V.I.P. liés au fonctionnement du Dôme (Cf. ci-dessous).

Remarque : le parking du Conseil Général est en accès libre les soirs de représentation (Dôme), ce qui évite de stationner illégalement dans un quartier très résidentiel, donc étant attaché particulièrement au calme.

Les **parkings-relais** permettent le stationnement des usagers des transports en commun et notamment du métro. Le plus proche de la Z.A.C. Saint-Just se situe entre le **giratoire Barry** et l'atelier des Sapeurs-pompiers de Marseille. Sa capacité est de 326 places véhicules légers.
Deux autres parkings relais sont en projet à environ 1 km de la Z.A.C. Saint-Just :

On constate un **grand nombre de places de stationnement, majoritairement non organisées, de part et d'autre des voiries, en débordant sur les trottoirs, ce qui rend difficile les circulations douces** (piétons, cycles et P.M.R.) sur la rue Sainte-Adélaïde, le boulevard Meyer et surtout l'avenue Saint-Just, voire impossible pour personnes handicapées.

VI.6.4. FONCTIONNEMENT PARTICULIER LORS DES SPECTACLES AU DOME

« L'équipement de salle de spectacle « Le Dôme » a été créé dans les années 1990. Son emprise technique se compose de la salle, de son accès par l'avenue de St Just, des bureaux en préfabriqués sous la passerelle et d'un local technique également situé sous cette dernière. Poids lourds et bus de troupes s'implantent sur cette emprise.

Selon le Directeur technique du Dôme, aujourd'hui, face à la crise de l'industrie de la musique, les artistes s'orientent de plus en plus vers des concerts à grand spectacle. Ainsi, les concerts présentent des besoins en logistique et capacité de stationnement plus importants en raison du nombre de semi-remorques et de bus qui augmente. Ces demandes peuvent aller de 9 véhicules lourds (semi-remorques + bus), un véhicule personnel et une ambulance ; jusqu'à 26 véhicules lourds (semi-remorques + bus), un véhicule personnel, 2 ambulances.

Avec une telle demande, l'emprise technique actuelle du Dôme est insuffisante.

Ainsi, aujourd'hui, la Ville met à disposition du Dôme les parcelles situées au sud de la passerelle du Boulevard Fleming. Suite à diverses négociations financières, le Dôme occupe désormais l'ensemble de ces parcelles pour chaque concert quels que soient ses besoins.

Par ailleurs, le fonctionnement du Dôme engendre d'autres besoins de stationnement (personnel, invités...). Un accord avec le Conseil Général a été établi pour mutualiser leur parking souterrain pour le personnel du Dôme et les spectateurs. La mise à disposition de ce parking est organisée à partir de 18h en soir de concert. Cependant, le personnel du Dôme doit être présent en salle à partir de 17h30. Ainsi, aujourd'hui, le personnel technique et de vente du Dôme ne possède aucun parking attitré et doit trouver un stationnement au sein du quartier de St Just. Selon les concerts, ces employés sont de l'ordre de 50 à 100 personnes.

Lors de concerts ou spectacles, de nombreuses personnalités sont invitées par les artistes. Ces véhicules VIP sont alors implantés au sein de l'emprise technique élargie du Dôme et côtoient le trafic des poids lourds. Cependant, au vu de leur titre, ces personnalités empruntent une sortie spécifique : le portail donnant sur le boulevard St Bruno au Sud des parcelles.

Enfin, le Dôme présente une capacité de 2500 à 8000 spectateurs. Le parking souterrain du CG13 offre une capacité de stationnement de 600 places. Les concerts se programment autant en semaine qu'en weekend end, ce qui pose la problématique des transports en commun notamment du métro marseillais ouvert seulement jusqu'à minuit les weekends ou soirs de match de l'Olympique de Marseille. Ainsi, les spectateurs en grande majorité automobilistes, investissent les rues et parkings du quartier St Just qui est dès lors saturé.

En conclusion, le fonctionnement et le rayonnement du Dôme engendrent des besoins et difficultés de stationnement pour :

- *le personnel technique et le matériel (notamment poids-lourds.)*
- *le personnel,*
- *les personnalités (V.I.P.)*
- *et les spectateurs. »*

(Source : Etude d'aménagement complémentaire – ZAC Saint Just – 2012 Atelier9-Cyclades)

VI.7. DOCUMENTS D'URBANISME

VI.7.1. SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (S.C.O.T.)

- ☞ *Volume 2/2 – planche 5a : P.A.D.D. du S.C.O.T.*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 5b : D.O.G. du S.C.O.T.*

VI.7.1.1. S.C.O.T.

La communauté urbaine de **Marseille-Provence-Métropole** est engagée dans une démarche d'élaboration d'un **Schéma de Cohérence Territoriale (S.C.O.T.).** A l'issue du **diagnostic**, la démarche d'élaboration du S.C.O.T. se poursuit par étapes, avec l'élaboration d'un **Projet d'Aménagements et de Développement Durable** et d'un **Document d'Orientation Générale**.

Les orientations S.C.O.T. doivent se traduire dans les documents d'urbanisme, en l'occurrence le P.O.S. de Marseille (en cours de révision) et par conséquent dans le R.A.Z. Saint-Just.

VI.7.2. P.O.S. DE MARSEILLE

La commune de Marseille est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) approuvé le 30 juin 1981. Celui-ci a fait l'objet de plusieurs révisions, la plus récente ayant été approuvée le 22 décembre 2000. Il a également fait l'objet de modifications, la plus récente étant approuvée le 26 mars 2012.

Il est en cours de révision pour prendre la forme d'un P.L.U. depuis le 19 février 2009. A ce jour, le diagnostic et le P.A.D.D. ont été réalisés. Le projet est en cours d'élaboration.

VI.7.2.1. ZONAGE REGLEMENTAIRE

- ☞ *Volume 2/2 – planche 6a : POS de Marseille – zonage*

La Z.A.C. Saint-Just fait l'objet d'un zonage spécifique. Elle est munie d'un Plan d'Aménagement de Zone (P.A.Z.) et d'un règlement d'Aménagement de Zone. (R.A.Z) particulier (Cf. paragraphe IV.7.1. ci-dessous).

VI.7.2.2. SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

- ☞ *Volume 2/2 – planche 6b : POS de Marseille – servitudes*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détail)*
- ☞ *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

La Z.A.C. Saint-Just est soumise aux servitudes d'utilité publique suivantes :

- servitude PT1 liée aux télécommunications : la Z.A.C. Saint-Just se situe dans le corridor de protection contre les interférences radioélectriques « Entrecasteaux – Belcodène » n°13-03-001 ;
- servitude liée au classement en « voie bruyante de 1ere catégorie » du Bd Fleming et de l'axe Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre, ce qui impose un recul des nouvelles habitations ou des précautions constructives particulières ;
- servitude liée au caractère inondable de certaines voiries (Av de Saint-Just, rue Sainte Adélaïde, Bd Saint-Bruno… ;
- servitude liée à la présence en sous-sol des équipements du métro ;
- servitudes liées aux risques d'inondation (Cf. § VI.7.2.6. P.P.R.i. ci-dessous).

VI.7.2.3. E.B.C.

La zone d'étude ne comporte et n'est comprise dans aucun Espace Boisé Classé.

VI.7.2.4. Z.P.P.A.U.P.

Le secteur d'étude n'est pas compris dans le périmètre d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager.

VI.7.2.5. P.P.R.I.

☞ *Volume 2/2 – planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détail)*

La commune de Marseille fait l'objet d'un Plan de Prévention du Risque d'inondation, prescrit le 12/12/2003, mais qui n'est pas approuvé à ce jour.

Rappel : Comme indiqué au § I.8. du présent volet 2 du volume 1/2, Par ailleurs, deux ***servitudes*** *apparaissent au droit de la Z.A.C. Saint-Just :*

La Z.A.C. est localisée en majorité en zone inondable selon la liste des servitudes du P.O.S. approuvée en conseil municipal du 29 mai 1993*, annexée au R.A.Z. par délibération du conseil municipal 95/555/U du 19 mai 1995. En revanche, le P.O.S. révisé par délibération du conseil municipal du 22 décembre 2000 (Cf. volume 2/2 - planche 6c : POS de Marseille – servitudes (détails) ne fait plus état de cette servitude. En revanche, le P.A.Z. en vigueur fait état de cette zone inondable.*

- ***Le plan des servitudes du P.O.S. de Marseille révisé par délibération du conseil municipal du 22 décembre 2000****, indique un risque d'inondation concernant les seules voiries (voiries au point le plus bas, Cf. volume 2/2 - planche 6c : POS de Marseille – servitudes).*

VI.7.2.6. P.P.B.E.

La Communauté urbaine s'est dotée d'un **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement** le 21 juin 2010.

N.B. : Le contexte sonore est présenté au paragraphe VIII.1.3 suivant.

VI.7.3. P.A.Z. ET R.A.Z. DE LA Z.A.C. SAINT-JUST

☞ *Volume 2/2 – planche 1b : Périmètre de la Z.A.C. Saint-Just*

☞ *Volume 2/2 – planche 6d : P.A.Z. de la Z.A.C. Saint-Just*

La **Z.A.C. Saint-Just** a été créée par la **délibération 94/366/U** du Conseil Municipal de Marseille le 30 mai 1994. Elle fait l'objet d'un Plan d'Aménagement de Zone (ou **P.A.Z.**), approuvé par la **délibération 95/555/U** du Conseil Municipal de Marseille le 19 mai 1995.

La Z.A.C. Saint-Just fait l'objet d'un **Dossier de Réalisation** par la **délibération 94/366/U** du Conseil Municipal de Marseille le 30 mai 1994. Il a été modifié en avril 1998.

