

- ✓ Dossier préalable à la DUP et à l'enquête publique (05 2021),
- ✓ Dossier dit « Annexes 2 à 5 », sur l'évaluation des incidences Natura 2000 ; la délibération du conseil municipal de Marseille ; l'arrêté préfectoral du 26 février 2020 portant délimitation du rivage de la mer sur le site du Roucas-Blanc ; le bilan de concertation préalable

B.2.1 - Dossier préalable à la DUP et à l'enquête publique

En préambule de ce dossier, il est rappelé :

- Le contexte réglementaire et le contenu du dossier :
 - Les articles L.2124-1 et L.2124-2 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques
 - La nature de ce dossier préalable à la DUP et à l'Enquête Publique relatives aux travaux modifiant l'état du rivage et au changement substantiel du domaine public maritime prévues par les articles ci-dessus cités, dans le cadre de l'opération de modernisation du stade nautique du Roucas-Blanc à Marseille avec deux objectifs :
 - Expliquer et justifier le changement substantiel d'affectation du domaine public maritime sur le périmètre de la DUP
 - Démontrer que les travaux qui portent atteinte à l'état naturel du rivage de la mer concernent l'exercice d'un service public dont la localisation au bord de la mer s'impose pour des raisons topographiques ou techniques impératives.
- La composition du dossier :
 - Notice explicative justifiant l'intérêt général du projet
 - Plan de situation
 - Plan général des travaux
 - Caractéristiques principales des ouvrages
 - Appréciation sommaire des dépenses
 - Pièces relatives à l'enquête publique
 - Annexes avec :
 - Etude d'impact
 - Evaluation Natura 2000
 - La délibération de la commune sollicitant Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône pour qu'il organise une enquête publique unique dans le cadre de l'enquête préalable à la présente DUP, nécessaire :
 - À la DUP de l'aménagement
 - À satisfaire à l'article L.2124-1 du CGPPP qui prévoit une enquête publique pour tout "changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime"
 - À répondre aux articles L.181-9 et L.181-10 du code de l'environnement qui prévoient que pour toute autorisation environnementale, une enquête publique est réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement.

B.2.2 - NOTICE EXPLICATIVE JUSTIFIANT L'INTERET GENERAL DU PROJET

✓ Contexte :

La Ville de Marseille a programmé la rénovation complète du stade nautique du Roucas Blanc, par la réalisation de travaux à terre et dans le bassin.

Le projet de stade nautique rénové est conçu pour répondre aux exigences posées par PARIS 2024 et la SOLIDEO en vue de l'accueil des épreuves de voile à Marseille pendant les Jeux Olympiques de PARIS 2024.

Ces travaux vont constituer l'héritage des Jeux, permettant ainsi à la Ville de disposer d'un équipement rénové et adapté pour le développement des pratiques nautiques, pour le grand public et les athlètes de haut niveau du pôle France.

Le nouvel équipement présentera des caractéristiques de nature à améliorer les usages, le confort et la sécurité pour tous les usagers, pratiquants et personnels ; et permettra également l'extension des services proposés au public en usage régulier ou lors d'événements sportifs ponctuels.

Les conditions d'accueil des activités, exclusivement liées aux pratiques nautiques, prévoient une augmentation des surfaces et des emprises de ce site impactant le rivage et l'affectation du DPM, raison pour laquelle une DUP et une enquête publique sur le changement d'affectation du DPM sont nécessaires.

Le présent dossier présente le projet de modernisation du stade nautique, pour mieux appréhender :

- Les travaux affectant l'état du rivage objet de la déclaration d'utilité publique,
- Les éléments du changement d'affectation du domaine public maritime.

Sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Marseille le projet se scinde en 2 grandes opérations :

- **Les travaux Terrestres**, liés à l'aménagement des espaces terrestres de la base nautique comprenant les terre-pleins et les bâtiments ;
- **Les travaux Maritimes**, liés à l'aménagement des espaces maritimes de la base nautique comprenant le plan d'eau et les interfaces terrestres.

✓ Localisation

Le projet de modernisation du stade nautique est implanté sur le territoire de la commune de Marseille, dans la rade Sud de Marseille, au droit du stade nautique du Roucas Blanc situé au pied de la Corniche Kennedy, au Nord du Parc Balnéaire du Prado.

Le site objet du projet est composé de deux parties séparées :

- Le secteur Nord, hors DPM, propriété de la Ville de Marseille, entre, au nord, l'hôtel Nhow Marseille et au sud, le club nautique La Pelle, club privé propriétaire de sa parcelle

- Le secteur Sud, entre, au nord Le club nautique La Pelle et au sud le Pôle France Voile, le long de la digue côté Ouest qui va faire l'objet d'une convention de transfert de gestion par l'Etat au bénéfice de la Ville de Marseille

Le périmètre concerné par la DUP pour travaux modifiant l'état naturel du rivage est celui de changement d'affectation compris entre la délimitation du rivage naturel tel que défini en 1877 et celle modifiée par l'Arrêté préfectoral du 26 février 2020.

