

Aménagement des lots Lyon 04, 05 et 06 dans la ZAC Littorale à Marseille (15^{ème} arrondissement)

**Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation
éventuelle d'une évaluation environnementale**

ANNEXE FACULTATIVE :

NOTE D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

SOMMAIRE

1.	Préambule	3
2.	Enjeux et sensibilités de la zone du projet	4
2.1	MILIEU PHYSIQUE	4
2.2	MILIEU NATUREL	6
2.3	MILIEU HUMAIN	6
2.4	PAYSAGE ET PATRIMOINE	14
2.5	Récapitulatif	16
3.	Présentation du projet	17
	Lyon 04 et 05	17
	Lyon 06	20
	Labellisation.....	21
4.	Incidences potentielles du projet d'aménagement et mesures envisagées	23
4.1	Durant les travaux	23
4.2	En phase opérationnelle.....	23

1. PREAMBULE

Euroméditerranée œuvre à construire au sein de son périmètre d'intervention la "ville méditerranéenne durable de demain" et le secteur II d'Euroméditerranée a pour objectif de développer un modèle d'aménagement et de construction adapté au contexte climatique, économique et aux usages de la ville méditerranéenne. Un plan-guide a été élaboré, décliné en notes de cadrages pour chaque îlot, afin d'assurer une cohérence d'ensemble.

Le projet immobilier porté par ADIM Provence s'inscrit dans le périmètre de la ZAC Littorale (première étape dans l'extension du secteur II d'Euroméditerranée), qui s'étend sur 54 ha autour de la rue de Lyon. L'enjeu de la ZAC Littorale est d'amorcer le renouvellement urbain de ces quartiers en périphérie du centre-ville, en interface notamment avec l'extension nord de la ligne 2 du tramway (mise en service prévue en 2025).

Les trois lots Lyon 04, 05 et 06 composent ainsi un projet de renouvellement urbain portant sur un terrain d'assiette d'environ 9 000 m², entre la rue de Lyon à l'ouest et l'avenue Zoccola à l'est. Ils seront totalement réaménagés avec la démolition de plusieurs bâtiments, la revalorisation des trois halles de l'ancienne concession Ford présentant un intérêt patrimonial, et la réalisation de constructions neuves.

Le projet développé par ADIM Provence crée un lien architectural et fonctionnel entre les autres îlots du quartier en cours de développement et le tissu villageois des Crottes. La requalification des trois halles permet de valoriser le patrimoine tout en créant des espaces de travail ou de détente.

Le programme permet la création d'environ 21 800 m² de surface de plancher sur plusieurs niveaux (R+1 à R+8), avec près de 18 200 m² de bureaux (dont les halles Ford réhabilitées pour 957 m²), 1 300 m² de commerces / équipements / services (crèche, restaurant, salle de sports...) et environ 2 300 m² de logements. Le stationnement est prévu en sous-sol (101 places).

Il est à noter que la ZAC littorale a fait l'objet de trois études d'impact actualisées au fil de son développement : mars 2013, mai 2015 et une actualisation réalisée en juin 2021. Cette dernière est jointe en annexe 08 de ce dossier.

La présente note détaille les enjeux et les sensibilités de la zone, avant de faire le point sur les impacts de ce même projet sur l'environnement et sur les différentes mesures mises en œuvre pour minimiser ces nuisances et leurs effets potentiels sur la population.

2. ENJEUX ET SENSIBILITES DE LA ZONE DU PROJET

2.1 MILIEU PHYSIQUE

- Climatologie

Comme développé dans l'étude d'impact relative à l'ensemble de la ZAC Littorale, la ville de Marseille bénéficie d'un climat de type méditerranéen (hivers doux et étés secs). Il se caractérise notamment par un ensoleillement très important, des précipitations annuelles assez faibles et une prédominance du mistral de direction Nord/Nord-Ouest.

Le changement climatique constitue un des enjeux majeurs dans les zones urbaines du sud de la France. Il se traduit par une recrudescence potentielle des phénomènes de pluies violentes et des inondations qui en résultent, ainsi qu'une augmentation globale des températures moyennes et notamment des épisodes de canicule. Le site de l'opération, en zone urbaine dense, est soumis à des phénomènes microclimatiques, et en particulier au phénomène des îlots de chaleur urbains.

- Topographie : les îlots du projet se situent à environ 350 m de la mer Méditerranée, leur altitude moyenne est d'environ 4 m NGF, avec un fort dénivelé orienté vers le sud-ouest.

- Géologie : le sous-sol est composé dans l'ensemble de formations à caractère sédimentaire. Les investigations géotechniques ont mis en évidence un sous-sol marno-gréseux.

- Ressource en eau

L'aire d'étude est concernée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 2016-2021 « Rhône-Méditerranée » approuvé le 21 décembre 2015. Il est également concerné par le Contrat de Baie de la métropole marseillaise.

Le périmètre de l'opération est situé au droit de la masse d'eau souterraine « Formations oligocènes de la région de Marseille ». La nappe est quasi-affleurante au niveau du périmètre d'étude (estimée à – 3 m). Elle est ainsi assez vulnérable au risque de pollution. Cette ressource en eau est relativement peu exploitée et est principalement utilisée pour des usages industriels.

Concernant les eaux superficielles, le périmètre de l'opération se situe dans le bassin-versant du ruisseau des Aygalades, à environ 400 m de son embouchure dans la mer Méditerranée.

Ce « fleuve côtier » présente un régime contrasté, avec un débit plutôt faible tout au long de l'année et des étiages marqués en été, qui contrastent avec l'occurrence de pluies violentes qui font monter très rapidement les débits et peuvent occasionner des inondations. Le ruisseau s'insère à l'est du périmètre d'intervention, en section enterrée, le long du faisceau ferroviaire du Canet. La qualité des eaux est relativement dégradée.

- Risque inondation

Le risque inondation est présent sur la commune de Marseille.

Le secteur du projet est concerné très partiellement dans sa partie nord par le Plan de Prévention du Risque Inondation Aygalades, approuvé le 21/06/2019.

Les îlots Lyon 04 et 05 sont concernés par la zone violette sur une faible surface. Des dispositions réglementaires spécifiques sont imposées dans cette partie violette : surélévation des premiers

planchers aménagés de 20 cm par rapport au TN, accès des aires de stationnement souterraines 50 cm au-dessus du TN...



Figure 1 : extrait du plan de zonage du PPRI des Aigalades (Ville de Marseille)

- Autres risques naturels

Les îlots Lyon 04-05-06 sont également concernés par les risques naturels suivants :

- Risque Retrait Gonflement des Argiles : zone faiblement à moyennement exposée, enjeux peu vulnérables ;
- Risque sismique : niveau 2 du zonage national (risque faible).
- Risque de remontée de nappe : zone potentiellement sujette aux débordements de nappe.

