

**DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE
COMMUNE DE PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE**

**Réalisation de 4 bâtiments collectifs d'habitation et d'un hôtel
13 230 PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE**

**Note complémentaire au dossier de demande d'examen au cas
par cas**

MAITRE D'OUVRAGE



ENVOL

1 729 Avenue de la Pompignane
34 965 MONTPELLIER

ARCHITECTE/MAITRE D'OEUVRE



THAT Architecte

97 Rue Sainte Makelt
13007 MARSEILLE



SOMMAIRE

1 - COMPLEMENTS D'INFORMATIONS AU CHAPITRE 5 – SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE DE LA ZONE D'IMPLANTATION ENVISAGEE DU CERFA 14734*04.....	3
1.1 - SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES SITES ET SOLS POLLUES.....	3
2 - COMPLEMENTS D'INFORMATIONS AU CHAPITRE 6 – CARACTERISTIQUES DE L'IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE AU VU DES INFORMATIONS DISPONIBLES DU CERFA 14734*04	6
2.1 - INCIDENCES DU PROJET SUR L'ADDUCTION EN EAU POTABLE, LES EAUX USEES ET LES EAUX PLUVIALES	6
2.2 - INCIDENCES DU PROJET SUR LA FAUNE ET LA FLORE	8
2.3 - INCIDENCES DU PROJET SUR LE TRAFIC ET LES DEPLACEMENTS	9
2.3.1 - Trafic	9
2.3.2 - Déplacements	12
2.4 - INCIDENCES DU PROJET SUR LES NUISANCES SONORES	17
2.5 - INCIDENCES DU PROJET SUR LA QUALITE DE L'AIR	19
2.6 - INTEGRATION VISUELLE ET PAYSAGERE DU PROJET.....	20
3 - COMPLEMENTS D'INFORMATIONS AU CHAPITRE 6.2 – LES INCIDENCES DU PROJET IDENTIFIEES AU 6.1 SONT-ELLES SUSCEPTIBLES D'ETRE CUMULEES AVEC D'AUTRES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVES ? DU CERFA 14734*04	22
3.1 - IMPACTS CUMULES DU PROJET AVEC CEUX D'AUTRES PROJETS SITUES A PROXIMITE	22
4 - COMPLEMENTS D'INFORMATIONS AU CHAPITRE 6.5 – MESURES ET CARACTERISTIQUES DU PROJET SUSCEPTIBLES D'ETRE RETENUES OU MISES EN ŒUVRE POUR EVITER OU REDUIRE LES EFFETS NEGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT OU LA SANTE HUMAINE ET PERMETTANT DE S'ASSURER DE L'ABSENCE D'IMPACTS RESIDUELS NOTABLES DU CERFA 14734*04	22
4.1 - DISPOSITIFS TECHNIQUES QUI SERONT MIS EN ŒUVRE AFIN DE LIMITER LES NUISANCES ET LES RISQUES DE POLLUTION LIES AU CHANTIER EN PHASE DE TRAVAUX	22

1 - Compléments d'informations au chapitre 5 – Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée du CERFA 14734*04

1.1 - SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES SITES ET SOLS POLLUES

➤ Informations de l'examen au cas par cas

Le site n'est pas référencé comme une ICPE actuelle ou ancienne, ni comme un site BASOL, SIS ou BASIAS. Un diagnostic environnemental a été réalisé sur le site de l'opération.

Des anomalies en HCT, HAP et métaux lourds ont été détectées. Cependant le risque sanitaire est négligeable. Une gestion des déblais en filière adaptée sera mise en œuvre.

➤ Complément d'informations

Un Plan de Gestion avec investigations complémentaires sera réalisé.

Pour rappel le site du projet est actuellement un terrain vague sans aucune construction.

Un diagnostic environnemental a été réalisé par la société ERG et est présenté en **Annexe 10**.

Au regard de celui-ci il s'avère que 3 sondages signalent des anomalies. **Aussi ENVOL s'engage à réaliser des études complémentaires sur ces points et à mettre en place un plan de gestion avant d'entreprendre tous travaux.** Ce plan sera adressé aux autorités compétentes.

ENVOL s'engage à respecter la réglementation en la matière et à mettre en œuvre l'ensemble des préconisations émises par le bureau d'études compétent dans le cadre de son plan de gestion.

❖ Les **HAP** sont quantifiés sur 14 échantillons des 16 analysés.

-Un échantillon – **PM2** (0,3-1,3 m/TN) – présente une teneur de 60,1 mg/kg MS supérieure à la valeur de référence indicative de l'arrêté du 12/12/2014 (50 mg/kg MS) dans les sables argileux gris. Le naphtalène volatil n'est pas quantifié. Cet impact n'est pas délimité en profondeur et latéralement. A noter toutefois que les argiles entre 1,3 et 2,3 m/TN n'ont pas fait l'objet d'analyse mais les argiles sous-jacentes ne présentent pas d'impact en HAP (1,63 mg/kg MS) entre 2,3 et 3 m/TN.

-Un échantillon – **PM8** (0,05-0,5 m/TN) – présente un enrichissement avec une teneur de 28,9 mg/kg MS dans les remblais sablo-limoneux. Cette teneur reste inférieure à la valeur indicative de référence. Le naphtalène (volatil) n'est pas quantifié. Le niveau d'argiles sous-jacent ne présente pas d'anomalie en HAP (0,428 mg/kg MS).

❖ Les **HCT C10-C40** sont quantifiés sur 11 échantillons des 16 analysés.

-Deux échantillons – **PM4** (0,35-1,75 m/TN – sables argileux gris-marron) et **PM6** (1,7-3,1 m/TN – Argiles sableuses vasardes) – présentent des teneurs respectives de 1 800 et 1 830 mg/kg MS, supérieures à la valeur de référence indicative de l'arrêté du 12/12/2014 (500 mg/kg MS). Ces impacts sont observés dans les sols sous-jacent aux remblais.

-Aussi, des enrichissements sont mesurés en **PM1** (0,05-0,5 m/TN), **PM2** (0,3-1,3 m/TN) et **PM8** (0,05-1,5 m/TN) dans les remblais sablo-limoneux avec des teneurs allant de 337 à 436 mg/kg MS. Ces teneurs restent inférieures à la valeur indicative de référence.

Les fractions majoritaires sont les plus lourdes (les fractions C22-C40 représentant plus de 80% de la concentration totale).