Le stade nautique du Roucas Blanc s'est constitué progressivement depuis les années 1960. Les activités de la base nautique ont démarré dans les années 1980. Ce stade nautique constitue un des piliers centraux de l'offre nautique marseillaise mais ses équipements présentent aujourd'hui des dysfonctionnements qui perturbent l'offre de service public associée. Il nécessite donc un projet de rénovation global entraînant des modifications dans l'occupation du domaine public maritime.

✓ **Le projet :**

Il consiste à moderniser le stade nautique du Roucas Blanc par des travaux de réhabilitation et de construction, afin de permettre à la Ville de Marseille de disposer d'un nouvel équipement sportif adapté aux pratiques d'activités nautiques, dont l'apprentissage de la voile, et à l'accueil d'événements sportifs dans des conditions améliorées pour les pratiquants comme pour les moniteurs et personnels.

Ces aménagements doivent, en outre, répondre aux exigences posées par PARIS 2024 en vue de l'accueil des épreuves de voiles pendant les Jeux Olympiques de PARIS 2024, qui se dérouleront entre le 26 juillet et le 11 août 2024.

Comme décrit précédemment, le projet comprend deux opérations :

- **Les travaux terrestres** : aménagement des espaces terrestres de la base nautique comprenant les terre-pleins et les bâtiments qui serviront pour les JO et constitueront l'héritage des Jeux.

La réalisation de ce projet est assurée :

- ✓ En conception-réalisation par un groupement dont l'entreprise TRAVAUX DU MIDI est mandataire.
- ✓ En maîtrise d'ouvrage par la Direction Générale Architecture et Valorisation des Equipements (DGAAVE) de la Ville de Marseille, Direction des Études et Grands Projets, service Maîtrise d'Ouvrage.
- **Les travaux maritimes** : aménagement des espaces maritimes de la base nautique comprenant le plan d'eau et les interfaces terrestres.
- La mission de maîtrise d'œuvre est assurée par un groupement dont INGEROP est le mandataire et la maîtrise d'ouvrage par la Direction de la Mer (DIRMER).

Le projet maritime comprend plusieurs interventions au sein de l'Anse du Roucas Blanc :

- ✓ Une opération de dragage du plan d'eau
- ✓ La mise en œuvre d'un dispositif de protection contre la houle par une digue intérieure
- ✓ La création d'une circulation piétonne au Nord de l'anse
- ✓ L'aménagement du quai technique Nord
- ✓ Le confortement des glacis
- ✓ La réorganisation des mouillages
- ✓ L'aménagement d'un quai central.

D'autres interventions auront lieu concomitamment dans le secteur du stade nautique :

- ✓ Les installations temporaires dont le maître d'ouvrage est PARIS 2024,
- ✓ Les projets connexes portés par la Métropole Aix-Marseille-Provence :
 - Un rond-point giratoire à l'embranchement de la Promenade Georges Pompidou et de la Rue du Commandant Rolland, avec la réfection de la voirie le long de la Promenade G. Pompidou jusqu'à la rue du Colonel Sérot, sous maîtrise d'ouvrage de la Direction Aménagement Espace Public (DAEP)
 - Un nouveau collecteur des eaux pluviales avec rétention et récupération des macro-déchets, au droit de la zone non aedificandi présente sur le site et réservée à la gestion des eaux pluviales, sous maîtrise d'ouvrage de la Direction Eau Assainissement Pluvial (DEAP) présentés dans l'étude d'impact comme mesures de réduction des impacts du projet global d'aménagement hors projet objet du présent dossier.

✓ **Justification de l'opération et de son intérêt général**

- ⇒ Le stade nautique municipal est inscrit dans un site extraordinaire, reconnu pour ses qualités géographiques et sa proximité avec un terrain d'évolution idéal pour la pratique de la voile à tous les niveaux.

Pourtant, des dysfonctionnements sont avérés, dans la conception des infrastructures et leur organisation nécessitant de redimensionner les espaces et les locaux pour un meilleur accueil des activités et un meilleur service au public.

C'est pour cette raison que le projet de modernisation du stade du Roucas Blanc, présente un double intérêt général :

- Redonner à la Ville de Marseille un équipement nautique à la hauteur de ses ambitions sportives locales, nationales et internationales
- Participer à ce grand événement mondial que sont les Jeux Olympiques et de permettre le rayonnement de la France au même titre que les autres sites olympiques en 2024.
- ⇒ Métropole touristique, sportive et culturelle, la Métropole Aix Marseille Provence s'attache à construire une économie durable autour de ses secteurs, sans tourner le dos à son histoire et en valorisant un environnement naturel et un art de vivre aujourd'hui mondialement reconnus.

Quatre axes stratégiques, atouts du territoire Marseille Provence, sont définis dans l'optique de générer du développement, créer de la différenciation et surtout, préparer l'avenir :

1. Un territoire intimement lié à la mer
2. Une référence dans l'Europe du Sud
3. Une destination touristique et culturelle
4. Une capitale Euro-méditerranéenne.

Plus grande ville de la Métropole, et destination phare du tourisme d'affaires et de l'événementiel en Europe du Sud, Marseille a accueilli le Forum Mondial de l'Eau en 2012, le 3ème Congrès Mondial des Aires Marines Protégées en 2013, a également été Capitale Européenne de la Culture en 2013, a accueilli l'Euro en 2016, a été la Capitale Européenne du Sport en 2017.