2.2 MILIEU NATUREL

- Zones d'inventaires et de protection

L'opération projetée s'inscrit au sein de la zone urbaine dense, et se situe largement à l'écart de toutes les zones identifiées et/ou protégées pour leurs enjeux écologiques.

Pour ce qui concerne les sites du réseau Natura 2000 les plus proches, les distances relatives sont les suivantes :

- ZPS " Iles marseillaises – Cassidaigne " - FR9312007 – distance d'environ 3,5 km ;
- ZSC " Calanques et îles marseillaises " - FR9301602 - distance d'environ 3,5 km ;
- ZSC " Chaîne de l'Étoile - massif du Garlaban " - FR9301603 – distance d'environ 3,7 km.

- Faune et flore locale

Le site de l'opération s'inscrit en zone urbaine dense, dans le quartier des Crottes situé dans le 15^{ème} arrondissement de Marseille. Un diagnostic (présenté en annexe 10) y a été réalisé pour le compte d'ADIM à l'été 2021 par le BET Oasiis. Il a permis de mettre en évidence que ce secteur, densément urbanisé, offre peu de place aux zones végétalisées, qu'il s'agisse d'espaces verts plantés ou d'espaces naturels. Les espaces laissés en friche depuis plusieurs années (notamment en Lyon 05) ont été colonisés par des espèces de flore envahissantes comme l'ailanthe.

Du point de vue de la faune, l'intérêt est limité mais on note la présence de quelques espèces d'oiseaux protégés en zone méditerranéenne (tourterelle turque, goéland argenté...) et d'insectes communs.

- Continuités écologiques : aucun réservoir de biodiversité ne concerne les trois îlots, qui sont identifiés en « Espace artificialisé » dans le SRCE.

2.3 MILIEU HUMAIN

- Gouvernance et acteurs : le périmètre de l'opération se situe sur le territoire de Marseille, en limite Sud du 15^{ème} arrondissement. Marseille fait partie de la Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP), collectivité territoriale créée le 1^{er} janvier 2016.

Parmi les acteurs qui interviennent sur ce secteur en matière d'aménagement, Euroméditerranée joue un rôle majeur. Créé par décret le 13 octobre 1995, cet Etablissement Public d'Aménagement pilote une Opération d'Intérêt National, vaste programme de renouvellement urbain.

Le périmètre d'intervention initial englobait un territoire de 310 ha composé d'espaces urbains dégradés et de friches aux abords de la zone portuaire. Le périmètre a été étendu en 2007 pour intégrer une zone de près de 170 hectares supplémentaires située dans la continuité nord du premier. Les îlots Lyon 04-05-06 se situent au cœur de cette extension, la rue de Lyon étant l'axe Nord-Sud le plus structurant.

Par ailleurs, ce secteur est situé au sein des périmètres d'autres programmes d'actions : Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain, opération Grand Centre-Ville (OPAH)...

- Contexte socio-économique

La rue de Lyon est située dans le 15^{ème} arrondissement ; ce vaste arrondissement est caractérisé par des tendances socio-économiques qui contrastent avec les tendances constatées à l'échelle communale, avec des ménages de taille plus importante, une population relativement jeune, un niveau de chômage élevé lié à un faible niveau de formation, des revenus plus faibles... Concernant les logements, le taux de vacance est élevé et la part de propriétaires est faible.

Ces tendances reflètent des disparités spatiales et soulignent la nécessité d'une reconquête de ces quartiers dont la situation se dégrade au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville.

- Le quartier et son fonctionnement urbain

Le quartier est aujourd'hui caractérisé par la mixité de son occupation. Depuis le boulevard du Capitaine Gèze, la rue de Lyon n'est bordée, sur le côté pair, que par des immeubles de la fin du XIX^e siècle. Les immeubles sont compris entre la rue de Lyon et la rue Zoccola. Le linéaire bâti est très irrégulier dans ses hauteurs d'habitat : R+1 (maisons de ville) à R+3 (petits collectifs). Par ailleurs, il est entrecoupé de locaux d'activités, souvent à vocation automobile.

Au niveau des trois îlots du projet, l'habitat se concentre en façade de la rue de Lyon. Des immeubles de trois ou quatre niveaux (parfois seulement deux), dans un état général souvent vétuste, accueillent en rez-de-chaussée des locaux commerciaux, et les logements occupent les étages supérieurs. Les locaux commerciaux qui abritaient principalement des commerces de proximité ou des activités de service (électroménager, bar), sont aujourd'hui tous vacants, seuls subsistent encore un snack, un salon de coiffure.

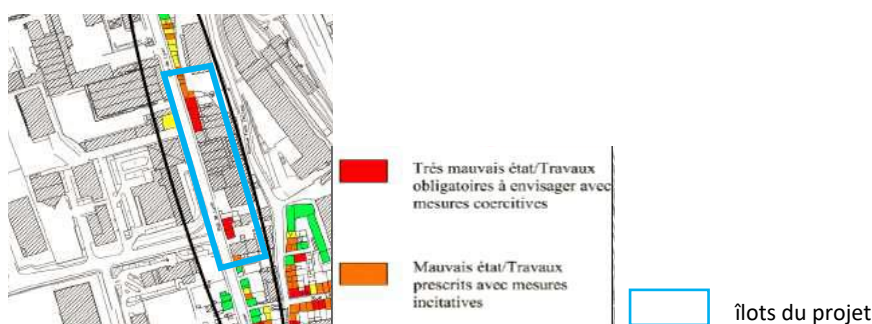


Figure 2: Etat des logements, (Etude pré opérationnelle de rénovation urbaine sur les secteurs d'habitat existant du périmètre de l'extension et de ses abords - Septembre 2011)

- Projets urbains

Situé à l'interface entre le périmètre d'action d'Euroméditerranée I et d'Euroméditerranée II, le secteur est en pleine mutation, intégrant de nombreux projets urbains.

Les principales opérations programmées ces prochaines années sont le prolongement du tramway vers le nord (2025), le réaménagement du Marché aux Puces et du quartier, le Parc Bougainville, le nouvel

établissement du Collège Provence, le centre social, la construction de Smartseille 2 près du village des Crottes, ainsi que les Fabriques et le confortement de la Skyline.

- Déplacements

Situé à l'entrée nord de Marseille, le secteur d'étude dispose d'une très bonne qualité de desserte par le réseau routier. Implanté entre les autoroutes A55 et A7, l'accès à ces deux grands axes est rapide à partir des bretelles d'entrée/sortie toutes proches.

Cette qualité de desserte a pour conséquence des niveaux de trafic élevés sur les grands axes, à l'origine d'un certain nombre de nuisances (acoustiques, qualité de l'air...).

L'extension de la ligne de tramway sur la rue de Lyon permettra de réguler le trafic et de diminuer ces nuisances.

Le périmètre est également bien desservi par le réseau de transport en commun avec la ligne de métro 2 Gèze – Ste Marguerite Dromel et la ligne de bus n°70.