Les impacts ne sont pas délimités en profondeur et en partie latéralement (absence d'impact dans les sondages autour de **PM4** et **PM6**).

12.2.1 Conclusions et préconisations spécifiques au site

Ainsi, au regard des résultats de cette étude et du futur projet d'aménagement, ABO-ERG Environnement recommande, conformément aux textes d'avril 2017 la réalisation d'un Plan de Gestion avec investigations complémentaires :

- Sur le milieu sols afin de préciser l'étendue des impacts en HCT (au niveau de PM4 et PM6) et HAP (PM2) mis en évidence. Afin de limiter les risques de volatilisation des composés, ces investigations pourraient être réalisées au carottier GEOPROBE. Aussi, une caractérisation des remblais en tas pourra être réalisée.
- Sur le milieu « gaz du sol » afin d'évaluer le transfert de pollution gazeuse depuis les sols vers l'air intérieur des futurs bâtiments, et de statuer sur la compatibilité d'usage du site dans le cas du maintien des sols en place. ;
- Sur le milieu « eau souterraine » pour s'assurer de l'absence de transfert des polluants vers la nappe.

Le Plan de Gestion, comportant un bilan coûts-avantages, permettra d'étudier les modalités de gestion des matériaux impactés identifiés et de préciser, si nécessaire, le volume de sols non inertes en cas de terrassements prévus sur le site.

Les sols présentant des anomalies en composés devront être mémorisés et des restrictions d'usage devront être appliquées (notamment interdiction de mise en place ultérieure d'un jardin potager ou verger) en cas de maintien des sols en place.

12.2.2 Préconisations générales

Lors de tous travaux nécessitant des mouvements de terre (excavation de sols en phase chantier, fouilles archéologiques), des précautions seront prises afin d'assurer la protection des travailleurs qui seront en contact avec les niveaux de sol présentant des anomalies en composés. Pour cela, sous réserve de validation par le CSPS et/ou par le CHSCT, des mesures de protection de bon sens seront appliquées.

Lors de tous travaux d'aménagement, le Maître d'Ouvrage prendra toutes les précautions d'usage (caractérisation, sécurisation, ...) en cas d'éventuelles découvertes suspectes voire inhabituelles d'un point de vue environnemental (ouvrage enterré de stockage, sols odorants, strate d'aspect non sain, ...), notamment, en termes de gestion des terres (élimination en centre autorisé si nécessaire) et de protection des travailleurs.

En particulier, dans le cadre de toute opération de terrassement, il est rappelé que la mise en Installation de Stockage de Déchets Inertes requiert une compatibilité des terres excavées avec l'arrêté du 12/12/2014. Les filières se réservent le droit de refuser les déblais en cas de constats de traces de pollution. Par ailleurs, toute exportation de matériaux hors site devra faire l'objet d'une traçabilité conformément à la réglementation en vigueur.

Une note argumentative relative à la thématique de la qualité des sols a également été effectuée par DEKRA et est présentée en **Annexe 10**.

Dans le cadre de cette étude, les enjeux vis-à-vis du projet ont été analysés et sont résumés ci-dessous. La note argumentative conclue au fait que les anomalies identifiées ne sont pas susceptibles de présenter des enjeux sanitaires majeurs vis-à-vis du projet d'aménagement.

2.2.1 ENJEUX LIES A LA PRESENCE DE METAUX

La présence de métaux, composés non volatils, dans les sols ne constitue un enjeu sanitaire qu'en cas de contact direct des futurs usagers avec les sols, ce qui n'est possible qu'au niveau des espaces verts. Les anomalies en métaux localisées sous les futurs bâtiments et voiries ne constituent pas un problème pour les usagers du site. Si des anomalies s'étendent aux espaces verts, des mesures de gestion appropriées seront mises en œuvre pour limiter tout risque.

2.2.2 ENJEUX LIES A LA PRESENCE D'HYDROCARBURES ET D'HAP

Comme visualisé sur la Figure 3, les anomalies en hydrocarbures et HAP sont localisées principalement en extérieur, ce qui limite leur impact potentiel. En effet, la dilution naturelle dans l'air contribue à abaisser la concentration des composés volatils, réduisant ainsi leur dangerosité. De plus, les hydrocarbures détectés ne présentent que peu ou pas de fractions volatiles, éliminant pratiquement tout risque vis-à-vis des futurs usagers.

La conception du projet joue également un rôle protecteur vis-à-vis des futurs usagers, puisque les rez-de-chaussée des bâtiments sont destinés majoritairement à des parkings et des commerces. Ainsi, les principaux récepteurs que constituent les résidents seront situés aux étages supérieurs, profitant ainsi d'une exposition réduite aux éventuelles vapeurs d'hydrocarbures provenant des sols, qui sont par ailleurs déjà, comme indiqué précédemment, faiblement présentes. Concernant les employés des commerces en rez-de-chaussée, le temps de présence limité aux horaires de travail et la ventilation obligatoire dans des commerces (comparée à des habitations) implique une exposition limitée aux éventuelles vapeurs d'hydrocarbures provenant des sols.

Ainsi, en l'état, les anomalies identifiées ne sont pas susceptibles de présenter des enjeux sanitaires majeurs vis-à-vis du projet d'aménagement.

L'étude présente également les mesures et engagements qui seront pris par ENVOL :

Les mesures d'aménagement inhérentes à la conception même du projet permettront de limiter les expositions aux anomalies détectées dans les sols. Les travaux de terrassement et la création des voiries permettront d'évacuer les sols pollués vers des filières de traitement adaptées, réduisant ainsi la contamination superficielle des sols. De plus, la mise en place de noues paysagères pour la rétention des eaux pluviales, conformément au plan de masse présenté (cf. Figure 1), nécessitera l'excavation des sols sur 60 cm. Ces travaux permettront l'installation de matériaux drainants et de sols perméables, ainsi que de dispositifs de régulation et de décantation des particules. Cette excavation des terres en surface contribuera à la réduction des expositions potentielles.

La conclusion de l'étude est la suivante :

« L'analyse de ces éléments montre que la quasi-totalité du site sera soit recouverte de bâtiments et de voiries, soit excavée pour accueillir les noues paysagères. Cela limitera les voies d'exposition pour les futurs usagers.