L'accueil des JO 2024 présente donc de réels enjeux territoriaux :

- ⇒ **Economique**, avec la dynamique qui entourera l'évènement avant, pendant et après 2024, et les retombées qui en sont attendues sur l'ensemble du tissu économique de la Métropole
- ⇒ **Environnemental**, en réalisant des projets responsables et durables, en cohérence avec ce qui est souhaité par PARIS 2024 pour l'organisation des Jeux en France, et des fortes ambitions environnementales sur lesquelles Marseille s'est engagée envers l'organisateur
- ⇒ **Sportif et sociétal**, pour poursuivre et amplifier la mise en place de politiques publiques en faveur du sport à Marseille et sur l'ensemble du territoire de la Métropole, comme levier d'éducation, d'insertion, et de lutte contre les discriminations.

Ancrée sur les rives de la Mer Méditerranée depuis l'antiquité, Marseille la considère non plus seulement comme vecteur de son économie, mais également comme source de sa qualité de vie.

Marseille est la première ville à avoir créé des régates et la plus ancienne après le Havre où se pratique le nautisme de France. Marseille veut aujourd'hui promouvoir le nautisme. L'un des plus beaux de France, Marseille doit être doté d'équipements lui permettant de devenir une place incontournable dans la voile de haut niveau.

La première motivation de la Ville en s'engageant dans cette aventure de l'accueil des épreuves de voile des JO2024 est donc de dynamiser et de pérenniser les actions qu'elle a engagées en faveur du développement du nautisme en renforçant et modernisant les équipements qu'elle peut offrir à la pratique quotidienne de la voile comme aux grands événements nautiques.

L'accueil des JO à Marseille s'inscrit dans une volonté forte de développement du territoire par la mer

Ce projet se veut rassembleur et fédérateur des énergies et la Ville de Marseille s'appuie sur le projet JO 2024 pour développer l'aménagement de sa frange littorale et valoriser ainsi le plus vaste parc balnéaire intra-urbain de France.

Parmi les nombreux objectifs sous-tendant cette volonté, retenons la modernisation des équipements de la base nautique du Roucas Blanc qui permettra :

- De favoriser l'accès au nautisme du plus grand nombre, en suscitant des vocations, en développant l'engouement pour la pratique du nautisme, en favorisant la mixité des publics et en accroissant les prestations proposées aux publics cibles : universitaires, seniors et personnes atteintes de handicap,
- D'enrichir l'offre d'activités du « plan santé » municipal, destiné à lutter contre l'obésité et l'oisiveté,
- La diversité de l'offre nautique locale. L'augmentation de la capacité d'accueil de la base apportera une réponse à la demande croissante d'activités nautiques sur le territoire, tandis que son ouverture au mouvement sportif permettra d'accompagner les initiatives locales, de mutualiser les moyens et de rationaliser les investissements,
- L'accompagnement du nautisme de haut niveau. Le reconditionnement des infrastructures de la base du Roucas Blanc permettra de mettre en place, en Héritage post-JO, un pôle nautique d'excellence, offrant des conditions haut de gamme pour la préparation des athlètes du Pôle France Voile notamment,
- Le confortement de la position de Marseille à l'international avec l'accueil d'événements nautiques, une offre de qualité de services en accord avec les exigences des compétitions de haut niveau.

Les JO offrent une visibilité incomparable au territoire qui les accueille et un impact en termes d'image qu'aucune campagne de communication ne pourrait égaler, une identification et d'appartenance à un territoire, un facteur de cohésion sociale pour la population avec les fêtes et manifestations organisées autour des épreuves.

L'Héritage social et économique des Jeux résidera dans le fait qu'ils constituent un levier d'attractivité économique et touristique sans équivalent, qui induit d'importantes retombées à moyen et long terme.

L'héritage constitué par le nouvel équipement constitue également un legs sans précédent pour la politique sportive de la Ville en faveur de la Voile.

✓ **Raisons du choix de Marseille**

Le Conseil d'Administration de l'Association Ambition Olympique et Paralympique PARIS 2024 a retenu, le 7 septembre 2015, la Ville de Marseille et notamment le stade nautique du Roucas Blanc pour accueillir les épreuves de voile dans le cadre de la candidature de Paris à l'organisation des JOP d'été 2024.

Le Conseil d'Administration s'est prononcé sur la base des analyses d'un comité d'évaluation ad hoc, composé d'experts de l'Association Ambition Olympique et Paralympique, de la Fédération Française de Voile, de la délégation « Sport et haut niveau » du Comité National Olympique et Sportif Français (CNOSF) et de l'Etat.

La Fédération Internationale de Voile (ISAF) a pour sa part été associée aux travaux du comité.

La décision des experts et des membres de la candidature de PARIS 2024 en faveur de Marseille repose sur :

- L'expérience de la Ville de Marseille dans l'accueil de grands événements internationaux, la réputation internationale de son plan d'eau, la qualité des infrastructures proposées avec une marina entièrement dédiée aux épreuves, les conditions météorologiques exceptionnelles offertes par la région durant l'été, l'attractivité touristique de la cité phocéenne, la forte capacité d'hébergement et les facilités d'accès au site depuis la France et l'étranger,
- La compacité du projet et la rénovation de la marina du Roucas Blanc qui laissera un héritage fort pour le nautisme.