La Z.A.C. Saint-Just est donc régit par ces documents, qui précisent les règles d'urbanisme devant être appliquées dans ce périmètre.

Les principaux éléments sont présentés ci-dessous. Les documents sont présentés in extenso en annexe.

- Article 1 – **Champ d'application territorial**

Le présent règlement ainsi que les documents graphiques et annexes qui lui sont joints, s'appliquent à l'ensemble du territoire de la zone d'aménagement concerté de Saint-Just, créée par délibération du conseil municipal n°94/366 du 30 m ai 1994, et qui couvre une superficie de 82 000 m².

- Article 2 – **Champ d'application réglementaire**

Les dispositions du présent règlement se substituent aux dispositions du plan d'occupation des sols de la ville de Marseille à l'exception de celles dont l'application est prévue à l'article R 111-1 du Code de l'urbanisme.

- Article 3 – **Délimitation des zones constructibles**

En dehors des emprises des équipements publics existants sur le site, le territoire couvert par le plan d'aménagement de zone (P.A.Z.) qui comprend 6 zones constructibles délimitées sur le document graphique (Cf. planche 6d – volume 2/2). Elles diffèrent essentiellement par la nature de l'affectation des constructions et surfaces hors œuvre nette maximum.

- ✓ Zone constructible 1 : située entre le boulevard Lambert et le parvis commun à l'Hôtel du Département et au Dôme ;
- ✓ Zone constructible 2 : située au nord de la salle de spectacles ;
- ✓ Zone constructible 3 : située le long de l'avenue de Saint-Just ;
- ✓ Zone constructible 4 : située à l'angle de l'avenue de Saint-Just et de la rue Sainte Adélaïde ;
- ✓ Zone constructible 5 : située entre le viaduc Fleming et la rue Sainte Adélaïde ;
- ✓ Zone constructible 6 : située le long du viaduc Fleming au Sud de celui-ci.

Tableau 31 : Caractéristiques des zones constructibles – P.A.Z. actuel

Zones constructibles	Hauteur	S.D.P.[10]
1	Hauteur max. 18 m	4 000 m²
2	Hauteur max. 9 m	3 000 m²
3	H compris entre 7 m et 7,5 m	4 000 m²
4	H compris entre 18 m et 21 m	9 000 m²
5	H compris entre 18 m et 21 m	27 000 m²
6	Hauteur max. 18 m	3 000 m²
Hors zones et cas particuliers	Hauteur des équipements publics : non réglementée	50 000 m²

Des prescriptions particulières affectent l'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just :

- Des hauteurs particulières sont exigées le long de l'avenue de Saint Just jusqu'à la limite du périmètre de ZAC (soit 19m + 6m) et le long du boulevard du Maréchal Juin (28m + 6m).
- Des servitudes relatives au métro et à des emplacements réservés d'élargissement de voiries sont également présentes. Ainsi, « toute construction ou installation soumise ou non à autorisation doit respecter l'intégrité des lignes et ouvrages présents ou à venir. Le cas échéant, l'observation de prescriptions spéciales peut être exigée » (art. 6 du règlement de ZAC et art. 7 du règlement du POS).
- Des servitudes d'utilité publique encadrent l'existence de voies inondables : rue Sainte Adélaïde, boulevard Meyer et boulevard Saint Bruno ainsi que l'avenue de Saint Just (Cf. paragraphe I.8. du présent volet).
- L'avenue du Maréchal Juin est classée voie bruyante (catégorie 1).

[10] S.D.P. : surface de plancher

- Un alignement sur la rue Sainte Adélaïde avec un décroché vers la bastide est prévu afin de conserver dans son intégralité la bastide et son jardin.
- Une solution d'un double sens était envisagé sur la rue Ste Adélaïde au travers un emplacement réservé d'élargissement de la voie.

VII. CONTEXTE SOCIO ECONOMIQUE

VII.1. POPULATION

Le secteur d'étude se situe dans la partie ouest du **IV^{ème} arrondissement de Marseille**.
Le tableau ci-dessous présente les principales caractéristiques de la population de Marseille, des arrondissements proches du projet et des quartiers intéressants la zone d'étude.

Tableau 32 : Evolution de la population

	Marseille	*IVéme*	*XIIIéme*	*XIIéme*	*Quartier « Les Chartreux"*	*Iris Le Dôme*[11]
Population 2008 habitants	851 420	47 243	89 014	58 775	9 473	85
Evolution 1999-2008	+53 929	+3 463	+9 100	+2 371	-	-
Densité habs/km²	3 538,4	16 290,7	3 163,3	4 168,4	-	1,03

Données : I.N.S.E.E. ; A.G.A.M.

La population de Marseille présente une forte progression depuis 1999, qui s'inscrit en rupture avec la stabilité mesurée au cours des années 1990.

L'IRIS du Dôme reprend le périmètre de la Z.A.C. en intégrant au nord les habitations entre l'esplanade Saint-Just et le boulevard Lambert. Il est marqué par la présence de grands équipements publics (Hôtel du Département, salle de spectacle). **Sa population est extrêmement réduite et se limite aujourd'hui à sa frange nord.**

VII.2. LOGEMENTS

VII.2.1. PLAN LOCAL DE L'HABITAT

VII.2.1.1. PRESENTATION

La Communauté de Marseille Provence Métropole est dotée d'un Plan Local de l'Habitat depuis le 26 juin 2006, actualisé en 2010.

Le Programme Local de l'Habitat de Marseille Provence Métropole 2006-2011 traite de la politique de l'habitat à mettre en œuvre sur le territoire communautaire, avec des objectifs partagés :

- **Objectif 1 :** Accompagner la croissance de MPM dans un souci de gestion économe de l'espace.
- **Objectif 2 :** Diversifier l'offre de logements et requalifier le parc existant (public et privé).
- **Objectif 3 :** Assurer l'accès au logement et la mise en œuvre des parcours résidentiels

VII.2.2. LE CONTRAT URBAIN DE COHESION SOCIALE (C.U.C.S.)

La Z.A.C. Saint-Justn'est pas située dans les territoires visés par le programme action C.U.C.S.

[11] Le périmètre Iris « Le Dôme » couvre approximativement la Z.A.C. Saint Just. Ce sigle signifie : « Ilots Regroupés pour l'Information Statistique » et qui fait référence à la taille visée de 2 000 habitants par maille élémentaire.

VII.2.3. LES PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN A MARSEILLE

La Z.A.C. Saint-Just n'est pas concernée par ces différents projets de renouvellement urbain.

VII.2.4. LES DONNEES LOCALES

Avec plus de 47 000 habitants en 2008 et une augmentation constante de la population depuis 1999, le quartier Les Chartreux et ses 26 718 logements est actuellement, à l'image de la ville de Marseille, en manque de logements.

Les logements au sein de l'Iris Le Dôme sont peu nombreux. Seule une dizaine de bâtiments, situés au nord du Dôme et une bastide située au niveau de l'îlot Sainte-Adélaïde, sont concernés. En se plaçant à l'échelle du quartier « les Chartreux », les logements sur l'Iris Le Dôme ne représentent qu'un peu plus de 1% des logements (le quartier les Chartreux représente environ 20% des logements du IV^{ème} arrondissement). Plus de 80 % de ces logements sont des résidences principales et environ 24% des habitants sont propriétaire de leur logement.

VII.3. EMPLOIS

Les actifs résidants sur l'IRIS du Dôme sont peu nombreux puisque la population résidente est très faible.

En revanche, la Z.A.C. Saint-Just offre un grand nombre d'emploi grâce à l'Hôtel du Département qui regroupe un grand nombre de services départementaux. Près de 4 000 personnes y travaillent au service de la population et du département.

VII.4. ETABLISSEMENTS RECEVANT DE PUBLIC

☞ *Volume 2/2 – planche 4j : Etablissements Recevant de Public (E.R.P.)*

La Z.A.C. Saint-Just est située dans un secteur bien pourvu en équipement. Les différents établissements listés ci-dessous sont situés dans un rayon d'environ 600 mètres autour de la Z.A.C.

VII.4.1. EDUCATION

Quatre écoles et deux crèches sont localisées à proximité de la Z.A.C. Saint-Just. L'école Parc des Chartreux est la plus proche, elle se situe au niveau du boulevard Lambert au nord de la Z.A.C. La crèche la plus proche, « crèche collective Fédération », est située à une centaine de mètres au sud de l'îlot Saint-Adélaïde.

VII.4.2. CULTURE, SPORT ET LOISIRS

Le Dôme représente le centre culturel le plus important au sein de la Z.A.C., son rayonnement dépasse largement les limites de la ville, il est le rendez-vous incontournable des diverses formes de spectacles dans le sud de la France.
Les autres six autres établissements culturels et de loisirs présents ont une influence beaucoup plus locale, ils contribuent à l'animation du quartier.

VII.4.3. INSTITUTIONS

Le Conseil Général des Bouches-du-Rhône situé au sein même de la Z.A.C. représente l'institution publique la plus importante. Deux autres institutions sont à noter, à savoir le Pôle Emploi situé au sud de l'ilot Sainte-Adélaïde au niveau du boulevard Saint Bruno et le Centre

d'Information et d'Orientation (C.I.O.) situé au nord-ouest de la Z.A.C. au niveau de la rue André Isaia.

VII.4.4. SANTE

En termes d'établissement de santé, aucun hôpital public n'est localisé à proximité de la Z.A.C. Un hôpital privé, l'hôpital Beauregard, est cependant présent à l'est de la Z.A.C. en haut de la rue des Linots.
Une maison de retraite est présente à l'ouest de la Z.A.C., ainsi qu'une clinique vétérinaire au nord-est.