Un projet de prolongation de la ligne 3 du tramway vers le nord est programmée. Sa mise en œuvre s'effectuera en 2 phases, avec une première partie reliant Arenc / Le Silo au pôle d'échanges Capitaine Gèze en 2024, puis une extension vers le nord jusqu'à la cité Castellane en 2025. Passant dans la rue de Lyon, la mise en service de ce nouveau tronçon viendra considérablement améliorer la desserte du quartier.

- Cadre de vie et santé :

En raison de l'important trafic routier, mais également des activités portuaires très proches, le secteur du projet est exposé à certaines nuisances.

Ainsi, sur le plan acoustique, l'ambiance sonore actuelle est considérée comme bruyante.



Figure 3 : contexte acoustique (extrait de l'étude d'impact actualisée de la ZAC Littoral)

Concernant la qualité de l'air, un certain nombre de documents cadre (SRCAE, PPA...) ont été établis avec la présence de polluants atmosphériques (NOx, Benzène, Cadmium, particules fines...) susceptibles d'occasionner des effets sur la santé des populations. Une « Zone à Faibles Emissions » visant à limiter l'accès pour les véhicules les plus polluants est à l'étude (concertation en cours).

QUALITE DE L'AIR - ISA 2018

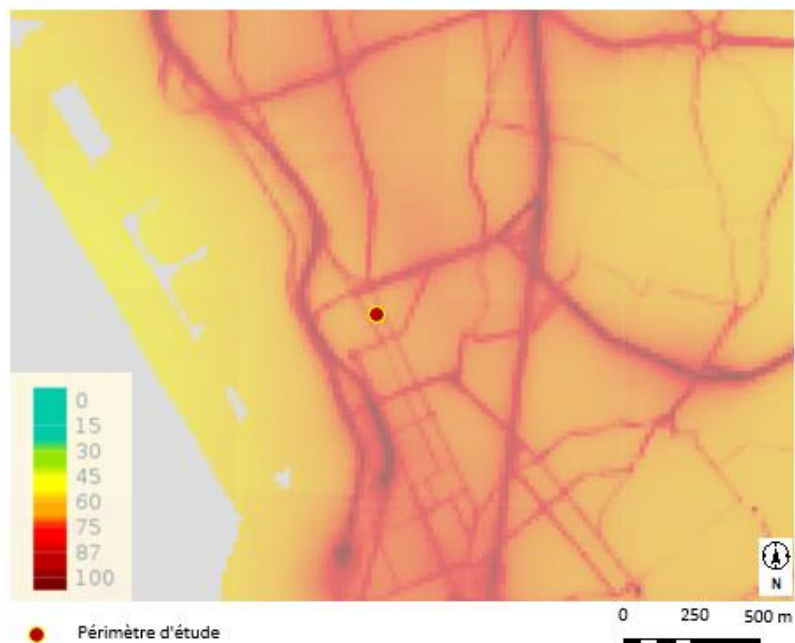


Figure 4 : qualité de l'air (extrait de l'analyse environnementale OASIS pour le projet)

Par ailleurs, les anciennes activités sont susceptibles d'avoir pu engendrer des pollutions des sols localisées, notamment aux hydrocarbures. Sept sites Basias sont ainsi recensés sur la zone des ateliers Ford, au niveau de la casse automobile et à proximité directe de l'opération.

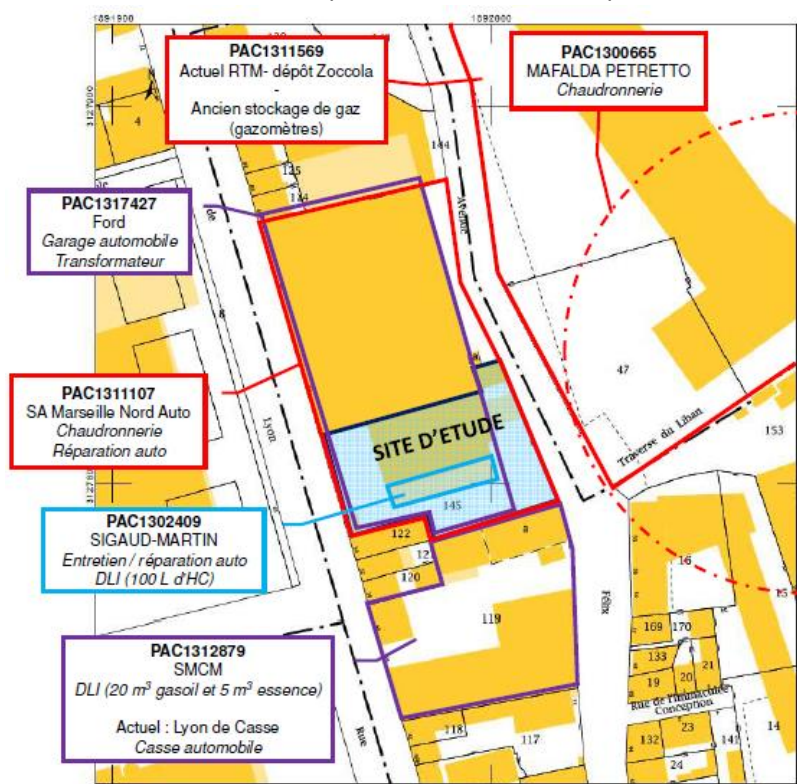


Figure 5 : repérage des sites Basias (extrait de l'analyse du BET ERG Environnement pour le projet)

Le diagnostic **des parcelles des Halles Ford**, réalisé en 2021 pour le compte d'ADIM Provence par un Bureau d'Etudes Technique spécialisé a ainsi mis en évidence des zones polluées.

En outre, des stockages de matériaux /pièces /déchets divers ainsi que la réparation de véhicules ont été réalisés de manière illégale lors de l'occupation du site après la fermeture des ateliers Ford, entre 2014 et 2016 environ.

Ces zones sont considérées comme des sources potentielles de pollution. Les composés traceurs associés à ces activités sont les hydrocarbures (HCT C10-C40, HC volatils C6-C10, HAP, BTEX), les COHV, les PCB et les métaux lourds.