Qualité du site et du plan d'eau du Roucas Blanc

Grâce à une aérologie favorable et à une configuration de la côte parfaitement orientée par rapport aux vents dominants, la Rade de Marseille offre toutes les conditions d'un spectacle sportif de grande qualité, tout en garantissant des conditions tactiques et stratégiques intéressantes pour les compétiteurs.

L'anse du Roucas Blanc permet également le développement des activités en lien direct avec la mer et le littoral, pour proposer en phase Héritage un site en mesure d'accueillir tous les publics.

Le site du Roucas Blanc réunit plusieurs atouts qui justifient l'emplacement du projet à cet endroit

La morphologie du site

La proximité du site avec le parc balnéaire du Prado

La proximité du parc balnéaire du Prado, permet de bénéficier des commodités d'accès aux différents réseaux (communication, eau potable, assainissement, électricité...).

L'absence de valeur patrimoniale des bâtiments sur la base nautique

La reconnaissance du site reconnu comme étant le pilier de l'offre nautique marseillaise.

- La présence d'un hôtel 4 étoiles privatisé pour l'événement au sein du périmètre du stade nautique

La surface disponible en dehors du DPM (secteur nord) n'était pas suffisante pour accueillir les locaux nécessaires à l'exercice du service public opéré par la Ville de Marseille et ses partenaires et le besoin de proximité avec les glacis pour le déroulement des activités était indispensable.

L'option de construire sur le secteur sud a ainsi été retenue, malgré sa situation sur le DPM, considérant que les ouvrages ou installations projetés sont liés à l'exercice d'un service public dont la localisation au bord de mer s'impose pour des raisons topographiques ou techniques impératives, conformément à l'article L2124-2 du CGPPP.

La déclaration d'utilité publique du projet, objet du présent dossier, vient à l'appui de cette décision.

Enjeux du projet de modernisation du stade nautique du Roucas Blanc

Le stade nautique du Roucas Blanc constitue aujourd'hui un des piliers centraux de l'offre nautique marseillaise. La base est reconnue pour sa capacité à accueillir des fréquentations importantes, tant sur les pratiques régulières qu'événementielles. Elle propose en effet une offre rare en France, avec un équipement intégré dédié aux pratiques de nautisme léger, contrairement à de

nombreuses bases situées dans des ports de plaisance, avec les problèmes de cohabitation associés.

Aujourd'hui, l'offre et les équipements associés du stade nautique présentent néanmoins des dysfonctionnements (saturation des espaces extérieurs et couverts, dégradation des équipements, niveau d'accueil et de services en deçà des standards attendus, problèmes de sécurité liés à la cohabitation entre les activités...) et nécessitent un projet de rénovation globale. En accentuant sa modularité, en modernisant ses infrastructures et en améliorant son intégration paysagère dans le tissu urbain, la Ville de Marseille souhaite faire de cette base un équipement central du développement du nautisme, aux niveaux, local, national et international.

Avec près de 40 000 embarquements s'y déroulant chaque année, le site du Roucas Blanc constitue un lieu de découverte et d'apprentissage de la mer et des activités nautiques, notamment en voile légère.

Malgré le déroulement des activités et l'organisation de grands événements sportifs, les dysfonctionnements du site ne permettent pas d'envisager sereinement l'accueil des épreuves olympiques de voile.

C'est pourquoi ce projet contient deux volets complémentaires que sont :

- L'aménagement du site en configuration olympique
- La livraison d'un équipement public modernisé.

Dans un seul et même espace qu'est la Marina, facilement sécurisable et de bénéficier tout à la fois d'une zone portuaire et d'espaces ouverts et arborés.

L'opération de travaux de modernisation des installations terrestres pour la modernisation du stade nautique du Roucas Blanc, initié par la Ville de Marseille concerne les surfaces actuellement gérées par la municipalité sur les secteurs Nord et Sud du site.

Par son attractivité, le site a progressivement accueilli de nouvelles activités et fonctions, se caractérisant par une très grande diversité en termes de besoin.

Aujourd'hui, le développement a atteint ses limites et présente de nombreux dysfonctionnements et problèmes sécuritaires importants :

- Dégradation des installations
- Saturation des capacités
- Croisement de flux et cohabitations contraignantes voire dangereuses
- Qualité d'accueil en deçà des attentes des clients
- Déconnexion du stade avec les secteurs proches
- Manque de synergie des acteurs en présence...

L'évolution des supports d'activité et leurs dimensions notamment, n'a pas été suivie par une évolution du dimensionnement des espaces de stockage et d'entretien de ces matériels.

L'aménagement sans programmation globale qui s'est effectué par l'ajout de bâtiments au fil des années a conduit à une situation d'occupation du site qui crée des dysfonctionnements en termes de circulation des flux de personnes ou de matériel, peu propice à des pratiques en toute sécurité.

Cette situation génère un besoin de réaménagement et de réorganisation des activités pour :

- Améliorer la qualité d'accueil et d'organisation des pratiques et des activités
- Sécuriser les pratiques et les cohabitations entre activités
- Qualifier le site et le connecter aux secteurs proches, et notamment le parc balnéaire
- Et plus largement pour positionner Marseille en tant que pôle nautique structurant à l'échelle internationale [Accueil des JO et des épreuves préparatoires, mais également d'autres événements nautiques de grande jauge – Championnats du monde ...].