VII.5. COMMERCES

☞ *Volume 2/2 – planche 4i : Commerces à proximité de la Z.A.C. Saint-Just*

La Z.A.C. Saint-Just est située dans un secteur abondant en petits commerces de proximité :

- Neufs commerces alimentaires sont situés dans un rayon d'environ 500 mètres autour de la Z.A.C. ;
- Onze restaurants ou brasseries ;
- Six cafés ou snacks ;
- Cinq coiffeurs ou esthéticiens ;
- Quatre agences bancaires ;
- Huit commerces liés à l'automobile ;
- Vingt commerces divers.

VII.6. FONCTIONNEMENT SOCIAL DU QUARTIER

Des lieux de sociabilité traditionnels existent dans le quartier de Saint-Just et des Chartreux. Places aménagées et jardins publics sont les lieux de rencontre et de détente privilégiés pour les habitants dans l'espace urbain. Leur localisation aux extrémités d'un alignement de commerces favorise leur fonction.

Le Dôme de Saint-Just est un pôle d'attraction sociale exceptionnel qui donne au quartier des perspectives d'échanges culturels et de communication.

La vie sociale dans les quartiers de Saint-Just et des Chartreux est réglée en fonction des activités domestiques (résidents du quartier) et professionnelles (activités commerciales et employés du Conseil Général).

Les trajets domicile – travail génèrent de nombreux déplacements et un certain encombrement de la voirie.

A l'exception du Dôme et de l'Hôtel du Département, les lieux de rencontre ne sont fréquentés que par les résidents du quartier.

VIII. COMMODITES DE VOISINAGE

VIII.1. AMBIANCE SONORE / VIBRATIONS

LE P.P.B.E.

Un projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur le territoire de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a été élaboré, suite à l'approbation de la cartographie du bruit dans l'environnement par le Conseil communautaire du 18 juillet 2008.
Les objectifs de ce plan sont la réduction des nuisances sonores dans les secteurs fortement exposés, la préservation de l'environnement sonore dans les zones sensibles, et l'information du public. Il s'agit de préciser quelles mesures ont pour objet d'évaluer et de prévenir les nuisances sonores résultant d'activités humaines, notamment les bruits émis par les moyens de transports, le trafic routier, ferroviaire ou aérien ou provenant d'activités industrielles, si elles existent.
Le bruit routier est la principale nuisance sonore et touche 27% de la population de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, principalement localisée à Marseille, ville centre. Les nuisances ne touchent plus que 13% de la population en période nocturne.
Les orientations d'actions sont les suivantes :

- modification des plans de circulation ;
- mesures constructives (isolation en façade, formes architecturales…) ;
- installation d'écrans antibruit ;
- modulation de la vitesse des véhicules ;
- utilisation de revêtements moins bruyants ;
- mesures visant à favoriser les transports par cycles ou en commun ;
- etc.

L'AMBIANCE SONORE DE LA Z.A.C.

La Z.A.C. Saint-Just se situe entre plusieurs voiries supportant un trafic élevé : Le Bd Fleming et le Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre sont classés en 1ere catégorie au classement sonore des voies bruyantes.
La circulation constitue le facteur déterminant du niveau de bruit dans le secteur de la Z.A.C. Saint-Just
Les niveaux sonores sont nettement inférieurs en période nocturne, les cœurs d'ilot et une partie de l'esplanade du Dôme présentant des niveaux inférieurs à55 dB(A).

Les niveaux sonores sont globalement très élevés en raison de la circulation automobile intense et nécessitent la mise en œuvre de protections acoustiques. Toutefois, les niveaux sonores constatés en cœur d'ilot (et a fortiori dans les bâtiments) sont nettement inférieurs.

VIII.1.1. VIBRATIONS

La circulation génère des niveaux de vibration non négligeable dans le secteur d'étude. En revanche, aucune installation artisanale ou industrielle n'est installée dans la zone du projet.

VIII.2. QUALITE DE L'AIR / ODEURS

LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

- La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur est dotée d'un **Plan Régional de la Qualité de l'Air** élaboré en 1998-1999 et approuvé par arrêté préfectoral le 10 mai 2000. Il définit 38 orientations visant à réduire la pollution atmosphérique au travers de plans d'actions regroupés en 3 thématiques :
  - ✓ Améliorer les connaissances grâce au développement du réseau de surveillance de la qualité de l'air,

- ✓ Informer et sensibiliser le public,
- ✓ Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions des différents polluants.

- La Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole est dotée d'un **Plan de Déplacement Urbain** inspiré des objectifs du PDU de Marseille approuvé par délibération du conseil municipal de novembre 2000. Ce document vise à réduire la pollution liée à la circulation automobile.
- Le **Plan de Protection de l'Atmosphère** élaboré au niveau départemental vise à appliquer les orientations du Plan Régional de la Qualité de l'Air.

VIII.2.1. LA QUALITE DE L'AIR SUR LA ZONE D'ETUDE

La qualité de l'air sur la zone d'étude est représentative d'une situation urbaine dense influencée par un trafic important. Cette situation est susceptible de s'améliorer dans un proche avenir en raison :

- de l'achèvement de la rocade L2 qui permettra de dévier une partie du trafic de transit en dehors du voisinage de la Z.A.C. Saint-Just ;
- du développement des transports doux et des transports collectifs ;
- de la réduction des émissions par les véhicules.

VIII.3. AMBIANCE LUMINEUSE

Le secteur d'étude se situe en centre-ville. Il bénéficie donc de l'éclairage public.

VIII.4. RISQUES TECHNOLOGIQUES

VIII.4.1. RISQUE INDUSTRIEL.

Aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E.) n'est recensée dans le secteur d'étude.

VIII.4.2. RISQUE LIE AU TRANSPORTS DE MATIERES DANGEREUSES.

Le Transport de Matières Dangereuses (TMD) représente un risque potentiel lié aux possibilités de réactions physiques et/ou chimiques des matières transportées en cas d'incident.

Le secteur d'étude étant situé en centre-ville, il présente peu de risque lié au Transport de Matières Dangereuses.
Toutefois, les axes majeurs (Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin – Av Jean-Paul Sartre) supportent le transport de produits potentiellement dangereux (hydrocarbures notamment).

IX. INTERRELATIONS

Conformément au décret 2011-2019 du 29 décembre 2011, le chapitre ci-dessous résume les interrelations entre les composantes environnementales étudiées.

Les **interrelations** entre ces enjeux sont multiples et forment un ensemble systémique qui constitue l'environnement d'un territoire ou d'un espace (dans notre cas l'aire d'étude, ainsi que les espaces environnant si nécessaire, notamment en termes de paysage).

Ces interrelations sont prises en compte dans l'analyse de chacun des compartiments de l'environnement. A titre d'exemple :

- L'analyse du paysage prend en compte les caractéristiques du site dans différents compartiments, analysés chacun dans leur partie respective :
  - ✓ La couverture végétale ;
  - ✓ Les monuments ;
  - ✓ Le relief ;
  - ✓ Les activités, au travers des bâtiments, ouvrages, équipements qu'elles nécessitent ou de leurs effets sur les autres compartiments (notamment les effets de l'activité agricole sur la végétation).
- L'analyse du milieu humain prend en compte :
  - ✓ L'habitat ;
  - ✓ La commodité de voisinage (bruit, odeurs…) ;
  - ✓ Les transports ;
  - ✓ Les équipements publics ;
  - ✓ Les commerces...

L'aire d'étude doit donc être analysée de la sorte et être considérée comme un ensemble d'éléments interagissant les uns avec les autres.

X. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET - MESURES

X.1. IDENTIFICATION ET CARACTERISATION DES EFFETS

L'analyse des différents effets du projet sur l'environnement doit considérer :

- les effets à court terme et les effets temporaires liés à la phase chantier ;
- les effets à moyen et long terme, permanents, du projet d'aménagement.

En outre, l'analyse des différents effets du projet sur l'environnement prend en compte les effets directs et indirects :

- Les effets directs sont les effets dont le lien de causalité entre l'activité (chantier, après aménagement) et l'effet environnemental est direct.
- Lorsque l'effet n'est pas directement causé par le projet d'aménagement, c'est un effet indirect.

Il convient de préciser que le présent projet a un caractère définitif comme c'est le cas pour la majorité des projets urbains.

Pour chacun des effets, la distinction temporaire/permanent et direct/indirect est explicitée dans le tableau de synthèse ci-dessous.

X.2. HIERARCHISATION DES EFFETS

La hiérarchisation des effets (ou effets) s'effectue alors selon une échelle de valeurs indiquée dans le tableau ci-dessous :

Effet positif
Effet nul
Effet très faible
Effet faible
Effet modéré
Effet fort
Effet très fort
Effet majeur

La hiérarchisation des effets permet de dégager des mesures adaptées. Ces mesures permettront de dégager et de hiérarchiser d'éventuels effets résiduels (qui persistent après mise en place des mesures).