En complément, ENVOL s'engage à compléter le diagnostic environnemental afin de délimiter précisément les zones impactées, quantifier les enjeux sanitaires et environnementaux, et mettre en place des solutions de gestion adaptées. Cela garantira l'absence de toute contrainte environnementale pour l'aménagement futur du site. »

2 - Compléments d'informations au chapitre 6 – Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles du CERFA 14734*04

2.1 - INCIDENCES DU PROJET SUR L'ADDUCTION EN EAU POTABLE, LES EAUX USEES ET LES EAUX PLUVIALES

➤ Informations de l'examen au cas par cas

Les nouveaux bâtiments seront connectés aux réseaux EP, EU et AEP communal.

Le réseau communal est suffisamment dimensionné pour permettre des constructions et ainsi une augmentation des besoins. Aucun prélèvement ni drainage souterrain n'est prévu dans le cadre du projet.

➤ Complément d'informations

Le site sera raccordé aux réseaux EU, EP, AEP communaux. Les plans des réseaux ont été réalisés dans le cadre du dépôt du permis de construire.

La station d'épuration a une capacité de traitement de 16 000 EH, extensible à 24 000 EH. En 2022, la charge entrante était de 10 000 EH. La marge de manœuvre de la station d'épuration est donc de 6000 EH, couvrant largement le nombre d'EH supplémentaires générés par le projet.

De plus, le site est localisé en zone UAa1 « Secteur de renouvellement urbain autour du Bassin central » et fait partie de l'OAP du secteur 1. Dans ce cadre, le réseau communal est suffisamment dimensionné pour permettre des constructions et ainsi une augmentation des besoins.

L'eau de la commune est issue à 100% de la nappe de la Crau. Le réseau est alimenté par un unique point : la station de pompage de la Pissarote.

De plus, le dossier a reçu un avis favorable sur les raccordements en eau et assainissement lors de l'instruction du permis de construire. Un extrait de l'avis de la métropole est présenté ci-dessous.

Avis du service sur les raccordements aux réseaux d'eau potable et d'assainissement

- ☒ **Avis favorable (raccordable)**
☐ **Avis défavorable (dans l'attente accord de servitude ou autorisation)**
☐ **Avis défavorable (non raccordable)**

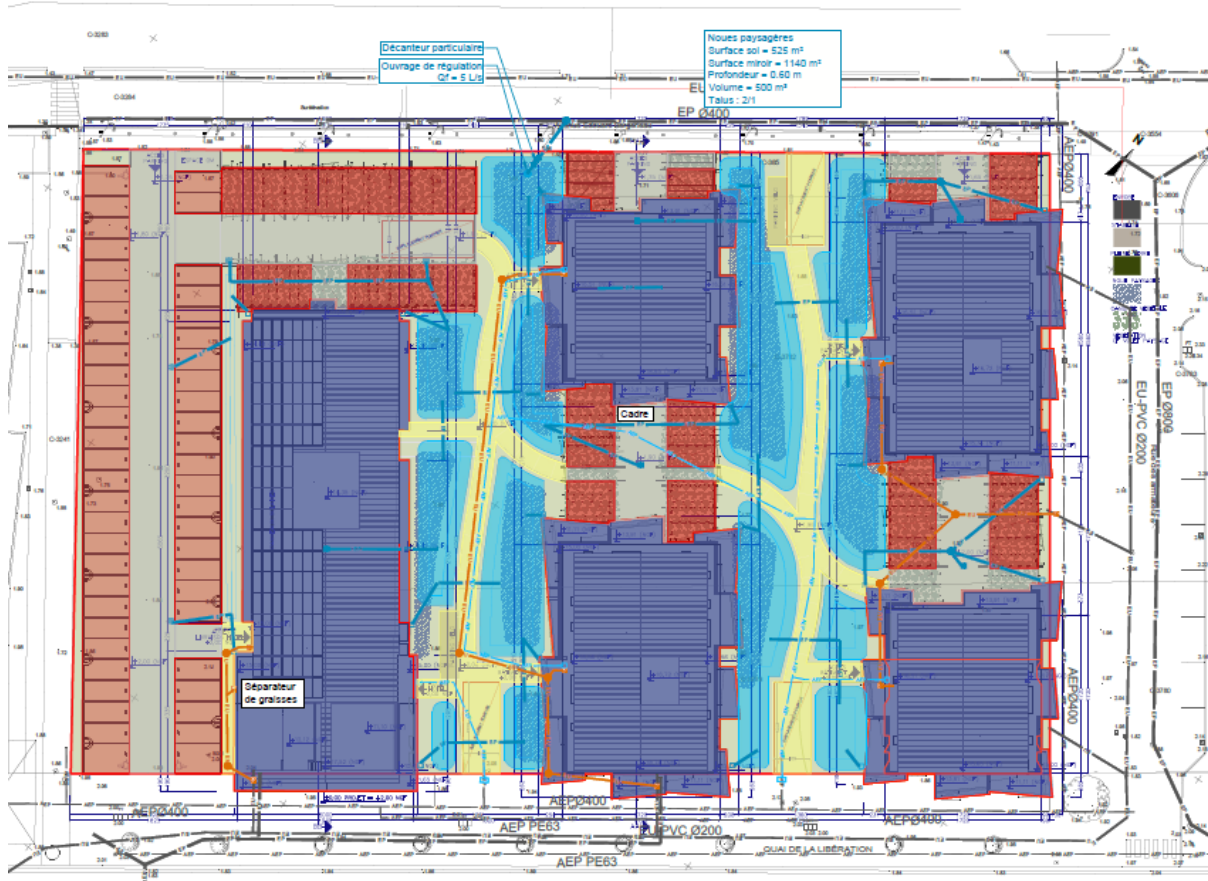
Cet avis est conforme à celui du délégataire fourni en pièce jointe.

Des canalisations publiques d'eau et d'assainissement étant présentes sur l'emprise du projet, aucune construction ne devra être implantée à moins de 2 mètres de son axe et aucun engin lourd ne devra circuler en phase chantier au-dessus de ce réseau.

Les abris compteurs et regards d'eaux usées devront être positionnés en limite de domaine public.

L'avis complet est présenté en annexe.

Le plan des réseaux humides du permis de construire est également disponible en **Annexe 12** et rappelé ci-dessous.



De plus ENVOL souhaite montrer son engagement dans un projet vertueux. Aussi la société prend également l'engagement

- de certifier l'hôtel de la Certification "Clef Verte"



Clef Verte

Critères principaux du label Clef Verte :

- Gestion responsable de l'énergie, de l'eau et des déchets.
- Préservation des ressources naturelles.
- Sensibilisation et éducation des équipes et des clients aux pratiques écoresponsables.