Ce projet offre également une opportunité stratégique pour repenser le mode de fonctionnement et d'organisation des activités sur le site, en lien avec les acteurs concernés en favorisant la mutualisation de moyens entre acteurs et en mettant en valeur leurs complémentarités.

Les objectifs fonctionnels et techniques de l'opération terrestre sont nombreux :

- Rénover l'image de la base nautique par la réalisation de locaux neufs et d'espaces extérieurs adaptés au projet d'Héritage en lien avec les travaux maritimes,
- Améliorer l'image du site et mettre en valeur la base nautique, ses accès et ses abords, dans le respect du paysage environnant,
- Améliorer les conditions d'accueil de tous types de public et les conditions de travail des personnes,
- Permettre une meilleure qualité d'accueil d'événements sportifs nationaux et internationaux,
- Optimiser les installations techniques et les conditions d'exploitation-maintenance,
- Respecter la RT2020 avec un niveau de performance E3C1, comprenant une valeur seuil de 8 700 tonnes équivalent CO2 à ne pas dépasser et une valeur finale qui tend vers 7 000 tonnes,
- Obtenir les labels BDM Argent et Eiffsignature,
- Constituer une opération pilote dans l'élaboration de la démarche Plein Air de BDM
- Assurer une continuité de fonctionnement de l'encadrement pédagogique de la voile, du Pôle France Voile et de l'USPL pendant les travaux.

Les objectifs d'affirmation des fonctionnalités du plan d'eau

De multiples acteurs opèrent à l'année du premier niveau de pratique - grâce au centre municipal de voile, à diverses associations et à l'école de voile du Club La Pelle - jusqu'à la préparation du haut niveau par le biais du Pôle France Voile.

Le confortement de sa fonctionnalité doit répondre à la fois aux enjeux de résorption des phénomènes météorologiques, d'optimisation de la surface du plan d'eau pour l'apprentissage et d'accueil des embarcations à flot pour des événements nautiques comme les futurs Jeux Olympiques.

✓ **Les objectifs du réaménagement du bassin d'évolution du Stade Nautique du Roucas Blanc** sont les suivants :

- Organiser les épreuves de voile des JO, avec l'accueil à flot des unités destinées à l'encadrement des compétiteurs, à l'organisation sportive de l'épreuve, aux médias et à la sécurité
- Conforter le rôle du bassin comme espace protégé destiné à la pratique des activités nautiques toute l'année
- Apporter des solutions pérennes au problème d'envasement et aux détériorations des ouvrages lors d'épisodes de fortes houles.

✓ **Des impacts mesurés sur le DPM et un projet durable**

Au lieu de multitudes de petits locaux disséminés et accompagnés d'activités environnementales désordonnées, des bâtiments plus rationnels et des aires de stockage extérieures mieux organisées sont programmés.

Cette nouvelle utilisation du site permet de retrouver des espaces extérieurs libres de toute activité, désimperméabilisés et revégétalisés.

Le projet proposé est fonctionnel, et durable avec un souci de facilité, de gestion, de maintenance, d'exploitation, de sécurité, de pérennité des ouvrages et de qualité environnementale.

Les enjeux du développement durable sont pris en compte au travers des démarches engagées dans la conception des aménagements.

Afin de limiter les impacts sur le site la réalisation de la restructuration de la base nautique du Roucas Blanc se fera dans une démarche de qualité environnementale et de construction responsable avec plusieurs objectifs :

- Le Niveau Argent de la démarche Bâtiment Durable Méditerranéen (BDM), avec les prérequis Or.
- Les niveaux E3-C1 du label Energie + Carbone
- L'intégration paysagère des aménagements dans le site du Roucas Blanc
- La stratégie d'intégration du développement durable dans le projet, avec :
- La certification Eiffinature consacrée entièrement à la prise en compte de la biodiversité dans les projets de construction, de rénovation et d'aménagement
- Des objectifs qualitatifs en termes de confort visuel et thermique

Toutes les thématiques attenantes au développement durable ont été intégrées avec transversalité dans le projet architectural et technique.

B.2.3 - PLAN DE SITUATION

Le projet de modernisation du stade nautique est localisé dans la notice explicative justifiant l'intérêt général du projet : « Implanté sur le territoire de la commune de Marseille, dans la rade Sud de Marseille, au droit du stade nautique du Roucas-Blanc situé au pied de la Corniche Kennedy, au Nord du Parc Balnéaire du Prado ».

Cette partie ne comporte donc que le Plan de situation au 1/25 000.

Est porté en nota bene de ce plan :

« Le périmètre représenté ci-dessus, centré sur la Marina, correspond au périmètre d'analyse de l'étude d'impact. Il prend en compte l'ensemble des aménagements pérennes du projet Terre et du projet Mer, définis au stade avant-projet en février 2021.

⇒ Il est prévu une actualisation de l'étude d'impact et un élargissement du périmètre d'étude aux zones d'implantation des installations temporaires lorsque les aménagements (notamment temporaires) seront plus précisément définis ».