Tableau 33 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées											
Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
Milieu physique	Climat	N	N	-	-	La présence d'engins de chantier rejettera des gaz à effet-de-serre pouvant potentiellement avoir un impact négatif sur le climat. Toutefois, ces rejets seront limités : ❑ durée du chantier limitée dans le temps, ❑ nombre de véhicules relativement faible, adapté à la nature du chantier, ❑ véhicules et engins de chantier répondant aux normes anti-pollution en vigueur, ❑ entretien régulier des véhicules et engins de chantier. On rappellera que le projet se déroule au sein de l'agglomération de Marseille, les travaux induisant des nuisances marginales par rapport au contexte urbain général.	N	N	-	-	Le projet d'aménagement ne changera pas la vocation urbaine de la Z.A.C. Saint-Just. Aucun **effet notoire n'est donc à attendre sur l'environnement physique.** Le projet n'est pas d'une ampleur suffisante pour générer des effets significatifs sur le climat. Inversement, la création de logements à proximité du centre-ville et des transports collectifs contribue à limiter les émissions de gaz à effet de serre.
	Topographie	Tf	Tf	D	-	Les aménagements prévus sur la Z.A.C. Saint-Just et en particulier celui de l'ilot Sainte-Adélaïde prévoient des stationnements en sous-sol, ce qui implique le déblaiement de 66 500 m3 de matériaux. Une partie de ces matériaux pourra être recyclée sur place comme matériau de construction ou de remblai. Les matériaux non réutilisés sur place seront évacués du chantier par transport routier. En dehors de ces stationnements en sous-sol, le projet ne nécessite pas de modification de la topographie de ce secteur entièrement urbain.	N	N	-	-	Le projet d'aménagement ne changera pas la vocation urbaine de la Z.A.C. Saint-Just. Aucun effet notoire n'est donc à attendre sur l'environnement physique : le projet ne génèrera pas d'effet sur la topographie, le sol et le sous-sol. Le parking du projet Sainte-Adélaïde sera aménagé en sous-sol et ne modifiera pas la topographie générale.
	Géologie / Sol et sous-sol	Tf	Tf	D	-	Les caractéristiques du projet ne seront pas de nature à modifier la géologie, au-delà du périmètre des travaux, qui resteront très localisés. Une excavation sera réalisée pour permettre l'aménagement des stationnements en sous-sol.	N	N	-	-	Le projet d'aménagement ne changera pas la vocation urbaine de la Z.A.C. Saint-Just. Aucun effet notoire n'est donc à attendre sur l'environnement physique : le projet ne génèrera pas d'effet sur la topographie, le sol et le sous-sol. Le risques de pollution des sols actuels liés au stationnement des poids-lourds sur une aire sommairement aménagée seront supprimés par la mise ne place de parkings en sous-sol.
	Eaux souterraine / Hydrogéologie	N	N	-	-	Les travaux aménagement des stationnements en sous-sol pourraient conduire à la mise au jour des aquifères de la zone d'étude. Toutefois, toutes les précautions seront prises dans ce cas pour éviter tout échange entre la nappe et les travaux. Des compléments d'étude seront effectués dans le cadre des études de définition des projets (fondation) et des mesures proposées si nécessaire. Ces compléments d'études seront intégrés dans le P.P.R.i.	-	-	-	-	L'aménagement d'un stationnement souterrain fera l'objet d'une étude spécifique pour définir les conditions de mise en place et les mesures appropriées.

Tableau 33 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées											
Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
	Eaux superficielles / Hydrologie Hydraulique	N	N	-	-	Le risque de pollution occasionnelle induite par la manipulation des matériaux de terrassement sera **faible** au sein du l'espace relativement confiné de l'ilot Sainte-Adélaïde. Les eaux souillées sont collectées par le réseau d'eau pluviale et rejetées en mer près de la station d'épuration de Marseille. Les risques potentiels de déversement de substances chimiques polluantes (hydrocarbures, huiles, etc.) sont inhérents à tout chantier : ❑ déversement accidentel lors des ravitaillements des engins, ❑ collision entre deux engins de chantier ou entre un engin et un élément du site. Dans le contexte urbain du projet où les vitesses des engins sont limitées, les risques de collisions sont par conséquent très faibles. **MESURES :** Au préalable des travaux, un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle sera élaboré ; ❑ L'entretien et le nettoyage des engins de chantier seront effectués dans les locaux des entreprises ; ❑ Le ravitaillement des engins sera effectué sur des aires aménagées ; ❑ Le déversement de produits dangereux ou nuisibles à l'environnement sera interdit ; ❑ Les résidus de chantier seront collectés, triés et évacués vers les filières de traitement adaptées ; ❑ Les travaux seront arrêtés lors des périodes pluvieux majeurs.	-	P	-	I	Le projet ne générera pas d'augmentation des débits ruisselés par rapport à la situation actuelle : ❑ La surface imperméabilisée restera comparable avant et après réalisation du projet (la création de la voie entre l'esplanade du Dôme et l'îlot Sainte Adélaïde étant compensée par la réduction de largeur des autres voiries. ❑ Les eaux pluviales seront dirigées vers un dispositif de rétention conforme à la réglementation actuelle, puis vers le réseau de collecte existant, à l'instar de la situation actuelle. ❑ Les eaux de toiture seront collectées pour l'irrigation des plantations. Le projet sera donc favorable pour une meilleure gestion du ruissellement urbain, au sein du périmètre global de la Z.A.C.
	Risques naturels : Risque d'inondation	N	N	-	-	Le périmètre d'étude est concerné par un risque d'inondation. Le cuvelage du cours d'eau le Jarret a permis de limiter les effets d'une crue. Toutefois, situé en zone urbaine, le secteur de la Z.A.C. Saint-Just reste soumis aux contraintes liées au ruissellement urbain lors des épisodes de précipitation exceptionnelles. Le suivi de la météorologie et l'arrêt du chantier lors des périodes pluvieuses majeures permettra de n'induire aucune de conséquences particulières sur le ruissellement urbain ni d'augmentation du risque.	N	N	-	-	Le projet sera conforme aux normes et réglementation en vigueur concernant les risques naturels et en particulier l'inondation et le risque sismique.
Milieu naturel	Périmètre de protection ou d'inventaire du milieu naturel remarquable	N	N	-	-	Le projet localisé en zone urbaine n'affecte pas de zones à enjeux écologiques.	-	-	-	-	Sans objet (Le projet est situé en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel remarquable).
	Natura 2000	N	N	-	-	Le projet, situé en centre-ville, en zone entièrement urbanisée et à grande distance des zones Natura 2000 les plus proches (plus de 4 km), n'induira aucune incidence sur le réseau Natura 2000. Le projet ne générera **aucune incidence** sur le réseau Natura 2000.	N	N	-	-	Le projet, situé en centre-ville, en zone entièrement urbanisée et à grande distance des zones Natura 2000 les plus proches (plus de 4 km), n'induira aucune incidence sur le réseau Natura 2000

Tableau 33 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées											
Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
Contexte culturel / paysager	Faune, flore et équilibre biologique	N	N	-	-	La végétation se réduit à deux composantes : ❑ les zones plantées ou ensemencées dans le cadre des aménagements urbains ; ❑ des zones de friches installées sur des délaissés urbains. La faune est constituée d'espèces très communes, commensales de l'homme[12]. La suppression des habitats de friche ne portera pas atteinte à la flore ou à la faune associée. Pour rappel, le périmètre d'étude ne présente aucun intérêt écologique d'un point de vue végétale et faunistique.	N	P	D	I	Le projet d'aménagement ne changera pas la vocation urbaine du site du projet. De plus, les espèces végétales et animales recensées sur la Z.A.C. Saint-Just sont rares et banales. L'esplanade du Dôme, qui abrite des plantations et des espaces engazonnés, ne sera pas modifiée. En revanche, l'installation d'espaces verts dans le cadre du projet, permettra de restituer de la nature dans la ville et d'accueillir des espèces commensales de l'homme. A ce titre, le projet laisse une large place au développement de la végétation (Cf. volet 1 : présentation du projet).
	Espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes et de loisir et interrelation	N	N	-	-	Rappel : la Z.A.C. Saint-Just se situe en zone urbaine, dans le centre-ville de l'agglomération de Marseille. Cette zone n'est pas comprise au sein d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes. Elle n'englobe pas de tels espaces.	-	-	-	-	Sans objet.
	Patrimoine culturel archéologie	N	N	-	-	Le projet d'aménagement n'est pas situé sur l'emprise d'un périmètre de sensibilité archéologique tel que défini par arrêté préfectoral du 13 juillet 2003. Par ailleurs, les travaux d'aménagements précédemment réalisés dans le secteur n'ont pas mis au jour de vestiges archéologiques. **MESURES :** En cas de découverte fortuite, les autorités seront immédiatement avisées, conformément à la réglementation.	-	-	-	-	Sans objet.
	Patrimoine culturel Monuments historiques classés ou inscrits Patrimoine architectural local	N	N	-	-	la Z.A.C. Saint-Just se situe en dehors des périmètres de protection de Monuments Historiques inscrits ou classés Elle ne présente pas de relation de co-visibilité avec les monuments les plus proches (notamment le Château d'eau des Chutes Lavies). Si un bâtiment occupant la totalité du volume autorisé dans le cadre du P.A.Z. est visible depuis la terrasse de Notre Dame de la Garde, il sera « noyé » parmi les immeubles existant déjà. **MESURES :** Dans le cadre de l'instruction des dossiers d'autorisation et des permis de construire des bâtiments projetés sur la Z.A.C. Saint-Just, l'avis de l'autorité administrative sera obtenu avant le démarrage des travaux.	N	P	D	-	Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just respectera le caractère du patrimoine bâti local et s'inscrira en harmonie dans la trame urbaine existante. Ainsi, le projet ne génèrera pas d'impact négatif sur les monuments historiques classés / inscrits. Il renforcera la visibilité des bâtiments existants en s'inscrivant dans le même langage architectural et facilitera leur découverte par le public en facilitant les déplacements « doux » (piétons, cycles). Plus globalement, le réaménagement de la Z.A.C. Saint-Just et la construction de nouveaux bâtiments permettra de valoriser le secteur situé au sud-ouest du Bd Fleming.

[12] Qui ne craignent pas la proximité des hommes et sont même favorisées par sa présence.