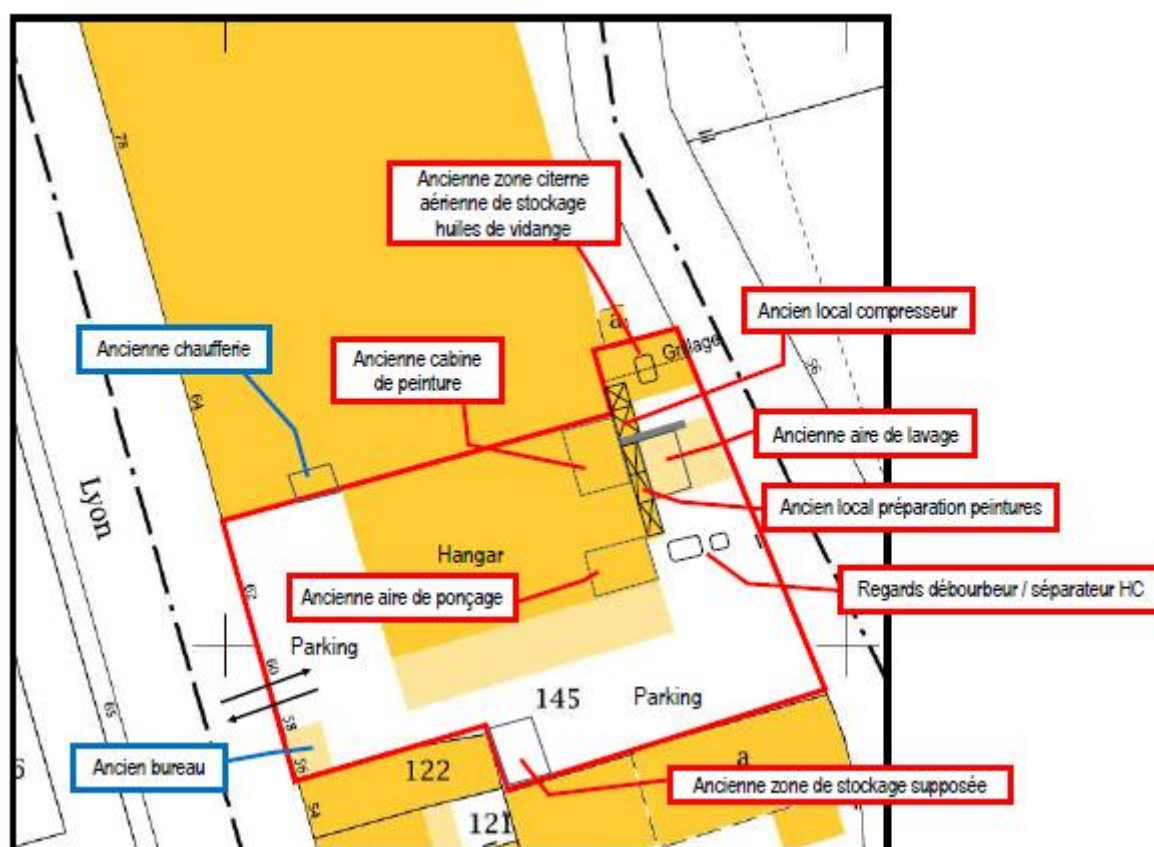


Figure 6 : activités polluantes sur le site Ford - Lyon 05 (extrait de l'analyse du BET ERG Environnement pour le projet)

Le trafic routier et les différentes activités humaines sont également à l'origine d'émissions de GES.

- Urbanisme réglementaire

Différents documents (plans, schémas, programmes) viennent encadrer le développement du territoire (Directive Territoriale d'Aménagement, SRADDET, SCoT). Ils identifient le rôle majeur de l'OIN dans l'affirmation d'une nouvelle centralité métropolitaine.

Le PLU métropolitain a été approuvé le 19/12/2019 pour la commune de Marseille. Il souligne et reconnaît également les actions de l'EPA dans son PADD avec notamment l'objectif : « soutenir les projets dans le secteur d'Euroméditerranée, pour une urbanisation durable en entrée nord du centre-ville ».

L'ensemble du périmètre opérationnel dispose d'un zonage spécifique (sUeE2), dédié à la « mutation de tissus industriels en front de port jusqu'à la rue de Lyon ». Les îlots sont intégrés à l'OAP « Euroméditerranée II » et s'insèrent donc dans un plan d'aménagement d'ensemble cohérent.

Les dispositions réglementaires de la zone ont été établies en tenant compte de l'Opération d'Intérêt National. Des prescriptions de hauteur et d'implantation des bâtiments sont à respecter. Plusieurs Emplacements Réservés le sont par Euroméditerranée en prévision de la création ou de l'élargissement de voies. Le présent projet intègre l'ensemble de ces prescriptions.