B.2.4 - DEROULEMENT DES TRAVAUX

✓ Travaux terrestres

Le périmètre d'intervention des travaux terrestres se divise en deux secteurs :

• Le secteur Nord, entre l'Hôtel Nhow et le Club nautique La Pelle

• Le secteur Sud, au sud de la Pelle.

Les aménagements nouvellement créés auront ainsi deux usages distincts successifs dénommés « Phase JO » et « Phase Héritage ».

Les travaux couvriront une durée totale de 28 mois et s'échelonneront en 2 grandes étapes :

• La phase 1, prévue de janvier 2022 à octobre 2023, d'une durée totale de 21 mois, les travaux étant interrompus lors des périodes estivales (juillet et août). Elle correspond à la réalisation des ouvrages pour les JO et comprend le maintien de certaines activités sur le site (Centre municipal de voile, USPL et Pôle France Voile).

• La phase 2, programmée après les JO entre octobre 2024 et avril 2025, aura une durée globale de 7 mois. Elle correspond aux travaux complémentaires pour la livraison des ouvrages "Héritage" post-JO. Elle aura pour objet de donner aux bâtiments leurs fonctionnalités « Héritage ». Cette phase ne comprend ni de terrassements, ni de travaux de gros œuvre.

L'enjeu est de maintenir le fonctionnement du centre municipal de voile jusqu'en décembre 2021 afin de ne pas pénaliser l'accès aux activités nautiques des groupes scolaires, de permettre aux adhérents de l'école de voile de poursuivre leurs activités ainsi qu'aux services devant avoir un accès direct à la mer de fonctionner.

Après cette date, les activités du centre municipal de voile seront déplacées vers la plage du grand Roucas, dans le bâtiment dit « Train des Sables » qui aura été aménagé pour les recevoir.

Les entités fonctionnelles maintenues sur site pendant les travaux sont les suivantes :

- Les activités municipales liées au fonctionnement du centre municipal de voile (jusqu'en décembre 2021)
- L'USPL sans discontinuité
- Le Pôle France Voile sans discontinuité.

La gestion de la coactivité du chantier avec les services maintenus respectera la différenciation des flux et le confinement de la zone de travaux se fera par des clôtures opaques.

L'entrée du chantier sera réservée au seul personnel du chantier et aux personnes autorisées. Pour réduire la coactivité, les locaux provisoires du centre municipal de voile seront établis dans le bâtiment Courbet en Secteur Nord, avant d'être localisés sur le Parc Balnéaire du Prado à partir de la fin de l'année 2021.

La mise à l'eau existante dans l'enceinte de ce secteur permettra un maintien de l'activité dans des conditions optimales.

L'USPL sera maintenue sur site au niveau du secteur Nord dans les bureaux modulaires prévus sur la durée des travaux de la phase 1. Ces locaux provisoires seront installés à proximité d'un ponton pour permettre l'accès rapide aux bateaux.

Les activités du Pôle France Voile seront maintenues dans les bâtiments situés au Nord du secteur Sud, à la place de l'actuel centre municipal de voile. Un complément de locaux modulaires sera mis en place à proximité des bâtiments existants pour fournir les surfaces prévues au programme. Le site offre également de la place pour le stockage des bateaux et une grue existante est disponible à proximité pour maintenir les activités de l'atelier mécanique du Pôle France Voile.

Les locaux dédiés au personnel de chantier sont prévus dans le bâtiment des Moussees sur le secteur Nord pour toute la durée des travaux. En complément des sanitaires, des « cabanes à plans » seront installées sur le secteur Sud afin de limiter les allées et venues entre le secteur Sud et le secteur Nord.

Cette organisation du chantier, sera facilitée par la société PLANITEC, prestataire titulaire d'une mission OPC- I (Ordonnancement Pilotage Coordination-Interchantiers) mandaté par la DDJOGE qui interviendra dès la fin de démolitions et en période de préparation afin d'accompagner les maîtrises d'ouvrages et les entreprises.

Le détail du phasage des travaux terrestres est présenté dans l'annexe 7 de l'étude d'impact :

- Travaux de démolitions
- Mise en œuvre des installations chantier
- Travaux de terrassement et de gros œuvre (en blanc)
- Travaux de second œuvre
- La livraison des bâtiments

Dans les deux dernières phases, l'implantation des bâtiments est la même, seules les fonctionnalités changent : le stade nautique sera libéré sur la durée des JO de ses fonctions régulières (hors Pôle France et Partenaires Institutionnels) afin de dégager les espaces nécessaires à l'accueil de l'événement.

Calendrier prévisionnel des travaux terrestres

Un tableau 3 à la page 42/104 du document présente le calendrier prévisionnel des Travaux

✓ Travaux maritimes

Le périmètre des travaux maritimes est inclus au sein de la Marina et représenté sur la figure 15 du document.

Les travaux auront une durée totale de 16 mois (y compris période de préparation) et s'échelonneront de février 2022 à juin 2023.