- de certifier les logements NH Habitat, tout comme le sont l'ensemble des logements réalisés par la société ENVOL. Cette certification induit de nombreux engagements présentés en annexe et notamment en matière de :



- Qualité de l'air intérieur.
- Qualité acoustique
- Economies d'eau et d'énergie

2.2 - INCIDENCES DU PROJET SUR LA FAUNE ET LA FLORE

Le site est une friche rudérale, en effet c'est un terrain vague.

Une étude des incidences a été réalisée par le cabinet Azurétudes à la suite d'investigations sur site et est jointe en **Annexe 6**.

Elle met en évidence qu'il n'y a pas d'enjeux importants de faune et de flore sur ce terrain et que :
« Les incidences du présent projet de ENVOL à Port-Saint-Louis-du-Rhône, assorti de ses engagements, sur le Réseau des sites Natura 2000 sont non significatives et ne remettent pas en cause la pérennité du site Natura 2000 ZSC FR9301590 « Rhône aval », tant en phase travaux qu'en phase exploitation. »
Tout comme : « Les incidences du présent projet d'ENVOL à Port-Saint-Louis-du-Rhône, assorti de ses engagements, sur le réseau des sites Natura 2000 et sur les espèces patrimoniales menacées et/ou protégées étant non significatives, tant en phase travaux qu'en phase exploitation, elles ne nécessitent donc pas de mesure compensatoire. »

Cette étude fixe également plusieurs engagements et mesures que la société ENVOL prend l'engagement de respecter, tant durant la phase travaux que la phase exploitation.

Un sujet en particulier mérite également précision. Le terrain, objet du projet, est situé en zone de présence hautement probable concernant le Léopard ocellé et en zone sensible pour l'hivernage à risque modéré du Milan royal, espèces toutes deux menacées et protégées faisant l'objet d'un plan national d'action.

L'étude des incidences réalisée par le cabinet Azurétudes à la suite d'investigations sur site et la note complémentaire réalisée par ce cabinet sur ce sujet en particulier (**Annexe 6**) précise que :

1/ Le Léopard ocellé

Le site de projet, un parking en terre (friche rudérale: "terrain vague" plus ou moins colonisé par les espèces végétales rudérales c'est à dire des espèces capables de coloniser des milieux dégradés) entre des immeubles et des routes, dans le centre-ville de Port-Saint- Louis du Rhône, présente une ambiance bruyante. De plus, le site de projet et ses abords ne présentent aucun gîte favorable au Léopard ocellé. Le Léopard affectionnant les endroits calmes et ne s'éloignant que très peu de son gîte, **nous pouvons conclure à l'absence de cette espèce dans la zone d'influence du présent projet.**

Pour rappel l'étude des incidences prévoit également dans nos engagements :

« Démanteler les pierres, enrochements et autres macro-déchets du BTP au mois d'Avril ou entre Septembre et Octobre en présence d'un herpétologue (un formulaire de demande de dérogation pour autoriser le déplacement des reptiles sera envoyé en DREAL au préalable) afin de ne pas tuer de reptiles ».

2/Le Milan royal

Le Milan royal effectue ses recherches dans les décharges et dans les zones agricoles ouvertes. En hivernage, ces oiseaux forment des dortoirs dans les arbres de petits boisements, bosquets ou alignements d'arbres à proximité de fermes ou de petits hameaux isolés, regroupant ainsi plusieurs dizaines voire centaines d'individus.

Les arbres du site de projet, majoritairement des pins pignons et des jeunes platanes situés sur un parking en bordure de la rue principale du centre-ville entre deux immeubles, **ne conviennent pas comme dortoir pour cette espèce** qui recherche des branches hautes dégagées, adaptés à son comportement social et à ses besoins de protection contre les prédateurs.

2.3 - INCIDENCES DU PROJET SUR LE TRAFIC ET LES DEPLACEMENTS

2.3.1 - Trafic

➤ Informations de l'examen au cas par cas

L'opération verra la création de 174 places de stationnement.

De par la création de logements et de commerces, le projet induira une augmentation du trafic et des déplacements à l'intérieur et à proximité du site.

L'aménagement d'un accès cohérent permettra une fluidité des trafics. De plus, plusieurs lignes de transport en commun sont présentes aux alentours du site. La présence de nombreuses alternatives à l'usage de la voiture individuelle permettra de diminuer la circulation automobile en phase d'exploitation.

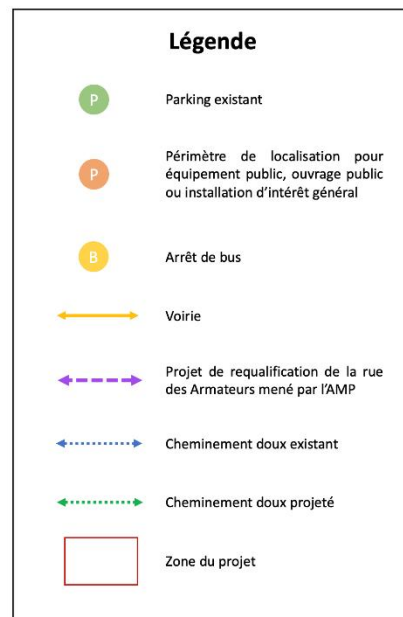
La circulation sera limitée à 30 km/h.

➤ Compléments d'information

- a) Durant la phase Travaux le terrain est desservi par 3 voies, notamment l'avenue Bergeneau située à l'arrière du Port. Celle-ci permettra la circulation des engins nécessaires à la construction. Bien entendu toutes les mesures seront prises, avec le contrôleur sécurité, et la commune, afin de sécuriser le chantier.
- b) En phase Exploitation il y aura certes, une augmentation du trafic sur le site et à proximité mais :
 - **Concernant l'hôtel**, les voyageurs ne circulent pas tous en voiture, certains arriveront en bus et en bateau car le bassin central sur lequel est situé ce projet, est un lieu de passage important maritime et fluvial (le Rhône). De plus, les voyageurs restent souvent plusieurs nuitées à l'hôtel, d'autant que 23 chambres seront équipées de coin cuisine, favorisant les moyens/longs séjours. Et enfin les voyageurs ne circulent que très rarement aux heures de pointes. Une fois arrivés, les voyageurs pourront circuler en empruntant des modes doux qui sont détaillés ci-dessous, car ils auront toutes les commodités à proximité. Au final l'hôtel ne causera donc pas une hausse de trafic significative.
Le parking de l'hôtel représente 40 % des places de stationnement de l'ensemble du projet.
 - **Concernant les logements** il sera réalisé 80 places de stationnements et 16 places visiteurs. Les visiteurs ne pouvant être comptés comme du trafic régulier. Le trafic régulier sera donc de $80 \times 2 = 160$ véhicules/jour. Il existe par ailleurs des parkings publics à proximité qui sont desservis par les transports en communs et servent donc de « parking relais » pour tout le centre de la commune.
 - **Concernant le cumul avec d'autres opérations.** Effectivement il y a d'autres opérations en cours ou à venir autour du bassin central puisque cela est prévu dans le règlement du PLU. La mutation et le développement du bassin central est un projet communal et métropolitain important qui avait même fait l'objet d'un schéma directeur d'aménagement il y a de nombreuses années.