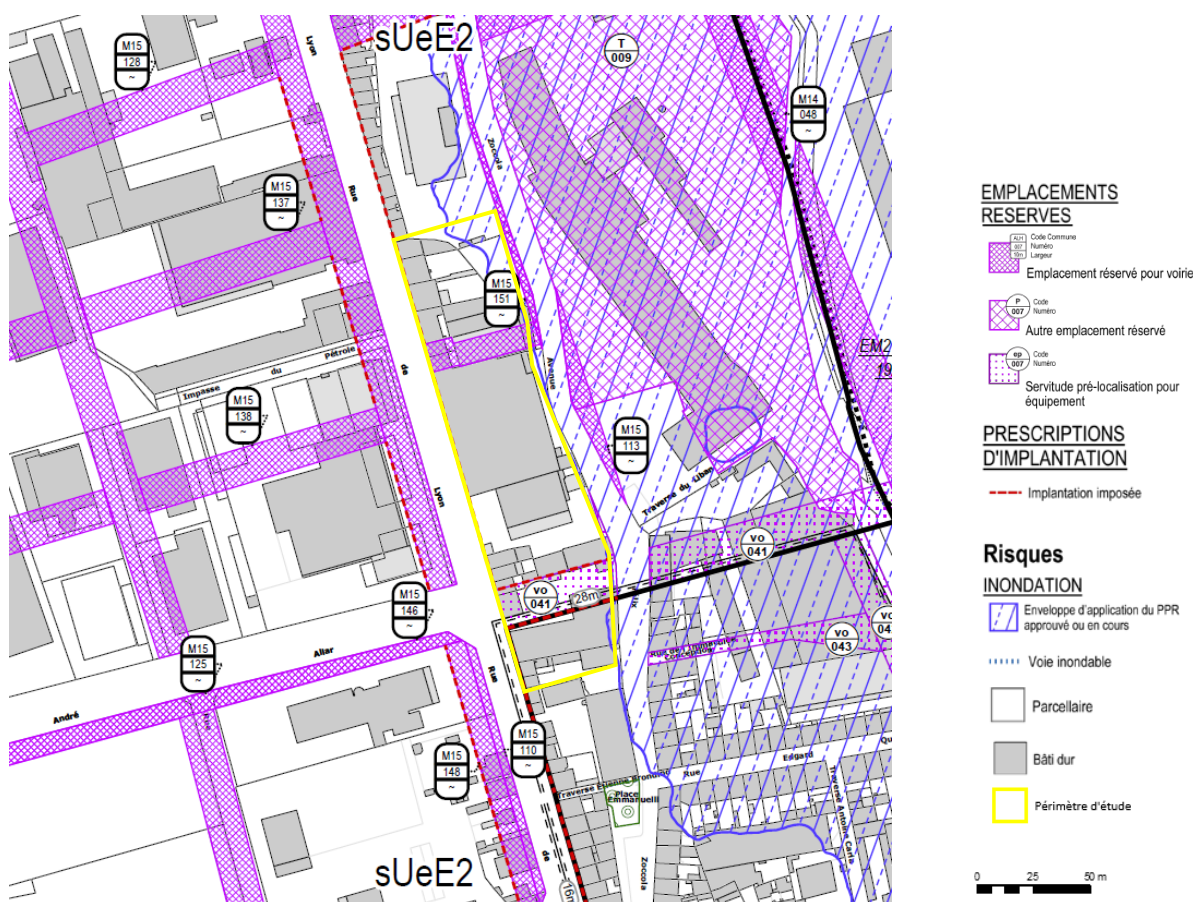
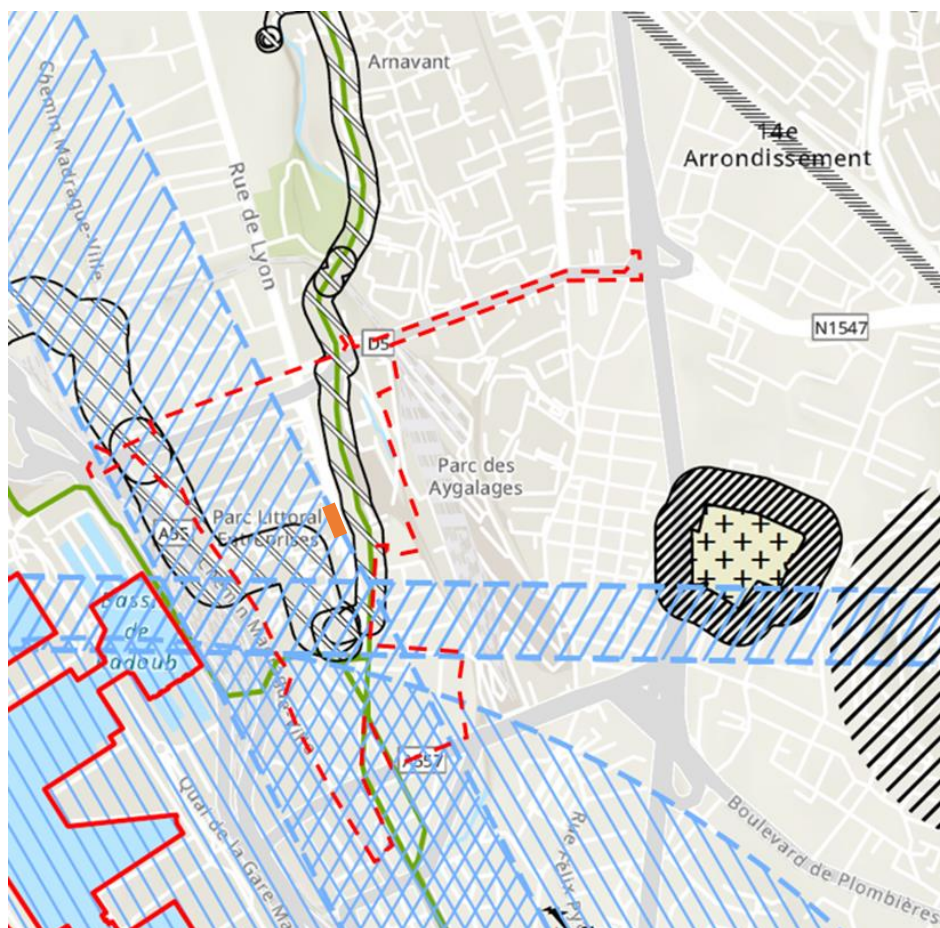


Figure 7 : extrait du plan de zonage du PLU (Ville de Marseille)

- Servitudes d'Utilité Publique : le projet est concerné par plusieurs servitudes (canalisation électrique et transmissions radioélectriques, proximité d'une canalisation de transport de gaz).



- | | |
|--|--|
| <p>Servitudes naturelles</p> <ul style="list-style-type: none"> AC2 - Servitude de protection d'un site classé AC2 - Servitude de protection d'un site inscrit AC3 - Périmètre de protection autour des réserves naturelles EL10 - Parc Nationaux AC4 - Servitude de protection du patrimoine architectural et urbain (AVAP) AS1 - Servitude attachée à la protection des eaux potables ou minérales AS2 - Servitude concernant la protection d'un établissement ostréicole, coquillier ou un gisement naturel d'huîtres et de coquillages PT1 - Servitude relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électro-magnétiques PT2 - Servitude relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception <p>Servitudes militaires</p> <ul style="list-style-type: none"> AR1 - Servitude de champ de vue concernant un poste électro-sémaphorique, un amer ou un phare du département de la marine militaire | <p>Servitudes de passage</p> <ul style="list-style-type: none"> A2 - Servitude attachée à l'établissement des canalisations souterraines d'irrigation A5 - Servitude attachée aux canalisations publiques d'eau et d'assainissement EL9 - Servitude de passage des piétons sur le littoral I1 - Servitude relative à la construction et à l'exploitation de pipe-lines d'intérêt général I3 - Servitude relative à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz I4 - Servitude relative à l'établissement d'une canalisation électrique I4 - Servitude relative à l'établissement d'une canalisation électrique (pylone et poste électrique) I5 - Servitudes relatives aux canalisations de transport de produits chimiques PT3 - Servitude attachée aux réseaux de télécommunication <p>Servitudes d'alignement</p> <ul style="list-style-type: none"> T1 - Servitudes relatives aux chemins de fer |
|--|--|
- ZAC Littorale
 Emprise des îlots Lyon 04-05-06

Figure 8 : extrait du plan de zonage des servitudes (Ville de Marseille)

- Réseaux : s'agissant d'une zone urbaine dense, ce secteur est parfaitement desservi par les différents réseaux et services urbains : réseaux secs, alimentation en eau potable, collecte et traitement des déchets... Le réseau d'assainissement est encore unitaire dans ces quartiers (collecteur unitaire en siphon le long de l'avenue Salengro).
Euroméditerranée, en relation avec d'autres acteurs, développe par ailleurs un réseau de thalassothermie dénommé Massiléo, ou « boucle à eau de mer », système durable permettant la production de chaud et de froid pour l'eau, la climatisation et le chauffage (voir présentation détaillée plus bas).
- Foncier : les lots Lyon 04, 05 et 06 seront cédés par Euroméditerranée à ADIM Provence.

2.4 PAYSAGE ET PATRIMOINE

- Paysage urbain

Le périmètre d'étude se situe à l'interface entre les quartiers du périmètre d'intervention d'Euroméditerranée I en pleine mutation (Docks Libres, Cité de la Méditerranée...) et Euroméditerranée II qui présente une image dégradée.

Perpendiculaire aux grands axes Caps Pinède (au Nord) et Ferdinand de Lesseps (au Sud), la rue de Lyon est une voie d'entrée importante pour Marseille ; c'est également une voie bordée de nombreuses activités commerciales ou industrielles, d'où un besoin en stationnement qui déborde rapidement sur les trottoirs non protégés.