Aucun travail significatif n'est prévu en période estivale (juillet / août). Ces derniers se concentreront au printemps 2022 et à l'automne/hiver 2023. Les principales étapes d'intervention sont les suivantes :

- Période préparatoire : mi-février 2022 à mi-avril 2022
- Dragage : avril 2022 à juin 2022 puis septembre 2022 à novembre 2022
- Digue intérieure : novembre 2022 à mars 2023
- Quai du Pole Technique : octobre 2022 à février 2023
- Quai central : décembre 2022 à février 2023
- Circulation piétonne : septembre 2022 à juin 2023

Les plans des principaux aménagements sont présentés dans la Partie IV suivante : "Caractéristiques principales des ouvrages"

B.2.5 - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES

✓ Travaux terrestres

Ces travaux sont liés à l'aménagement des espaces terrestres de la base nautique comprenant les terre-pleins et les bâtiments. Ils portent sur la :

- Démolition de plusieurs bâtiments existants,
- Réhabilitation du bâtiment Courbet (secteur Nord),
- La reconstruction de 5 groupes de bâtiments qui serviront pour les JO et constitueront l'héritage des Jeux.

Les aménagements nouvellement créés auront ainsi deux usages distincts successifs dénommés ci-après « Phase JO » et « Phase Héritage ».

Le plan de masse paysager du projet en phase JO est présenté en Figure 32 et en Annexe 2 de l'étude d'impact.

- ⇒ Le plan de masse paysager du projet en phase Héritage est présenté en Figure 17 et Annexe 1 de l'étude d'impact.

Principe de l'héritage dans le contexte olympique.

L'Héritage est une partie essentielle de tout projet de Jeux Olympiques moderne.

Dans le contexte olympique, l'Héritage correspond aux impacts et bénéfices durables du projet. Le CIO définit cinq catégories d'Héritage qui incluent notamment les trois sphères du développement durable : Environnement, Economie et Société, ainsi que le Sport et le Développement urbain.

La gestion générale des Jeux a pour ambition d'éviter ou atténuer les effets négatifs potentiels et de concrétiser les résultats positifs nets. Cela est rendu possible par une démarche proactive d'évaluation de l'impact et de planification de l'Héritage mise en place dès le début du projet et pendant toute sa durée de vie.

Ainsi, dès sa conception, le projet de modernisation du stade nautique s'inscrit dans une approche globale du développement du site et des activités en vue de la phase Héritage en intégrant :

- ⇒ Une volonté de développer l'offre et les pratiques nautiques tant pour améliorer et renforcer les pratiques courantes que renforcer le rôle de Marseille sur la scène nautique internationale,
- ⇒ Un aménagement urbain et paysager permettant de raccorder le futur stade nautique à son environnement proche, tout en préservant une sécurité suffisante dans la gestion de l'activité.

L'accueil des JO constitue un levier pour la mise en œuvre du projet Héritage, lequel intègre dès sa conception les enjeux autour de l'héritage d'accueil des activités et fonctions régulières et événementielles autres qu'olympiques.

La conception du projet Héritage est par ailleurs basée sur la volonté d'assurer une cohérence globale de fonctionnement des différentes activités regroupées sur le site. Chaque entité dispose ainsi d'une autonomie fonctionnelle performante au sein d'un aménagement favorisant une synergie globale.

D'une manière générale, l'ambition du projet est de favoriser un maximum de modularité et de polyvalence à l'ensemble des installations, à même de s'adapter aux différentes configurations qu'elles soient dans un mode de fonctionnement quotidien ou événementiel post olympique.

Plus spécifiquement, les aménagements proposés ont pour objectifs à termes de :

- Améliorer la qualité d'accueil et d'organisation des pratiques et des activités pour des usagers aux attentes spécifiques,
- Favoriser les différentes pratiques dans un cadre sécurisé tout en permettant une bonne cohabitation et une mutualisation des moyens entre les acteurs,

- Requalifier les équipements du stade nautique de Marseille en les considérant comme de véritables « pièces urbaines » à même de valoriser et tisser de nouveaux liens avec le quartier mais également comme éléments d'un « projet paysager », notamment depuis le Parc Balnéaire du Prado, avec lequel il entrera en résonance,
- Bâtir un équipement dédié à la découverte, l'apprentissage, le perfectionnement et la pratique d'activités nautiques sous toutes ses formes et à l'amélioration des conditions d'accueil d'activités extra nautiques.

Le plan de masse du projet en phase Héritage est présenté en Annexe 1 de l'étude d'impact.

⇒ **La digue réalisée dans le cadre des travaux maritimes n'apparaît pas sur cette image.**

Parti architectural et paysager

La base nautique, l'Hôtel Nhow, le Club nautique La Pelle, le Parc Balnéaire du Prado et ses plages s'articulent dans un paysage artificialisé en arc de cercle autour du bassin, formant l'anse du Roucas Blanc.

Le projet architectural et paysager souligne un principe radioconcentrique le long des glacis pour renforcer le sentiment de quiétude apporté par l'arc de cercle et le rang de palmiers existant insiste encore sur cette forme douce et régulière.

L'implantation du projet répond ainsi au besoin d'établir une relation harmonieuse des bâtiments avec leur environnement en valorisant le potentiel du site, sa topographie, sa fonctionnalité et ses liaisons visuelles vers une mise en scène du plan d'eau de la Marina, pièce maîtresse du dispositif qui concentre ainsi toutes les attentions.