Il faut ici préciser que :

- Le terrain objet de notre projet est desservi par 3 voies et ces voies ont la capacité de supporter les trafics induits



En effet, le Quai de la libération a été entièrement ré aménagé il y a quelques années (double sens + esplanade piétonne)



Tout comme l'avenue Bergeneau (double sens + contre allée + trottoir).



De plus, la métropole et la commune a entrepris au **mois d'octobre 2024** des travaux sur la rue des Armateurs. Cette voie à double sens a été élargie et des stationnements publics ainsi qu'un cheminement piéton y ont été réalisés. Ces travaux sont achevés (cf photos ci-dessous).



- Il existe également **plusieurs parkings publics** à proximité immédiate du projet. Identifié (P) sur la carte ci-dessus.
- **Les autres moyens de transports : piéton, cycle, bus... sont également présents sur le site et à proximité et en capacité de recevoir l'augmentation de la fréquentation induite. Ce paragraphe est détaillé ci-dessous (modes actifs)**
- Enfin deux projets sont à souligner au niveau du bassin central de Port Saint Louis :



Plan de circulation

A/ Le projet du groupe SPIRIT

Ce projet porte sur la réalisation de 297 logements (en accession, LLI et résidence intergénérationnelle), 4 locaux d'activité et 293 places de stationnements, pour une SDP globale de l'ordre de 18 500 m², répartis en 3 tranches de travaux sur des terrains de 11 719 m² de surface.

Il a fait la décision d'examen au cas par cas n°AE-F09324P0032-2 le 04/04/2024 suite au recours administratif formé par la société Spirit le 27/03/2024 à l'encontre de l'arrêté n°AE-F09324P0032 du 07/03/2024 prescrivant une étude d'impact pour la réalisation du projet.

Or notre projet est sans commune mesure avec celui-ci puisqu'il s'agit de construire 78 logements seulement et un hôtel dont le trafic, comme évoqué précédemment, est bien moindre et en horaire décalé par rapport à du logement.



De plus notre projet se situe sur un terrain vague non bâti, contrairement au projet de Spirit qui porte sur d'importantes constructions affectées par de la pollution.

Au-delà du trafic et des constructions existantes, notre projet porte sur des logements et un hôtel et donc pas sur un public de personnes vulnérables, contrairement à une résidence multigénérationnelle.

Enfin, le dossier de demande de recours gracieux de Spirit mentionne que ce projet entraînerait une légère intensification du trafic par des véhicules légers et véhicules utilitaires légers, avec environ 300 nouveaux véhicules sur la zone mais que la présence de nombreuses alternatives à l'usage de la voiture individuelle permettra de diminuer la circulation automobile en phase d'exploitation.

Le site du projet Spirit est desservi par la rue du Commandant Favier, la rue Crémieux, la rue Hardon, la rue Docteur Simon Colonna ainsi que par une piste cyclable au milieu du projet. Hormis la rue du Commandant Favier, les rues au droit du site sont à sens unique. Ces voies diffusent le trafic vers l'Est du bassin central alors que notre projet est situé à l'Ouest de celui-ci et renvoie plutôt vers les voies situées à l'Ouest (cf plan ci-dessus).

Aussi tant sur l'importance du projet, sur ses enjeux, sur son impact ainsi que sur son trafic généré, notre projet est sans commune mesure avec celui de Spirit qui a fait l'objet d'une décision d'examen au cas par cas et diffuse le trafic vers d'autres axes de la commune que ceux induits par notre projet.

B/ Le projet du groupe LIFE

Ce projet porte sur la réalisation de 473 logements (individuels et collectifs), 4 commerces, 1 hôtel de 90 chambres, 1 espace bureau/centre médical ainsi que 723 places de stationnements qui seraient répartis en 3 tranches de travaux sur portant la surface de plancher à 34 690 m² sur des terrains de 43 975 m².

Il a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par l'arrêté préfectoral AE-F09323P0324 du 12/12/2023.

Tout d'abord ce projet avait fait l'objet d'une première demande de permis de construire qui a été retirée. A priori une nouvelle demande a été déposée et est en cours d'instruction auprès des services de la mairie. Contrairement donc au projet Spirit, ce projet n'a pour le moment, pas d'autorisation d'occupation du sol.

De plus, contrairement à notre projet, portant sur un terrain vague non bâti, le projet du groupe LIFE porte sur une ancienne usine d'huile, ancienne ICPE.

Enfin la desserte immédiate de l'opération du groupe LIFE, est assurée par les rues du commandant Favier, Hardon, Jean Jaurès, Général de Gaulle, Crémieux et l'avenue Georges Brassens pour la plupart à sens unique. **Ces voies, comme ce projet, sont situées du côté Est du bassin central, tout comme le projet Spirit qui emprunte plusieurs voies communes, contrairement à notre projet qui se situe du côté Ouest et diffusera le trafic vers des voies situées de ce côté.**

Aussi tant sur l'importance du projet, sur ses enjeux, sur son impact ainsi que sur son trafic généré, notre projet est sans commune mesure avec celui Du groupe Life.

2.3.2 - Déplacements

➤ Informations de l'examen au cas par cas

L'aménagement d'un accès cohérent permettra une fluidité des trafics. De plus, plusieurs lignes de transport en commun sont présentes aux alentours du site et le vélo est très usité grâce à la ViaRhôna. Le projet est entièrement ouvert pour faciliter les circulations piétonnes.

➤ Compléments d'information

Le projet a été pensé pour favoriser les modes de déplacements actifs, et ils sont nombreux et diversifiés dans le centre de Port St Louis.