Dans la section de la rue de Lyon concernée par le projet, on trouve une grande diversité urbaine et architecturale, avec souvent des oppositions morphologiques entre les deux rives de la voie : front bâti continu/front bâti discontinu, habitations/activités, bâti ancien/bâti récent, présence ou non de plantations privées visibles depuis la voie.

Les immeubles collectifs anciens sont pour la plupart dans un état assez vétuste.

Des locaux commerciaux occupent les rez-de-chaussée des immeubles et les logements occupent les étages supérieurs. Les rez-de-chaussée sont la plupart abandonnés, les ouvertures sont murées pour limiter les intrusions.



Figure 9 : La rue de Lyon vue depuis le boulevard Allard (Google Streetview)

Parallèle à la rue de Lyon, l'avenue Zoccola présente une transition entre un « cœur villageois » (Bougainville - les Crottes) et une zone d'activité industrielle (les Arnavaux, à partir du boulevard du Capitaine Gèze).

De ce fait, les ambiances et les perceptions sont très différentes, entre le cœur villageois d'immeubles anciens, avec un front bâti continu, des rues étroites, l'église et sa place ombragée de vieux platanes, et quelques bâtiments intéressants.

- Archéologie

Commune littorale au passé très riche, Marseille recèle de très nombreuses richesses archéologiques. Le site de projet est ainsi compris dans le périmètre de la zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA) sans seuil de surface n°11 « du centre-ville au Canet » définie sur la commune de Marseille par l'arrêté préfectoral n°13055-2013.

Une demande volontaire de diagnostic archéologique sera déposée par l'EPAEM en préalable aux travaux.

2.5 RECAPITULATIF

Les principaux enjeux susceptibles d'avoir une forte sensibilité au projet d'aménagement sont ainsi :

- Les diverses pollutions présentes au droit et à proximité du site (sites et sols pollués aux hydrocarbures, PCB et métaux lourds), entraînant des contraintes préalables à la phase chantier ;
- Un quartier aujourd'hui en voie de paupérisation, avec de nombreux bâtiments vétustes et souvent vacants, souffrant d'une mauvaise image, mais présentant de par sa localisation géographique un très fort potentiel pour répondre aux besoins de développement sous forme d'opérations de renouvellement urbain ;
- Enfin, problématique de fond qui se renforce au fil des années, ces quartiers restent globalement exposés aux nuisances liées au trafic routier et aux activités portuaires (acoustique, qualité de l'air) et des actions de fond, impliquant les différents acteurs, vont progressivement être mises en œuvre pour minimiser ces nuisances.

3. PRESENTATION DU PROJET

Le projet s'inscrit dans une logique de renouvellement urbain à l'échelle de la ville, ainsi que de préservation et de mise en valeur du patrimoine à l'échelle de la parcelle.

Encadré par l'avenue Félix Zoccola et la rue de Lyon, le projet crée le lien le quartier de la Cabucelle et le quartier des Crottes, il est à proximité directe du pôle multimodal de la station Gèze.

Accueillant des bureaux, des commerces et divers lieux d'activités, les bâtiments neufs s'articulent autour de la réhabilitation des anciennes usines Ford.

Lyon 04 et 05



Figure 10 : Plan masse du projet sur Lyon 04 et 05 (architecte MAES)

Le projet de construction sur ces deux îlots (Lyon 04 & Lyon 05) représente environ 19 300 m² de Surface de Plancher de programme tertiaire et de locaux d'activités.

Des travaux de démolition et de dépollution sont nécessaires en amont du programme de construction. Les diagnostics ont d'ores et déjà eu lieu.

La parcelle « Lyon 04 » s'articule autour de bâtiments d'habitation conservés sur la rue de Lyon et est bordé par l'Avenue Zoccola en contrebas.

Elle accueille environ 6 200 m² SDP (5 800 m² tertiaires et 400 m² commerces) qui se développent sur :

- Un bâtiment en L neuf
- Un bâtiment cubique neuf

La parcelle « Lyon 05 » est bordée par le prolongement de la rue Allar au sud et par une venelle publique au nord. Elle accueille un programme tertiaire et des locaux de commerces/services, répartis dans un bâtiment neuf entre 8 800 m² tertiaires et 700 m² d'activités, et des halles réhabilitées représentant environ 3 600 m².

- Dans la Halle Béton : la mezzanine actuelle sera conservée et des surfaces de plancher au même niveau seront ajoutées.
- La Halle Métallique : les planchers actuels seront également conservés et un niveau de plancher intermédiaire sera ajouté.
- La Halle Bois : les porteurs béton et la charpente de toiture seront conservés ; le plancher intermédiaire sera déposé et un nouveau plancher intermédiaire sera construit.

La Halle Bois accueillera des espaces tertiaires atypiques. Elle sera en lien direct avec le cœur d'îlot qui fera le lien entre la rue de Lyon et l'avenue Zoccola par des jeux de gradins.

La Halle Béton et la Halle Métallique accueilleront également des espaces tertiaires atypiques. Cette dernière, qui est accessible depuis la rue de Lyon, pourra également accueillir des événements divers.

Devant la Halle métallique, côté rue de Lyon, un parvis sera créé pour prolonger les espaces d'échanges. La végétalisation de ce parvis permettra d'assurer un confort thermique aux usagers du site.

Les bâtiments neufs de Lyon 04 et 05 sont largement ouverts en rez-de-chaussée sur la rue de Lyon et sur la rue Zoccola. Ce socle actif, participant au renouveau du quartier, permet de créer des locaux de commerces et de services de proximité destinés aux riverains et aux usagers des bureaux.



Figure 11 : Vue 3D du projet sur Lyon 04 et 05 (architecte MAES)

Les espaces extérieurs sont végétalisés par des aménagements paysagers adaptés au climat méditerranéen, et les toitures sont plantées d'essences locales, nécessitant peu d'entretien et offrant des espaces refuges pour la biodiversité.

Enfin des principes bioclimatiques guident la conception. En effet, la structure est basée sur le principe du « low cost easy tech». L'approche bioclimatique méditerranéenne tire profit des vents, de l'orientation du bâtiment et de l'inertie des matériaux mis en œuvre pour garantir un confort climatique naturel, et permettre également de considérables économies d'énergies.