Tableau 33 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées

Thème concerné	Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
	T	P	D	I		T	P	D	I	
Paysage	**Tf**	**Tf**	**-**	**-**	Les travaux d'aménagement induiront des nuisances sur le « paysage urbain local » (présence d'engins, de camions, de grues des chantiers, envol de poussières, présences de déchets, etc.). Toutefois, ces effets seront très **faibles** au regard du cadre urbain actuel dégradé et limités à une courte période dans le temps.	**N**	**P**	**D**	**-**	La requalification du paysage urbain de la Z.A.C. Saint-Just et plus particulièrement de l'îlot Sainte-Adélaïde, contribuera à redonner à cet espace un caractère typiquement urbain valorisant. Le renouvellement du bâti à l'échelle de l'îlot Sainte-Adélaïde, permettra : ❑ de remplacer les délaissés urbains par des constructions fonctionnelles et esthétiques ; ❑ de renforcer la présence du végétal dans ce quartier très urbain ; ❑ de donner une homogénéité au quartier, tout en conservant des lieux de caractère comme la bastide de l'îlot Sainte-Adélaïde ou le Dispensaire des Augustin (hors Z.A.C.). Le nouvel éclairage urbain permettra la mise en valeur de certains éléments architecturaux. La gamme de matériel sera sobre et sera assortie avec le mobilier urbain.
Bâti existant	**N**	**N**	**-**	**-**	Le projet n'implique pas la suppression de bâtiments. En phase de chantier, les effets du projet sur le bâti seront **nuls.**	**N**	**P**	**D**	**-**	Les aménagements de la Z.A.C. Saint-Just visent à renouveler le bâti du secteur situé au sud-ouest du Bd Fleming et à compléter les aménagements de la Z.A.C. La relance du programme d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just permettra la construction d'immeubles fonctionnels, esthétiques et valorisants ; ainsi que la poursuite des aménagements engagés (terminus des bus).
Les réseaux	**Tf**	**Tf**	**-**	**-**	Les aménagements de la Z.A.C. Saint-Just impliqueront la modification des réseaux existants pour le raccordement des nouvelles constructions. A l'occasion, certains réseaux seront remis à niveau. La réalisation des travaux pourra impliquer des effets temporaires limités, tels que des coupures pour permettre le raccordement des nouvelles constructions.	**N**	**P**	**D**	**-**	Les réseaux existants sont dimensionnés de manière à pouvoir répondre à l'augmentation des flux consécutive à la construction des immeubles envisagés sur la Z.A.C. Saint-Just. Le projet sera l'occasion d'étendre et le cas échéant, de rénover les réseaux, en particulier les réseaux souterrains. Les réseaux aériens pourront être supprimés, ce qui contribuera à la qualité paysagère du projet.
Dessertes et circulation : Transports collectifs	**Tf**	**Tf**	**-**	**-**	Le fonctionnement des transports collectifs ne sera pas modifié du fait des travaux sur le secteur n° 5 du P.A.Z., dans la mesure où ceux-ci se déroulent au sein de l'îlot Sainte Adélaïde. En revanche, les travaux concernant les autres secteurs (N ° 1 à 4) pourraient entrainer des modifications temporaires des dessertes (déviation) pendant la réalisation de certaines opérations. Ces perturbations seront limitées dans le temps et les dispositifs réglementaires visant à la sécurité des tiers seront mis en place.	**N**	**P**	**D**	**-**	Les effets directs sur les transports collectifs des aménagements de la Z.A.C. Saint-Just seront limités : ❑ Les aménagements prévus au sud-ouest du périmètre (ilot Sainte Adélaïde) auront pour conséquence d'augmenter la fréquentation des transports collectifs (création de logements). Cette augmentation ne semble pas devoir nécessiter, à elle seule, de modification des cadences de ces transports. ❑ Le réaménagement du terminus des bus ne peut présenter que des avantages pour les usagers (à l'issu des travaux).

Tableau 33 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées										
Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
						MESURES : Les mesures adéquates (limitation de vitesse, signalisation…) seront définies pour chaque chantier d'aménagement, de manière à réduire au maximum les risques d'accident, tout en garantissant la protection des usagers et riverains.					La poursuite de l'aménagement de Z.A.C. Saint-Just pourra s'appuyer sur un réseau de transport adapté à l'arrivée d'une nouvelle population. Elle entrainera un effet nul à positif sur les conditions de desserte par les transports en commun.
	Dessertes et circulation : Piétons, P.M.R. et cycles	**Tf**	**Tf**	**-**	**-**	L'accès aux zones de chantier sera interdit au public pendant toute la durée des travaux d'aménagement. Les effets du projet sur les conditions de déplacement des piétons, cycles et P.M.R. seront très faibles, localisés et temporaires	**N**	**P**	**D**	**-**	La réouverture et l'organisation du passage entre les parties sud-ouest et nord-est de la Z.A.C. Saint-Just permettra de faciliter la circulation des piétons. Elle viendra de pair avec la création de stationnements en sous-sol pour les nouveaux logements, ce qui incitera les résidents à laisser leurs véhicules sur place. De cette manière, les habitants seront encouragés à utiliser les transports collectifs (le métro et les bus situés au nord-est du Bd Fleming).
	Dessertes et circulation : Les transports individuels et le stationnement	**Tf**	**Tf**	**-**	**-**	La réalisation des travaux sera de nature à perturber la circulation sur les voiries adjacentes aux chantiers. En particulier, les entrées et sorties de camions de transports et d'engins pourront perturber la circulation sur les avenues adjacentes, en particulier lors de l'évacuation des matériaux de déblai issus de l'excavation des sous-sols. Par ailleurs, la réalisation des travaux entrainera la suppression de l'aire de stationnement installée de manière temporaire sur l'ilot Sainte-Adélaïde. Il en résultera une réduction des capacités de stationnement pour les poids-lourds lors des spectacles au Dôme. Toutefois, la construction d'un parking souterrain permettra de compenser à terme la suppression de ces places. Rappelons que ces perturbations seront limitées dans le temps et les dispositifs réglementaires visant à la sécurité des tiers seront mis en place. **MESURES :** Les mesures adéquates (limitation de vitesse, signalisation…) seront définies pour chaque chantier d'aménagement, de manière à réduire au maximum les risques d'accident, tout en garantissant la protection des usagers et riverains. Une coordination sera établie avec les autres chantiers environnants pour réguler au mieux le trafic des voies périphériques, si nécessaire.	**N**	**P**	**D**	**-**	La construction des logements envisagée (plus de 500 appartements sur l'ilot Sainte-Adélaïde) pourra induire une augmentation des flux de trafic automobile (même si la configuration des lieux invite à l'utilisation des transports collectifs). Les études de trafic (en particulier l'étude réalisée en 2011) ont indiquées que le réseau viaire n'est pas à saturation et peut absorber le surcroit de trafic. Les aménagements de la Z.A.C. Saint-Just modifieront les conditions de desserte au sud-ouest du Bd Fleming : ❑ le réaménagement des circulations douces au sein de la Z.A.C. ; ❑ la création de stationnements pour les nouveaux résidants de l'ilot Sainte Adélaïde ; ❑ la connexion avec les transports en commun, offrant aux usagers de la route une alternative pour leurs déplacements en zone urbaine ; ❑ la redistribution du trafic sur les axes de circulation réaménagés de ce secteur urbain. Ces aménagements contribueront à une meilleure gestion des conditions de circulation des véhicules particuliers, ce qui constitue un effet positif sur les conditions de circulation.

Tableau 33 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées

Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
Les documents d'urbanisme et servitudes d'utilité publique		-	-	-	-	Cf. ci-contre.	Tf	N	D	-	Le projet respecte les orientations du S.C.O.T. tel qu'arrêté à décembre 2011. Le projet retenu consiste à modifier les règles d'urbanisme qui régissent l'aménagement de la Z.A.C Saint-Just pour faciliter la réalisation de nouveaux projets, permettant de mener à son terme cet aménagement, en respectant les objectifs de cette Z.A.C. Le présent projet est compatible avec les orientations de P.A.D.D. du P.L.U. Cf. volet 6 du présent volume
Contexte socio - économique	Population	Tf	N	D	I	Le projet ne nécessite pas la suppression de logements. En revanche, les riverains des secteurs en travaux seront exposés aux nuissances de tout chaniter (bruit, circulation d'engins et de camions de transport…). L'accès aux commerces existants ne sera pas modifié pendant les travaux. En revanche, le stationnement sera plus difficile lors de l'exécution de certains chantiers. Toutefois, ces inconvénients seront temporaires (limités à la durées des chantiers). Le respect des normes (notamment en matière d'émission sonores) et de la réglementation (notamment sur les horaires de travail) permettra de réduire les effets auxquels sera exposée la population.	N	P	D	-	L'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just sera donc à l'origine d'une augmentation de la population résidente (création de plus de 500 logements). Cette augmentation sera élaisée dans des conditions optimales (construction d'un programme de logements neufs accompagné des équipements nécessaires : stationnements, circulations, espaces verts…). La proximité des commerces, services, dessertes et transports collectifs facilitera l'insertion de ces nouveaux résidents et garantiera un bon niveau de confort urbain. L'augmentaion de la population induira à son tour le développement des commerces et des services déjà présents sur ou en périphérie de la Z.A.C.
	Logements	N	N	-	-	Le projet ne nécessite pas la suppression de logements. En revanche, les projets actuellement définis sur la Z.A.C. Saint-Just comprennent la construction de logements, dont en particulier 28 700 m² de S.D.P. au niveau du programme Sainte-Adélaïde.	N	P	D	-	**Le projet ne nécessite pas la suppression de logements ou de commerces.** En revanche, les projets actuellement définis sur la Z.A.C. Saint-Just comprennent la construction de logements, dont en particulier 27 000 m² de S.D.P. au niveau du programme Sainte-Adélaïde.
	Emploi	P	N	-	I	La réalisation des travaux d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just permettra de générer un nombre significatif d'heures de travail pour les entreprises du B.T.P. Ces emplois ne seront pas directement disponibles sur place, aucune entreprise de B.T.P. n'étant installée sur le site. Toutefois, les emplois ainsi créés concerneront sans doute des entreprises de la région. Par ailleurs, la réalisation des travaux génerrera un surcroix d'activité pour les commerces locaux, en particulier dans la restauration et les fournitures de chantier (Bricorama de la rue St-Just).	N	P	D	-	L'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just sera donc à l'origine d'une augmentation de la population résidente (création de plus de 500 logements). L'augmentaion de la population induira à son tour le développement des commerces et des services déjà présents sur ou en périphérie de la Z.A.C. ce qui entrainera de nouveaux emplois.