- Un projet ouvert conçu pour encourager les modes actifs

La conception même de ce projet a été voulu comme ouverte, comme tous les espaces publics que l'on peut retrouver dans la ville de Port St Louis. Au lieu de réaliser un front bâti le long du Quai et de délaissier l'arrière (côté av Bergeneau), il a été choisi de réaliser 3 travées de bâtiments, laissant ainsi de l'espace entre chacune et également entre chaque bâtiment afin de donner un espace de respiration important au projet mais aussi et surtout de favoriser les déplacements doux.

Vous trouverez en **Annexe 8** la notice de présentation du projet qui a été jointe au permis de construire.



Le projet prévoit également la réalisation de 124 places de stationnements vélos à la fois en intérieur et en extérieur. De plus les locaux vélos seront équipés de bornes de recharges électriques.

Au-delà de la seule échelle du projet qui prévoit de larges espaces entre chaque bâtiment qui sont aménagés en espace vert, circulations piétonnes, et parking ombragé sous des canopées verdoyantes, c'est en réalité toute une connexion au réseau de cheminement doux du centre de la commune qui a été pensée ici. Cet îlot A est en effet été conçu comme un lieu d'intersection entre le centre historique et le bassin central en pleine mutation (avec ses projets).

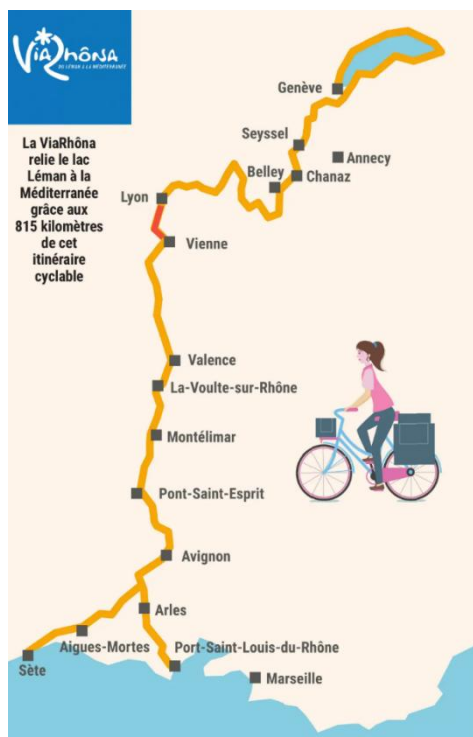
Les cheminements piétons de l'opération seront raccordés à celui en bordure Sud de l'opération, lui-même liaisonné avec le Quai de la Libération et le port, permettant de rejoindre le centre-ville et les autres quartiers.



- Les différents modes actifs

A Port St Louis les résidents comme les visiteurs ont le choix pour se déplacer entre :

- **Les nombreux cheminements piétons**, y compris les nouveaux que le projet va réaliser et qui seront ouverts ;



- **Le vélo.** En effet, la commune est le point d'arrivée du célèbre itinéraire cyclable ViaRhôna. Avec un itinéraire de 815 km de longueur du lac Léman à la Méditerranée. Cette voie cyclable attire chaque année de nombreux cyclotouristes et le projet d'hôtel a été imaginé notamment pour répondre à cette clientèle croissante. Actuellement, et surtout en été, tous les soirs des bus viennent récupérer les touristes et leurs vélos à Port St Louis pour les conduire dans les hôtels existants à Arles ou Fos sur mer, faute d'offre hôtelière sur place. Avec la réalisation de ce projet, ces écotouristes pourront dormir sur site et repartir avec leur vélo sans avoir à faire des transports en bus supplémentaires et polluants !

- Les transports en commun

Comme précisé ci-avant, plusieurs lignes de transport en commun sont présentes aux alentours du site.



Trois lignes de bus sont présentes :

- Une ligne Martigues/Port St Louis du Rhône passant par Fos et Port de Bouc
- Une ligne Salon de Provence/Port St Louis du Rhône passant Miramas, Istres et Fos sur mer
- Une ligne Arles/port St Louis du Rhône

- Les bateaux et péniches

Le site du projet est situé à proximité du bassin central et donc accessible par bateau. De plus une panne à Catamarans de plus de 400m de longueur a été réalisée en 2021 afin d'accueillir plus de multicoques. Le bassin central sera donc une halte pour de nombreux bateaux et voyageurs.



Le site est également situé à proximité du Rhône et de sa gare fluviale, tout près de la tour St Louis.

De nombreuses péniches s'arrêtent chaque jour en période estivale mais aussi tout au long de l'année. Ces croisiéristes débarquent pour la journée ou pour quelques jours au centre de Port St Louis. Et c'est aussi pour répondre à cette attractivité touristique, que ce projet d'hôtel et de commerce a été élaborée.

A noter qu'un projet de nouvelle gare fluviale est à l'étude. Elle serait située un peu plus en amont du Rhône et permettrait d'avoir une capacité beaucoup plus importante d'accueil de péniches.

2.4 - INCIDENCES DU PROJET SUR LES NUISANCES SONORES

En phase travaux, le projet pourra être source de nuisances sonores et des dispositions seront prises afin de les maîtriser. Toutes ces mesures sont décrites dans le paragraphe 4.1 - *dispositifs techniques qui seront mis en œuvre afin de limiter les nuisances et les risques de pollution liés au chantier en phase de travaux*.

En phase exploitation, il y a lieu de distinguer :

A/ Les logements qui ne créent pas de nuisances sonores particulières. Les règles de bon voisinage seront également rappelées dans le règlement de copropriété.

B / Les deux commerces prévus en rez de chaussée. Le type de commerce n'est pas encore défini mais ces commerces seront fermés la nuit.

C / L'hôtel :

Ce projet intervient dans un secteur déjà urbanisé et surtout dans le secteur d'attractivité touristique de la commune qui comporte de nombreux restaurants. C'est aussi le lieu des festivités estivales puisque chaque année des food-trucks sont mis en place sur le Quai. Ce bassin central est donc animé et c'est bien là une réelle volonté de la commune et des Port Saint Louisiens.



Pour autant, un hôtel est un établissement **basé sur des nuits de sommeil**. Ainsi il serait contreproductif pour un hôtelier de créer une nuisance à son propre commerce. C'est pourquoi l'hôtelier saura privilégier systématiquement la tranquillité et le confort de ses clients.