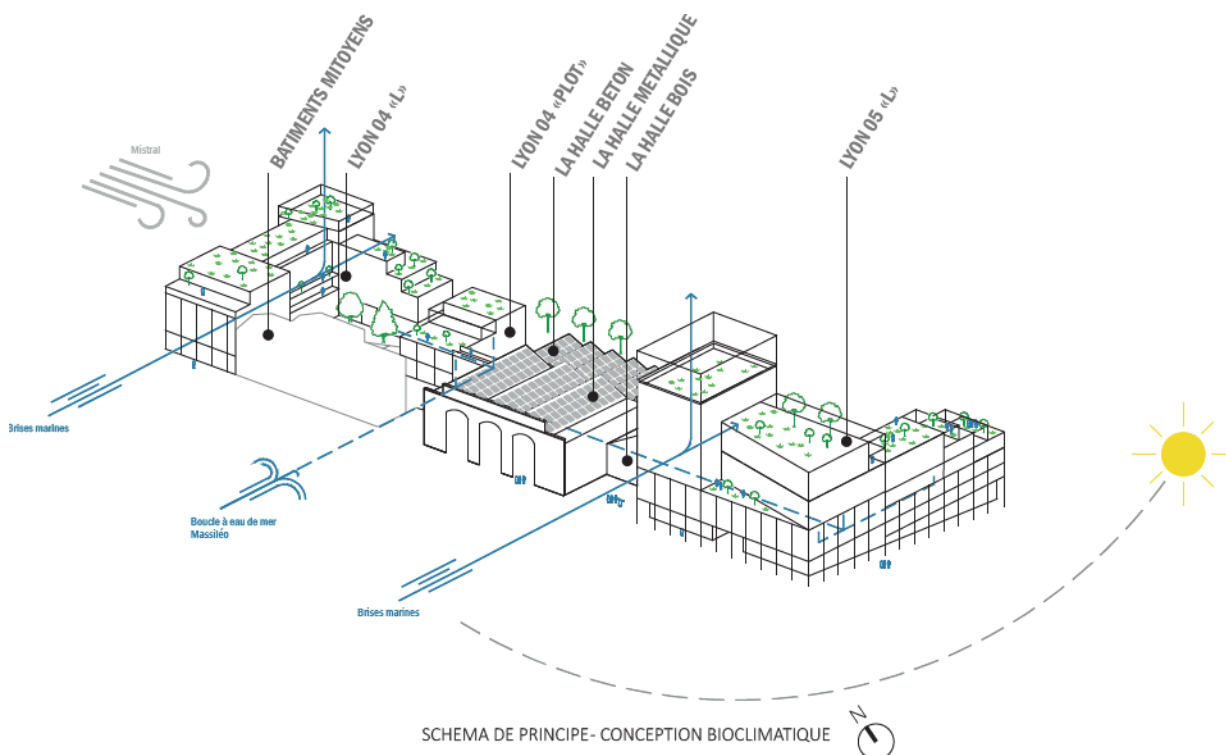


Figure 12 : Principes bioclimatiques pour Lyon 04 et 05 (architecte MAES)

Un raccordement à Massiléo sera prévu. La boucle à eaux de mer MASSILEO est développée à l'échelle de la ZAC Littorale, avec pour objectif de mettre en place un système énergétique intégré au contexte urbain dense, répondant aux besoins/usages (confort d'été, et production d'ECS), tout en minimisant l'empreinte écologique (maîtrise des émissions carbone, îlots de chaleur).

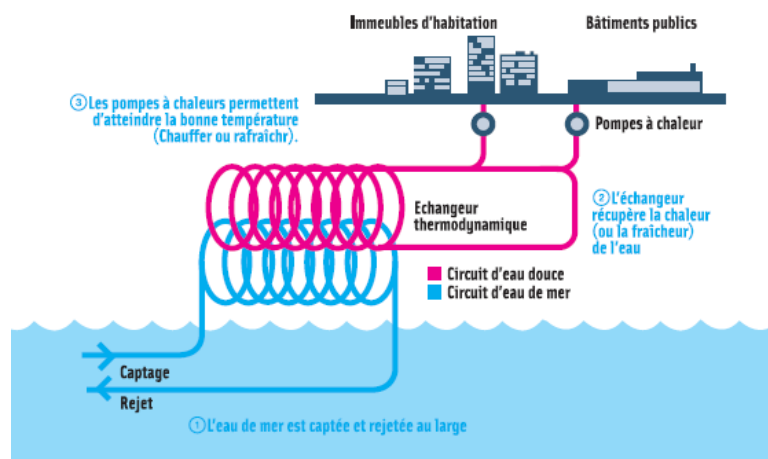


Figure 13 : Principe de fonctionnement de Massiléo (Etude d'impact actualisée de la ZAC Littorale)

Le développement de la boucle à eaux de mer Massiléo est une première brique d'un projet de smartgrid multi-énergie, proposant une production photovoltaïque intégrée en autoconsommation, une offre de recharge de véhicule électrique via des bornes intelligentes, la mise en œuvre de services d'effacement/délestage et le monitoring des puissances et consommations thermiques et électriques.

Lyon 06

L'ensemble des bâtiments existants sur la parcelle seront démolis. Le projet aura la particularité de s'adosser au prolongement de la nouvelle rue Allar, et va donc créer une nouvelle continuité urbaine et piétonne entre la rue de Lyon et la rue Zoccola. Il est proposé une architecture de transition reliant ces échelles.

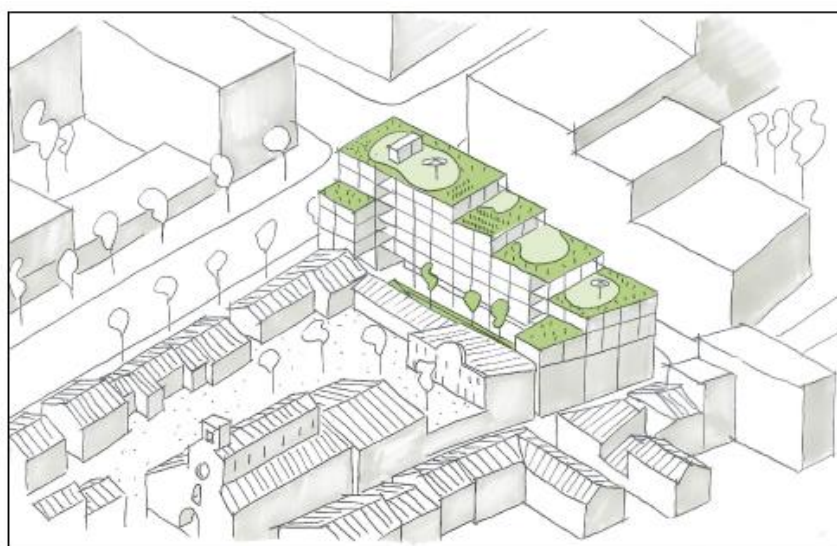


Figure 14 : Esquisse des volumes du projet sur Lyon 06 (architecte PAN)

Les objectifs suivants articulent le projet architectural :

- Libérer un cœur d'îlot avec de la pleine terre
- La réalisation d'une rue intérieure piétonne et végétalisée, à l'image des venelles du village des Crottes ;
- Offrir une porosité visuelle depuis les entrées de cette rue intérieure vers le cœur d'îlot végétal valorisant l'accès à la résidence ;
- Offrir des circulations à l'air libre, permettant de favoriser les échanges et les rencontres entre habitants ;
- Valoriser l'utilisation du rez-de-chaussée en espace verts (espace commun + jardin privatif) ;
- Proposer une vue dégagée pour l'ensemble des appartements ainsi qu'une exposition solaire optimale. Tous les appartements ont un espace extérieur privatif ;
- Créer le moins de vis-à-vis possible entre les appartements ;
- La répartition homogène des percements de baies permet de garantir un niveau d'éclairage naturel optimal dans les pièces principales (jour et nuit).