Tableau 33 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées											
Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
	Equipements public	f	N	D	I	La réalisation des travaux d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just sera de nature à perturber temporairement le fonctionnement de certains équipements publics, en particulier le Dôme (suppression temporaire des stationnements poids-lourds) ou le terminal des bus (lors de l'aménagement des secteurs constructibles n° 1 et n° 2). Toutefois, ces perturbations seront temporaires. Des solutions transitoires seront apportées pour limiter la gêne des usagers (par exemple, déplacement du terminus sur l'avenue de Saint-Just).	N	P	D	-	La Z.A.C. Saint-Just est bien pourvue en équipements publics. Le projet vise à optimiser l'utilisation de ces services, en particulier le Dôme et les transports collectifs. Par ailleurs, le quartier « les Chartreux » auquel appartient la Z.A.C. est équipé de l'ensemble des services souhaitables. Les orientations d'aménagement de la Z.A.C. ne nécessitent pas la construction d'équipements publics nouveaux (crèches, écoles,…). Toutefois, il sera nécessaire d'ajuster à terme la capacité des services et équipements publics liés à l'augmentation de la population résidente.
	Commerces	N (P)	N	-	I	La réalisation des travaux d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just induira des difficultés de circulation qui pourraient gêner l'activité commerciale en dissuadant les clients potentiels. En revanche, la réalisation des travaux sera à l'origine d'un surcroix d'activité pour les commerces locaux, en particulier dans la restauration et les fournitures de chantier (Bricorama de la rue St-Just).	N	P	D	-	Le projet initial comprenait une répartition des surfaces nouvellement construites entre activité (tertiaire), commerce et logements. Le nouveau programme privilégie aux logements, par rapport de la création de bureaux. Les commerces sont nombreux sur et en périphérie de la Z.A.C. Saint-Just. Ils profiteront du nouveau dynamisme induit par l'aménagement de la Z.A.C. (construction de logements, proximité des transports en commun, requalification urbaine…). Les effets du projet sur les activités commerciales seront donc très positifs.
	Fonctionnement social du quartier	Tf	N	D	I	La phase travaux perturbera le fonctionnement social actuel, en particulier dans le secteur situé au sud-ouest du Bd Fleming. En effet, les nuisances liées au chantier (bruit, poussières, encombrement de l'espace, etc.) sont peu favorables à la fréquentation.	N	P	D	-	Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just contribuera à améliorer les conditions et le cadre de vie des habitants tout en proposant des équipements favorables au fonctionnement social de ce secteur urbain.
Commodité de voisinage	Bruit	Tf	N	D	I	Les travaux seront réalisés en majorité : ❑ sur l'ilot Sainte-Adélaïde, bordé sur trois coté par des voiries (Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin) ou des zones non construites, ce qui réduit la population gênée ; ❑ Sur l'esplanade du Dôme. Les nuisances sonores seront donc réduites. Seuls les travaux effectués sur les secteurs constructibles n° 1 et 2 seront effectués directement à proximité de logements. **MESURES :** Les mesures permettant de réduire les nuisances sonores sont essentiellement des précautions de chantier : ❑ respect des normes d'émissions sonores en vigueur par les engins de chantier et de transport ; ❑ respect de l'arrêté préfectoral du 20 juin 2000 (article 5) qui précise que le bruit sera limité aux périodes 7h-20h.	N	P	D	-	Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just conduira à une réduction des nuisances sonores, au niveau de l'ensemble de la Z.A.C. et particulièrement de l'ilot Sainte-Adélaïde : ❑ La construction des logements équipés de dispositifs anti-bruit côté voirie permettra de garantir des niveaux sonores faibles dans les appartements et de réduire le bruit au sein de l'espace vert installé au centre de l'ilot ; ❑ La présence de cet immeuble de grande dimension servira de « masque » pour les bâtiments existants à l'ouest de la Z.A.C., vis-à-vis des émissions sonores des Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin. ❑ L'ouverture d'une circulation douce sous le viaduc du Bd Fleming, en facilitant les déplacements piétons ou cycle, permettant dans une faible mesure de réduire la circulation automobile (source de bruit) tout en accentuant d'autres émissions sonores (conversation…) ❑ L'absence d'activité industrielle ou artisanale évitera les nuisances sonores liées à ces types d'activités.

Tableau 33 : Effets attendus des interactions : aménagement projeté et mesures associées											
Thème concerné		Caractérisation des effets du projet				Effets temporaires (phase travaux) et mesures associées	Caractérisation des effets du projet				Effets après aménagement et mesures associées
		T	P	D	I		T	P	D	I	
											L'ambiance sonore au sein du périmètre de la Z.A.C. et en particulier de l'ilot Sainte Adélaïde sera fortement améliorée, contribuant à l'amélioration des conditions de vie des habitants.
	Vibrations	**Tf**	**N**	**D**	**I**	Les vibrations seront principalement imputables à la circulation des camions de transport et à des phases de chantiers spécifiques (excavation des sous-sols…). Ces phases seront de courte durée pendant le chantier (phase préparatoire essentiellement) et les engins utilisés seront conformes à la réglementation en vigueur.	**N**	**N**	**-**	**-**	Le niveau de **vibration** restera faible (absence d'activité industrielle) et sera surtout provoqué par le trafic automobile sur le Bd Fleming et Bd de Maréchal Juin.
	Qualité de l'air / Odeurs	**Tf**	**N**	**D**	**I**	Le chantier pourra éventuellement générer une nuisance temporaire lié à l'envol de poussières, induit par la circulation des camions de transport et les travaux de terrassement. De même, ces engins participeront à l'émission de particules polluantes. MESURES En vue de limiter l'envol de poussières lors de la phase de chantier, le terrain sera si besoin arrosé, de façon modéré et uniquement en période sèche, lors des phases de démarrage des travaux. Les véhicules et engins de chantier répondront aux normes anti-pollution en vigueur et seront régulièrement entretenus.	**N**	**P**	**D**	**-**	Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just contribuera à une amélioration localisée de la qualité de l'air : ❑ par la réduction des émissions automobiles (encouragement à l'utilisation des transports collectifs et « doux ») ; ❑ par la mise en place d'un espace vert au centre de l'ilot Sainte-Adélaïde, susceptible de capter une partie de certains polluants (particules, CO_2). Le projet de Z.A.C. participera à **l'amélioration de la qualité de l'air** sur ce secteur. Il ne sera pas à l'origine de l'émission de mauvaises odeurs.
	Risques technologiques	**Tf**	**N**	**D**	**I**	Durant les travaux, il existe une possibilité de collision entre engins de chantier / camions de transport. Mais la probabilité est quasi nul (travaux effectués en zone urbaine avec déplacements limités et à faibles vitesses) et le chantier sera sécurisé. Il existe également un risque de chute de gue de chantier, mais le respect de la réglementation rend ces accidents extrêmement rares. Rappel : le secteur d'étude n'abrite pas d'installations classées I.C.P.E.	**N**	**N**	**-**	**-**	Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just ne génèrera pas de nouveau risque technologique (pas d'installation classée I.C.P.E. notamment). Les risques liés au transport des matières dangereuses ne seront pas modifiés. Les contraintes liées aux risques technologiques sont nulles.
	Lumière émise	**Tf**	**N**	**D**	**-**	Conformément à l'arrêté préfectoral du 20 juin 2000, le chantier se déroulera en période diurne. Il ne nécessitera pas d'éclairage particulier. Toutefois, les travaux pourraient s'étendre au-delà de la période de jour, s'ils sont réalisés en hiver. L'impact sur l'ambiance lumineuse du secteur sera **très faible**, marquée par les lumières des engins et la signalisation du chantier.	**N**	**P**	**D**	**-**	Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just conduira à la mise en place de dispositifs d'éclairages publics adaptés à la fonction de chaque espace (voirie, circulation piétonne, parc…). Ainsi seront conjugués les impératifs de sécurité, les exigences de confort et les aspects de développement durable (économies d'énergie). *N.B. : le secteur d'étude, situé en zone urbaine, est déjà éclairé.*

X.3. COUTS DES MESURES – EFFETS RESIDUELS – SUIVI

La nature même du projet implique une intégration des mesures dans la conception même de l'aménagement, dont le montant est évalué comme suit :

- Travaux hors foncier : 7 200 000 € ttc
- Acquisitions foncières : 6 700 000 € ttc

X.4. INTERACTIONS

Suivant la logique d'interrelation des enjeux et composantes environnementales, les effets décrits précédemment interagissent entre eux. L'**interaction** de ces effets va conditionner notamment le niveau d'effet ou impact pour chaque composante concernée.

De la même manière que ce qui a été observé pour les interrelations, les interactions et additions potentielles des effets entre eux ont été prises en compte dans l'évaluation des effets pour chaque composante.