De plus, et afin de rassurer définitivement sur cette question ENVOL s'engage par la présente à :

1. Étude d'Impact des Nuisances Sonores (EINS) :

- La Réalisation par un acousticien qualifié conformément aux recommandations du **Conseil National du Bruit (CNB, 2017)** d'une étude d'impact des nuisances sonores (EINS) et si cela s'avérait nécessaire à installer des de solutions d'atténuation (panneaux acoustiques, végétalisation, et paravents insonorisants, limitateurs de son...).

2. Communication avec le voisinage :

- La présentation des mesures prises et des engagements avant l'ouverture de l'hôtel.

3. **Suivi post-ouverture :**

- **Des mesures acoustiques** réalisées durant le premier été d'exploitation.
- Mise en œuvre de **mesures correctives** en cas de dépassement des seuils réglementaires.

4. **Évaluation continue :**

- Récolte des retours d'expérience des riverains après le premier été.
- Actions correctives en collaboration avec l'exploitant hôtelier si nécessaire.

5. **Engagements qui seront imposés à l'exploitant hôtelier :**

a) **Personnel**

- Respect des horaires sonores stricts ;
- Formation continue sur les pratiques permettant de limiter les nuisances sonores.

b) **Maintien des aménagements acoustiques :**

- Poursuite et pérennisation des solutions techniques mises en œuvre durant la phase de construction.

c) **Sensibilisation de la clientèle :**

- Signalétique adaptée pour informer les clients sur les règles à respecter concernant les nuisances.

d) **Révision en cas de modification des usages :**

- Mise à jour de l'EINS si des changements dans les activités sonores de l'hôtel surviennent.

Grâce à une conception minutieuse des bâtiments, à des dispositifs techniques performants, et à une gestion d'exploitation rigoureuse, le projet s'intègre harmonieusement dans son environnement. Les mesures de suivi acoustique, associées à une communication proactive avec le voisinage, assureront une transparence et une réactivité exemplaires en cas de besoin.

2.5 - INCIDENCES DU PROJET SUR LA QUALITE DE L'AIR

➤ **Informations de l'examen au cas par cas**

Les seuls rejets dans l'air seront liés aux émissions des véhicules transitant sur le site. Des alternatives à l'usage de la voiture existent afin de limiter les niveaux de pollution atmosphérique engendrés par le projet. Plusieurs lignes de transport en commun sont présentes aux alentours du site et le vélo est très usité grâce à la ViaRhôna. Le projet est entièrement ouvert pour faciliter les circulations piétonnes. Tout ceci permettra de diminuer la circulation automobile en phase d'exploitation.

La circulation sera limitée à 30 km/h.

➤ Complément d'informations

En phase chantier, la pollution atmosphérique est liée aux travaux et sera expliquée plus loin dans un paragraphe dédié.

En phase d'exploitation, la pollution atmosphérique est liée au trafic engendré par le projet et donc confère toutes les explications fournies ci-dessus.

Comme précisé supra, les voyageurs séjournant à l'hôtel ne circulent que très rarement aux heures de pointes. De plus, l'hôtel sera équipé de chambres avec espaces cuisines. Les moyens séjours ne causeront pas une hausse de trafic significative. Au vu des nombreux moyens de transports desservant la commune de Port-Saint-Louis du Rhône, présentés supra, certains voyageurs ne seront probablement pas véhiculés.

Le projet prévoit 80 places de stationnements dédiées aux logements, soit environ 80 véhicules supplémentaires en heure de pointe du matin et du soir. Comme précisé supra, de nombreuses alternatives à la voiture existent également (lignes de bus, pistes cyclables, bateaux...).

L'impact du projet sur la pollution atmosphérique est donc faible.

2.6 - INTEGRATION VISUELLE ET PAYSAGERE DU PROJET

➤ Informations de l'examen au cas par cas

Le projet a été conçu pour s'intégrer au mieux dans son site (intégration paysagère qualitative), volumes bâtis, transparence et organisation pour permettre des percées visuelles et des circulations piétonnes.

➤ Complément d'informations

Les intégrations visuelles et la notice descriptive du projet sont présentées en **Annexes 14 et 15** et rappelées ci-dessous.



Un volet paysager a également été réalisé dans le cadre de la demande de permis de construire et est joint en **Annexe 16**. Il vient compléter les préconisations et engagements pris en matière d'espaces verts dans le dossier Natura 2000 bien sûr.



Ce projet, tant dans son architecture, sa colorimétrie, ses matériaux, son organisation spatiale et ses espaces verts vient **compléter la frange Nord du Bassin central** en s'insérant harmonieusement entre le programme polychrome aux lignes obliques de François Seigneur (à l'Ouest), et celui de Makan Rafadjan aux façades filantes et ses toitures aux pentes marquées (à l'Est). Il achève ainsi la réalisation de la métamorphose du bassin central de Port St Louis.

Tout en évitant la sensation écrasante d'un front bâti monobloc sur le port de plaisance au Sud, il vient **créer une continuité piétonne paysagère** avec le centre-ville et la place de l'église à l'aide d'**espaces verts ouverts, comme l'est cette ville.**

Enfin **ce projet a fait l'objet d'un avis favorable de l'architecte des bâtiments de France (ABF)** dans le cadre de l'instruction du permis de construire.

Bonjour,

J'ai évoqué ce projet avec l'architecte conseil du CAUE, c'est un dossier suivi, j'ai formulé un avis favorable.

Bien cordialement,

Audrey FERRER-PEDRONA

Architecte des bâtiments de France

Adjointe au chef de service

Unité départementale de l'architecture et du patrimoine des Bouches-du-Rhône

Adresse postale de l'antenne de l'UDAP à Arles

11, rue Parmentier 13200 Arles

Tél : 04 90 96 48 14

Fiches conseils en centre ancien :

<https://www.caue13.fr/fiches-conseils-centre-ancien>

Fiches conseils paysages périurbains :

<https://www.caue13.fr/fiches-conseils-paysages-periurbains>



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale
des affaires culturelles

3 - Compléments d'informations au chapitre 6.2 – Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ? du CERFA 14734*04

3.1 - IMPACTS CUMULES DU PROJET AVEC CEUX D'AUTRES PROJETS SITUÉS A PROXIMITÉ

Au vu de toutes les informations explicitées ci-avant, l'impact du projet sur la pollution atmosphérique, la circulation, l'ambiance sonore et la faune et la flore semble faible.

Les impacts potentiels cumulés avec d'autres projets sur ces mêmes thématiques ne seront donc pas de nature à aggraver de manière conséquente la situation vis-à-vis de l'environnement. Ces différents projets et leur impact, notamment en termes de trafic, ont été présentés ci-dessus en page 12 et suivante du présent document.