Le bâtiment Lyon 06 s'accroche au village des Crottes tout en libérant un cœur d'îlot végétalisé sur le Sud. La morphologie se distingue par un épannelage (adaptation de la forme et de la hauteur du bâtiment aux règlements locaux d'urbanisme) en « escalier », avec d'une part des volumes en R+1 et R+3 côté Sud pour épouser la morphologie du village des Crottes, et d'autre part des volumes en R+5 à l'angle Lyon / Allar accompagnant les gabarits de Lyon 04 et 05.

Les espaces extérieurs sont végétalisés par des aménagements paysagers adaptés au climat méditerranéen.



Figure 15 : Maquette du projet sur Lyon 06 (architecte PAN)

Labellisation

Le projet LYON 04-05-06 sera labellisé pour prendre en compte un ensemble de préoccupations environnementales, comme par exemple : la réduction des consommations énergétiques, le management du projet, la santé et le bien-être, la gestion de l'eau, la gestion des déchets, la gestion des flux, la pollution lumineuse, la biodiversité, la gestion du chantier...etc.

Les labellisations visées sur le projet Lyon 04 et 05 sont :

Pour les bâtiments tertiaires neufs :

- Label BREEAM : niveau Very Good
- Label OsmoZ : sur la partie bureaux
- Certification E+C- : niveau E2C1

Pour les 3 halles réhabilitées :

- Label BBC Effinergie Rénovation : sur les 3 halles réhabilitées

Sur l'ensemble du site :

- Label Biodiversity

Lyon 06 visera de son côté la démarche Bâtiment Durable Méditerranéen (BDM).

Par ailleurs, une réflexion globale menée sur la possibilité de réutiliser, réemployer ou recycler des matériels issus des bâtiments existants dans une démarche d'économie circulaire.



Figure 16 : les différents labels visés

4. INCIDENCES POTENTIELLES DU PROJET D'AMENAGEMENT ET MESURES ENVISAGEES

Préambule : au sein de son périmètre d'intervention, Euroméditerranée réalise les acquisitions foncières, pilote et encadre le programme d'aménagement et réalise les équipements publics.

Il cède les lots constructibles à différents opérateurs immobiliers, comme ADIM Provence pour le présent projet. Cette cession est assortie d'un certain nombre de conditions à respecter, traduites en particulier dans dossier de site émis par Euroméditerranée.

4.1 DURANT LES TRAVAUX

La spécificité d'une opération de renouvellement urbain est qu'elle s'inscrit au sein d'une zone urbaine dense, ce qui a des conséquences dans l'organisation et le déroulement du chantier :

- L'organisation des travaux doit prendre en compte de très nombreuses contraintes techniques et un espace d'intervention confiné : manque d'espace, déplacements des camions contraints par le trafic routier, nécessité de préserver les bâtiments adjacents de tout dommage et de protéger ou rétablir les réseaux et infrastructures.
- L'organisation des travaux doit prendre en compte la présence des riverains, occupants et usagers du quartier.

Opérateur expérimenté dans les réhabilitations conduites en zone urbaine dense, ADIM Provence dispose d'une parfaite maîtrise dans la conduite de ce type de chantiers.

Tout est ainsi mis en œuvre pour assurer la qualité des chantiers, dans le respect du cahier des charges de cession d'Euroméditerranée : management environnemental, insertion d'exigences environnementales dans les marchés de travaux, surveillance et suivi, information des riverains, coordination entre chantiers, gestion des matériaux...

Ces méthodes et mesures seront ainsi mises en œuvre dans le cadre du projet d'aménagement.

4.2 EN PHASE OPERATIONNELLE

La croissance démographique et l'évolution de la demande induit en permanence de nouveaux besoins en logements, locaux d'activités, ainsi que d'équipements et infrastructures associées. Pour répondre à ces besoins en développement, les collectivités territoriales disposent de plusieurs formes d'urbanisation possibles : aménagement de zones urbaines ex nihilo, consommant des espaces agricoles ou naturels, comblement de dents creuses, réhabilitations ponctuelles, et enfin renouvellement urbain.

Le renouvellement urbain s'appuie sur le principe de la « construction de la ville sur la ville » et intègre des opérations de démolition des bâtiments, puis de reconstruction complète (pouvant néanmoins intégrer des rénovations ponctuelles d'immeubles présentant un potentiel).

En phase opérationnelle, un projet de renouvellement urbain permet une bien meilleure intégration urbaine et une minimisation des effets négatifs sur l'environnement : pas ou très peu d'impacts sur les milieux naturels et l'activité agricole, moins de déplacements générés, moins de besoins engendrés en réseaux supplémentaires...

Les effets d'un projet de renouvellement urbain ont donc en très grande majorité des incidences positives : réponse aux besoins de développement urbain en proposant une offre diversifiée et adaptée aux besoins locaux, nette amélioration de la qualité urbaine, vie redonnée à ces quartiers grâce à la mixité sociale et fonctionnelle, emplois induits.

Ainsi, dans le cas des trois îlots de la rue de Lyon, les incidences notables attendues en phase opérationnelle sont :

- De nombreux impacts positifs, en contribuant à la reconquête urbaine de ces quartiers : requalification du paysage urbain et du cadre de vie, amélioration du fonctionnement urbain, dynamique socio-économique...
- Quelques effets pouvant être qualifiés de « négatifs » seront attendus, leur impact restera néanmoins très modéré, compte-tenu de la prise en compte des différents enjeux dans la conception du projet.

Les impacts résiduels après mise en œuvre de mesures dans la conception sont :

- L'éviction et le relogement de quelques propriétaires privés ;
- L'exposition d'une population nouvelle au risque de mouvements de terrains : le respect des dispositions réglementaires du PPR doit permettre la minimisation de ce risque ;
- L'exposition d'une population nouvelle aux nuisances liées au trafic routier et aux activités portuaires ; cette problématique dépasse largement l'échelle de la rue de Lyon et concerne plusieurs acteurs (AOT, GPMM, Métropole, Euroméditerranée...).

Plusieurs réflexions sont actuellement à l'étude pour mettre en place différentes actions permettant de réduire ces nuisances et leurs effets potentiels sur la santé : mise en place d'une ZFE, dialogue Ville-Port...

En outre, Euroméditerranée vient d'actualiser l'étude d'impact de la ZAC Littorale et doit engager une étude à l'échelle du périmètre de l'extension pour évaluer plus précisément ces nuisances (acoustique, qualité de l'air), afin de pouvoir envisager des actions complémentaires, en concertation avec les différents acteurs.