Ainsi, l'aménagement du projet présentera ses effets les plus importants dans les domaines suivants :

- Les effets sur la population et le fonctionnement social du quartier ;
- Le fonctionnement du Dôme.

XI. ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC LES AUTRES PROJETS CONNUS

XI.1. PROJETS PRIS EN CONSIDERATION

Les principaux projets d'aménagement à l'étude en périphérie immédiate de la Z.A.C. sont les suivants :

- Construction d'un ensemble immobilier de bureaux et de logements, sur l'ilot Meyer (Le Décisium).
- Aménagement des voies de circulation autour du périmètre de la Z.A.C. et notamment l'aménagement d'une brettelle entre le boulevard du Maréchal Juin et la rue Meyer.
- Construction de plusieurs programmes immobiliers autour de la Z.A.C :
  - ✓ 13 lots de logements collectifs sur l'ilot St Augustins à l'ouest de la Z.A.C.
  - ✓ 367 Logements collectifs Bd Banon au sud de la Z.A.C.

La consultation du site Internet de la DREAL ne met en évidence aucun autre projet soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale dans le secteur d'étude.

XI.2. EFFETS CUMULES

XI.2.1. EFFETS ET MESURES EN PHASE DE TRAVAUX (A COURT TERME)

Situés dans un quartier entièrement urbanisé, en centre-ville, à forte densité de bâti, les effets subis concernent essentiellement les populations résidentes et les usagers.

Les effets sont générés par le déroulement des travaux, qui occasionnent une gêne parfois importante mais limité dans le temps.

Le déroulement simultané de plusieurs chantiers permet de réduire la durée globale des travaux mais peut renforcer parfois la gêne occasionnée.

Les mesures concernent principalement :

- la bonne coordination de chantiers ;
- le respect des normes d'émission des engins et véhicules de transport ;
- le respect de la réglementation (notamment les périodes de chantier).

XI.2.2. EFFETS ET MESURES APRES AMENAGEMENT (A MOYEN ET LONG TERME)

A l'issue de la période des travaux, qui occasionne une gêne sensible aux résidents et aux usagers, les effets du programme sont positifs : le quartier sera renouvelé, redynamisé, plus agréable à vivre et à circuler, mieux équipé.

L'accroissement de la population résidente sera favorable aux activités commerciales. En revanche, il nécessitera le cas échéant l'adaptation des services publics (transports collectifs, éducation…).

XI.3. CONCLUSION

La prise en compte des projets connus au voisinage de la Z.A.C. Saint-Just ne génère pas d'effets cumulés nécessitant un renforcement des mesures prévues par le maître d'ouvrage ou remettant en cause la faisabilité du projet.

XII. ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

XII.1. CONTEXTE ACTUEL

Marseille Aménagement est concessionnaire de la Z.A.C. depuis 1990. L'objectif de cette Z.A.C. était de favoriser le développement des activités, commerces, bureaux, espaces publics et du logement sur le site, tout en atténuant la présence de grands axes structurants à l'échelle métropolitaine.
La Z.A.C., qui accueillait déjà des équipements publics majeurs (salle de spectacles du Dôme, Hôtel du Département), avait donc pour objectif la plurifonctionnalité.

Mais la partie sud n'a pas vu les projets aboutir. Elle se caractérise aujourd'hui par la présence de friches, dont une partie est utilisée pour les besoins de fonctionnement du Dôme.

Aujourd'hui, ce territoire est destiné à connaitre un nouvel essor. Un projet de bureaux et logements, « le Décisium », a d'ores et déjà fait l'objet d'un permis de construire sur l'îlot Meyer.

La Ville de Marseille, au travers de Marseille Aménagement, a donc décidé de relancer l'opération et de redéfinir un projet pour cette partie de la ZAC. Mais cette nouvelle dynamique nécessitait des adaptations des règles d'urbanisme.

XII.2. SOLUTION « 1 »

Une première modification du programme a été envisagée. Elle était basée sur l'analyse suivante et conduisait à des hypothèses de projet d'aménagement de l'ilot Sainte Adélaïde.

« L'analyse du site révèle que l'îlot Sainte Adélaïde englobe de nombreux enjeux d'aménagement. Ainsi, l'aménagement global du site doit répondre à :
- De forts besoins en stationnement liés à l'activité du Dôme à la fois pour le domaine technique (PL et personnel) et pour les spectateurs (dont VIP) qui engendrent, à ce jour, de réels dysfonctionnements au sein du quartier et mettent en jeu l'attractivité de l'équipement ;
- une diminution de l'effet de coupure dû au Boulevard Fleming par la création d'une perméabilité douce assurant une réelle accessibilité vers les équipements (Dôme, métro...) depuis les quartiers résidentiels de l'avenue St Bruno.
- une poursuite de la dynamique résidentielle et sociale du secteur conditionnée par un nouveau système viaire et circulatoire.

Le projet devra favoriser la diversité des statuts d'occupation et l'intégration du projet dans son environnement urbain immédiat.

Lors de l'élaboration du projet, seule une parcelle d'environ 3 300 m² (hors emprise potentiellement nécessaire pour les besoins de parking du Dôme) serait valorisée par une évolution importante des règles d'urbanisme de la zone (notamment en termes de hauteur).

La création d'environ 15 000 m² de S.D.P. pourrait être envisagée avec l'implantation d'un immeuble en R+6/9/12. De par sa densité et sa hauteur, un tel projet serait dans la continuité urbaine créée par l'Hôtel du Département au Nord (60m de hauteur) et le futur hôtel du projet Meyer (d'environ 30m de hauteur). Cet ensemble créerait ainsi une entrée de ville lisible et identifiable en tant que telle. Dans le même temps, la bastide mitoyenne serait préservée, les hauteurs des constructions nouvelles augmentant au fur et à mesure qu'elles s'en éloignent. »

Une **extension de la zone logistique du Dôme vers la parcelle Ste Adélaïde** permettrait la mise en place d'un complément de stationnement poids lourds ainsi qu'une opportunité d'augmenter le parking VL pour le personnel du Dôme en créant deux niveaux de parkings en sous-sol du parking PL.

Les **entrées et sorties** de ce parking s'effectueraient côté zone logistique du Dôme afin de permettre une meilleure connexion avec les back stages de la salle de spectacle.

*Un **cheminement piéton** pourrait dès lors être envisagé sous la passerelle, entre l'emprise du Dôme et le parking créé pour traverser le boulevard Fleming et rejoindre les escaliers existants au Nord.*

Toutefois, cette première solution ne permet pas d'optimiser réellement l'usage du site et ne garantit pas une insertion environnementale dans les meilleures conditions.

La réflexion s'est donc poursuivie pour aboutir à la solution n°2.

XII.3. SOLUTION « 2 »

Il s'agit du projet retenu dans le cadre du présent dossier, présenté en détail au volet 1 « présentation du projet » du présent volume.

Cette solution permet une meilleure utilisation des ressources foncières du site et l'optimisation de l'insertion environnementale du projet.

XII.4. CONCLUSION

Le projet retenu apparait plus adapté à la dynamique urbaine :

- La réduction du nombre de secteurs constructibles, l'augmentation du gabarit des immeubles et la réduction des emplacements réservés (voiries, métro) permet d'optimiser la répartition des volumes de bâtiments à construire, permettant à son tour des projets de meilleure qualité architecturale, conçu dans l'optique du développement durable et dont le cout par unité de surface reste limité (espace vert au centre de l'ilot).
- Le transfert de S.D.P. depuis les bureaux vers les logements (à capacité globale constante) permet de mieux répondre à la très forte demande actuelle en logements proches du centre-ville.

Ainsi, le programme d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just permet de mieux répondre aux préoccupations environnementales :

- il encourage l'utilisation des transports collectifs par rapport aux véhicules particuliers ;
- il favorise le logement en centre-ville, diminuant ainsi la pression foncière sur les zones naturelles ou agricoles à l'extérieur de l'agglomération ;
- par la construction de nouveaux logements, il favorise les économies d'énergies.

XIII. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DU SOL DEFINIE PAR LES DOCUMENTS D'URBANISME ET SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES

XIII.1. DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES

XIII.1.1. COMPATIBILITE AVEC LE S.C.O.T.

Le projet respecte les orientations du S.C.O.T. tel qu'arrêté à décembre 2011 (Cf. IV.7.1. du volet 7).

XIII.1.2. COMPATIBILITE AVEC LE P.O.S.

Le projet est compatible avec le P.O.S. :

- Le zonage est défini par le P.A.Z. dont les modifications sont mineures ;
- Le règlement est défini par la R.A.Z. dont les modifications sont mineures (Cf. paragraphe suivant).

XIII.1.3. COMPATIBILITE AVEC LE P.A.Z. ET LE R.A.Z.

Le projet retenu consiste à modifier les règles d'urbanisme qui régissent l'aménagement de la Z.A.C Saint-Just pour faciliter la réalisation de nouveaux projets, permettant de mener à son terme cet aménagement, en respectant les objectifs de cette Z.A.C.

Le chapitre II. du volet 1 présente une synthèse des modifications du P.A.Z. et le R.A.Z.

Le document « Présentation des modifications du P.A.Z. » en annexe présente le détail de ces modifications.

XIII.1.4. COMPATIBILITE AVEC LE P.L.U.

Le P.O.S. de Marseille est en cours de révision pour obtenir sa transformation en P.L.U. A ce jour, le diagnostic et le Plan d'Aménagement et de Développement Durable. sont rendus publics.