4 - Compléments d'informations au chapitre 6.5 – mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables du CERFA 14734*04

4.1 - DISPOSITIFS TECHNIQUES QUI SERONT MIS EN ŒUVRE AFIN DE LIMITER LES NUISANCES ET LES RISQUES DE POLLUTION LIÉS AU CHANTIER EN PHASE DE TRAVAUX

➤ Informations de l'examen au cas par cas

D'après l'évaluation Natura 2000 réalisée par Azurétiudes, le projet n'aura aucune incidence brute sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire.

Le MOA s'engage tout de même à respecter et mettre en œuvre l'ensemble des mesures énoncées dans l'évaluation N2000 jointe.

➤ Complément d'informations

A/ Le projet respectera les engagements indiqués dans l'évaluation des incidences Natura 2000 et rappelés ci-dessous :

En Phase travaux :

- En phase travaux, un balisage par barrière de protection (barrière HERAS) sera imposé pour protéger les platanes de l'alignement de platanes devant être protégé par le Plu ainsi que son système racinaire.
- Les travaux se feront uniquement le jour;
- Démanteler les pierres, enrochements et autres macro-déchets du BTP au mois d'Avril ou entre Septembre et Octobre en présence d'un herpétologue (un formulaire de demande de

dérogation pour autoriser le déplacement des reptiles sera envoyé en DREAL au préalable) afin de ne pas tuer de reptiles.

- Le site compte un pied d'une espèce végétale invasive, il s'agit de l'Herbe de la Pampa. Son éradication doit se faire de la manière suivante :
 - Faire une fosse large et profonde autour de la plante pour retirer un maximum de racines,
 - Mettre avec soin la plante, les racines et les terres retirées dans un sac étanche pour une élimination en ORDURES MENAGERES EN INCINERATION
- Commencer les travaux d'abattage d'arbres entre début Septembre et fin Février et ceci sans interruption, c'est-à-dire que les travaux seront fait en continu et ne devront pas reprendre entre Mars et Août ; afin de ne pas perturber la reproduction des oiseaux nicheurs ;
- **Faire respecter le schéma d'installation des différents lieux stockage du matériel, d'engins ainsi que de la base de vie et des sanitaires en phase chantier ;**
- **Le chantier sera pourvu de sanitaires raccordés à réseau EU public ;**
- **Faire respecter le plan de circulation en phase chantier ;**
- **Le plan de circulation suivant sera fourni aux entreprises. La vitesse de circulation indiquée sera limitée à 30 km/h ;**
- **On veillera à ce que le matériel utilisé soit en bon état de marche et ne présente pas de fuite d'huile ou d'hydrocarbures. L'entretien des engins sera réalisé autant que possible dans les ateliers spécialisés des entreprises et non sur le site ;**
- **L'approvisionnement en carburant se fera quotidiennement à partir de l'extérieur ;**
- **Les engins seront équipés de kit anti-pollution ;**
- **Le lieu de stockage des engins et du matériel sera une zone étanchéifiée ;**
- **Aucun stockage de carburant (Hydrocarbures) sur le site ;**
- **Le gros entretien des engins et leur lavage seront réalisés en dehors du site. ;**
- **Les flexibles hydrauliques des engins seront vérifiés et périodiquement changés ;**
- **Des stocks de matériaux absorbants (0/4 ou poudre absorbante) seront présents sur le site, ainsi qu'un kit de dépollution ;**
- **Les déchets de chantier seront évacués à une fréquence de 2 fois par semaine, vers les installations suivantes :**
 - **Les déchets dangereux et les emballages ayant contenu des produits dangereux seront évacués dans une installation de Classe 1.**
 - **Les déchets inertes Ces déchets devront être évacués dans une installation de Classe 3.**
 - **Les emballages, sauf ceux ayant contenu des produits dangereux, devront obligatoirement être valorisés par l'entrepreneur (décret n° 94- 609 du 13 juillet 1994). Le mode de valorisation est laissé au choix de l'entrepreneur, selon des critères de coût ou autres.**
 - **Les déchets ménagers et assimilés, non triés ou triés sur chantier mais non incinérables ou non recyclables seront évacués dans une installation de Classe 2. L'entrepreneur pourra également transporter ces déchets non triés à un centre de tri.**
 - **Les déchets incinérables pourront être transportés par l'entrepreneur à une installation produisant de l'énergie.**
 - **Les déchets valorisables pourront être transportés par l'entrepreneur à une installation de valorisation ou de recyclage.**
- **Le site sera fermé par un portail et une clôture. Cette limitation de l'accès permettra d'éviter les usages polluants non autorisés (dépôts sauvages);**

Le site sera clôturé, mais :

- ne pas faire descendre les clôtures jusqu'au sol (espace de 15 cm) pour permettre le passage de la petite faune (reptiles, amphibiens, micromammifères,...) ;
 - afin de réduire les risques de collision, il est conseillé d'utiliser un grillage et des piquets ayant, à leur extrémité supérieure, une surface plane afin d'éviter tout danger pour l'avifaune notamment les rapaces lors de la chasse.
 - le haut des piquets seront recouverts de bouchons plats durables.
- **En cas de déversement accidentel, la mesure suivante sera prise : la réponse à un déversement accidentel est immédiate et adaptée au liquide répandu, puis contenu avec le bon absorbant et selon la bonne méthode. Une grande quantité de produits existe pour absorber les produits accidentellement déversés. Il peut s'agir de feuilles de microfibres ou de poudres absorbantes ;**

Si malgré toutes les précautions prises, des liquides polluants étaient accidentellement déversés sur le sol, le personnel a pour consigne :

- de circonscrire immédiatement la pollution par épandage de produits absorbants et/ou raclage du sol en surface ;
- d'évacuer les matériaux pollués vers des sites de traitement agréés conformément à l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994.
- Afin de prévenir toute pollution par les Matières En Suspension, les eaux de lavage des engins ainsi que les eaux de ruissellement seront contenues et traitées dans une benne à laitance.

B/ En plus des mesures indiquées dans l'évaluation Natura 2000, ENVOL a établi une charte de ses chantiers verts.

Celle-ci est annexée à la présente et ENVOL s'engage à la respecter. Elle porte notamment sur les mesures prises pour réduire les nuisances sonores, la pollution de l'air, des sols, la gestion des déchets... en phase travaux.