Le présente projet est **compatible avec les orientations de P.A.D.D**. et en particulier :

- Renforcer le rôle des centralités et favoriser la proximité en développant une offre résidentielle, d'équipements, de commerces et de services à chaque échelle.
- Développer une offre de logements pour tous les Marseillais et promouvoir l'intégration sociale.
- Poursuivre les politiques d'aide à l'accès au logement engagées depuis plusieurs années : production de logements aidés ou à coûts maîtrisés.
- Promouvoir une répartition géographique plus homogène et une bonne insertion urbaine de cette offre de logements, dans le souci d'une solidarité territoriale renforcée et en tenant compte du contexte particulier associé à chaque opération.

XIII.2. PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES MENTIONNES A L'ARTICLE R.122-17 C.E.

XIII.2.1. ARTICULATION DU PROJET AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES

Tableau 34 : Plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17 C.E.	
1° Schémas de mise en valeur de la mer prévus par l'article 57 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983	Sans objet.
2° Plans de déplacements urbains prévus par les articles 28, 28-2-1 et 28-3 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs	Cf. ci-dessous
3° Plans départementaux des itinéraires de randonnée motorisée prévus par l'article L. 361-2 du présent code	Sans objet.
4° Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux prévus par les articles L. 212-1 et L. 212-2	Sans objet. la Z.A.C. Saint-Just étant éloigné des cours d'eau (le Jarret est cuvelé au droit de la Z.A.C. et les rejets d'eaux (pluviales et assainissement) étant dirigés vers les réseaux urbains.
5° Schémas d'aménagement et de gestion des eaux prévus par les articles L. 212-3 à L. 212-6	Sans objet.
6° Plan national de prévention des déchets prévu par l'article L. 541-11	les projets de construction et aménagement de la Z.A.C. Saint-Just se conformeront aux prescriptions de ces documents.
7° Plans nationaux de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets prévus par l'article L. 541-11-1	les projets de construction et aménagement de la Z.A.C. Saint-Just se conformeront aux prescriptions de ces documents.
8° Plans régionaux ou interrégionaux de prévention et de gestion des déchets dangereux prévus par l'article L. 541-13	les projets de construction et aménagement de la Z.A.C. Saint-Just se conformeront aux prescriptions de ces documents.
9° Plans départementaux ou interdépartementaux de prévention et de gestion des déchets non dangereux prévus par l'article L. 541-14	les projets de construction et aménagement de la Z.A.C. Saint-Just se conformeront aux prescriptions de ces documents.
9° bis Plan de prévention et de gestion des déchets non dangereux d'Ile-de-France prévu par l'article L. 541-14	Sans objet.
9° ter Plans départementaux ou interdépartementaux de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics prévus par l'article L. 541-14-1	les projets de construction et aménagement de la Z.A.C. Saint-Just se conformeront aux prescriptions de ces documents.

Tableau 34 : Plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17 C.E.	
9° quater Plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics d'Ile-de-France prévu par l'article L. 541-14-1	Sans objet.
10° Schémas départementaux des carrières prévus par l'article L. 515-3	Sans objet.
11° Programme d'actions national et programmes d'actions régionaux pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole prévus par le IV de l'article R. 211-80	Sans objet.
12° Directives régionales d'aménagement des forêts domaniales prévues par l'article L. 4 du code forestier	Sans objet.
13° Schémas régionaux d'aménagement des forêts des collectivités prévus par l'article L. 4 du code forestier	Sans objet.
14° Schémas régionaux de gestion sylvicole des forêts privées prévus par l'article L. 4 du code forestier	Sans objet.

Tableau 34 : Plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17 C.E.	
15° Plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'article L. 414-4 à l'exception des documents régis par le code de l'urbanisme	Cf. : ❑ Volet 2 - chapitre III.2. ; ❑ Volet 3 - chapitre II.2.2. ; et III.2. ; ❑ Volet 7. Le projet sera sans effets sur le réseau Natura 2000 et se trouve donc compatible avec les plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000.
16° Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et contrats de développement territorial prévus par les articles 2,3 et 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	Sans objet.
17° Plans de gestion des risques d'inondation prévus par l'article L. 566-7	Sans objet. (Cf. : ❑ Volet 2 - chapitre II.6. ; ❑ Volet 3 - chapitre II.1.6. et III.1.
18° Le plan d'action pour le milieu marin	Sans objet.
19° Chartes des parcs nationaux prévues par l'article L. 331-3	Sans objet.
20° Le document stratégique de façade (maritime)	Sans objet.

XIII.2.2. COMPATIBILITE AVEC LE P.L.H.

Rappel : Le Programme Local de l'Habitat de Marseille Provence Métropole 2006-2011 a été adopté par le Conseil de Communauté le 26 juin 2006. Il traite de la politique de l'habitat à mettre en œuvre sur le territoire communautaire, que ce soit à l'initiative des communes, de la Communauté Urbaine, de l'Etat, des autres acteurs de l'habitat, avec des objectifs partagés et une cohérence d'ensemble.

- **Objectif 1 :** Accompagner la croissance de MPM dans un souci de gestion économe de l'espace.
- **Objectif 2 :** Diversifier l'offre de logements et requalifier le parc existant (public et privé).

2.1 : La production nouvelle de logements sociaux

2.2 : La production de logements sociaux : Le rattrapage

2.3 : La production de logements intermédiaires et libres

2.4 : L'intervention sur le parc existant

2.5 : L'intervention sur le parc fragilisé

- **Objectif 3 :** Assurer l'accès au logement et la mise en œuvre des parcours résidentiels

3.1 : Le logement des jeunes

3.2 : Le logement des personnes âgées et des personnes handicapées

3.3 : Le logement des populations plus spécifiques

Le projet est donc compatible avec le P.L.H.

XIII.2.3. COMPATIBILITE AVEC LE P.D.U.

Rappel : Né de la loi sur les transports intérieurs (LOTI 1982), et conforté par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ((loi L.A.U.R.E - 1996), le Plan de Déplacements Urbains est obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. C'est un document élaboré par les autorités organisatrices de transports urbains qui visent à définir les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains.

Marseille Provence Métropole a approuvé le P.D.U. de l'agglomération marseillaise en février 2006. Il a pour objectif l'amélioration de la qualité de l'air par diminution de la pollution due aux transports et ceci :

- en réduisant le trafic automobile ;
- en développant les transports collectifs et les modes de déplacements économes et moins polluants, notamment l'usage de la marche à pied et de la bicyclette ;
- en aménageant et exploitant le réseau principal de voirie de l'agglomération afin de rendre plus efficace son usage ;
- en organisant le transport et la livraison des marchandises pour en réduire les effets sur la circulation et l'environnement
- en encourageant les transports collectifs, le covoiturage pour le personnel des entreprises et des collectivités publiques

La planche 4c (Cf. volume 2/2 : pièces graphiques) illustre la volonté de la collectivité de réduire les trafics en centre-ville, par la mise en place de la L2 d'une part ; et par l'amélioration des réseaux de transports en commun, d'autre part. Les estimations de trafic en 2015 montrent une nette réduction du trafic au niveau de la Z.A.C. Saint-Just, sur le Bd Fleming et sur le Bd Maréchal Juin.

Dans le cadre du P.D.U., un « *Schéma de Cohérence des Modes doux a donc vocation à devenir le document cadre d'une politique communautaire de développement des mobilités douces* » *(Source : http://www.agam.org/fr/etudes/deplacements/modes-doux-et-transports-en-commun.html)*.

Ce projet de Schéma de cohérence des modes doux prévoit notamment de créer une station d'Autopartage (pôle d'échange avec stationnement sécurisé) à proximité de la Z.A.C. Saint-Just.

Le projet d'aménagement de la Z.A.C. Saint-Just est compatible et cohérent avec les orientations du P.D.U. En effet il vise à encourager l'utilisation des transports collectifs, à rapprocher les résidents du centre-ville et à favoriser les transports « doux » (cycles, piètons).

XIII.3. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE

Le S.R.C.E. (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) est en cours d'élaboration.

Le projet se situe en secteur urbain et ne concerne pas les espaces naturels. Il est conforme aux orientations du S.C.O.T. en termes de Trame Verte et Trame Bleue.

XIV. METHODES D'EVALUATION UTILISEES

L'analyse de l'état initial a été effectuée :

par un recueil de données disponibles auprès des différents détenteurs d'informations ;
par l'analyse de la bibliographie, abondante sur ce secteur ;
par des investigations de terrain.

L'identification et l'évaluation des effets du projet tant positifs que négatifs, sont réalisées de façon quantitative en fonction de l'état de connaissance ou de façon qualitative. Cette évaluation est effectuée lorsque cela est possible par des méthodes officielles. Elle est effectuée thème par thème puis porte sur les interactions entre les différentes composantes de l'environnement.

Les mesures d'insertion ou mesures réductrices d'effet sont définies à partir des résultats de concertation et par référence à des textes réglementaires.

Dans un souci de cohésion de l'exposé, les principales sources d'information et les méthodes employées ont été détaillées dans chaque chapitre ou paragraphe concerné.

Il s'agit alors de rappeler de manière synthétique les principales sources et méthodes employées ainsi que les études qui ont été réalisées dans le cadre du projet. La méthodologie appliquée au cours de l'étude s'inscrit dans le cadre des textes réglementaires en vigueur. Elle est fondée sur des visites de terrains, sur la consultation des différents services administratifs et organismes, sur l'analyse de cartes, plans et photos.

Les principales sources de données (en particulier les sites Internet) sont présentées dans le tableau du volet 8 du présent volume.

ANNEXES

Les annexes du présent document renvoies au « Dossier de Modification du Plan d'Aménagement de la Zone » Saint Just à Marseille, qui est joint à la présente étude.