L'ensemble des installations s'organise ainsi de manière rayonnante autour du bassin dans une symbolique d'arène nautique. Le projet décompose le programme en différentes unités autonomes reliées entre elles par des débords de couvertures et des coursives évoquant un vocabulaire maritime dans une cohérence fonctionnelle globale.

⇒ **Le nouvel équipement**, par son inscription dans son environnement et le réaménagement de ses abords, **viendra tisser des liens à de multiples niveaux** :

Au niveau urbain, en se calant le long de la Promenade Georges Pompidou avec une volumétrie en rez-de-chaussée permettant de conserver une transparence visuelle entre les bâtiments sur le stade nautique et au-delà sur le paysage maritime.

Au niveau du paysage et du Parc Balnéaire du Prado, l'équipement s'intègre de manière harmonieuse vis-à-vis de sa topographie vallonnée permettant ainsi de conserver pour le public, depuis les hauteurs du Parc Balnéaire, des vues sur l'ensemble du dispositif du stade nautique et au-delà sur la baie, continuité visuelle et paysagère renforcée par le traitement végétalisé de la toiture qui prolongent le parc balnéaire du Prado.

En symétrie autour de l'entrée, à l'axe depuis le futur rond-point de l'Avenue Kennedy, les volumétries se jouent de l'horizontalité pour exprimer une nouvelle topographie en résonance aux buttes des plages du Prado. Tout est à la fois orienté vers la mer et protégé, à l'épreuve du climat. Le projet propose par ailleurs un traitement qualitatif des espaces extérieurs, avec une forte

attention portée à la qualité d'usage et à la pérennité d'entretien dans le temps. Face à cet horizon, l'espace est propice à la contemplation de grands événements sportifs.

- **Au niveau des conditions météo**, afin de se protéger du vent dominant et des embruns, les accès des bâtiments ne sont pas orientés au Nord et sont protégés par des débords de toiture et des systèmes de sas et les façades vitrées sont orientées plutôt vers le Sud.
- **Au niveau du parc Balnéaire du Prado**, l'intégralité des toitures sera très visible des alentours. Plus généralement, il s'agit d'un site vu « d'en haut » et son inscription dans le site passe par la valorisation à la fois esthétique et environnementale de ce plan. Cela se traduit par la création d'un écosystème végétal adapté et systémique qui s'articule depuis le sol existant jusqu'aux toitures permettant une continuité visuelle entre les espaces végétalisés du parc et les bâtiments qui s'y déploient. Cela participe de l'isolation et de la performance thermique générale des enveloppes du bâtiments, véritable gain par rapport aux caractéristiques des bâtis existants sur le site.
- **À la façon d'une grande place publique**, l'espace du nouveau stade nautique sera inscrit dans un bâti (espace servant) dont l'usage et la fonction sont en rapport immédiat aux espaces de mise à l'eau et de stockage (espace servi).
 - ⇒ L'organisation des espaces bâtis détermine les typologies de fonctionnalités. On trouve dès l'accueil, en partie Sud, les lieux de vestiaires, salle à manger des stagiaires, formations, stockages, en lien direct avec les activités actuelles et futures pour les jeunes.
 - ⇒ L'entrée du site au droit du futur giratoire est annoncée par la création d'une faille entre les bâtiments. Le Parvis d'accueil, est ainsi une véritable fenêtre ouverte sur le stade nautique cadrant et mettant en scène le plan d'eau personnalisant l'image et le rôle de la ville de Marseille sur la scène internationale.
 - ⇒ C'est le lieu public de cette base, il constitue la porte d'entrée de toutes les fonctions (véhicules, piétons, secours, livraisons...).
 - ⇒ Aménagée à l'endroit d'une voie existante, la voie de desserte reliant les différents pôles est positionnée au sud du site. Directement accessible depuis l'entrée et le nouveau rond-point, elle desservira d'un côté une aire de stationnement dont l'accès sera réservé et de l'autre une voie qui permettra de relier le pôle France Voile en longeant la butte paysagère. Cette voie, dont l'accès des véhicules sera contrôlé pourra néanmoins être empruntée librement par les piétons et les cyclistes.
- **À l'échelle de l'Anse du Roucas Blanc**, une voie de desserte intérieure au site permet d'accéder à l'ensemble des glacis et zone de stockages. Les cheminements piétons intérieurs au site sont mis en place le long des bâtiments de manière à assurer une sécurisation maximale des usagers. De larges débords de dalles et de claustras verticaux protégeront les circulations des intempéries.

- Implantation générale

L'implantation des bâtiments, figure 21, sera identique en phase JO et en phase Héritage. La dénomination des bâtiments correspond aux fonctionnalités de la phase Héritage. Le projet de réaménagement du stade nautique du Roucas Blanc s'organise ainsi en 6 séquences d'occupation du Sud vers le Nord :

- Dans le secteur Sud (bâtiments 1 à 5 nouvellement créés) :
 - Le pôle France Voile (Bât. 1)
 - L'Ecole de voile, composée des deux sous-ensembles
 - « Accueil et encadrement pédagogique » (Bât. 2)
 - « Vestiaires, magasins, stockages » (Bât. 3) ;
 - Le pôle activités nautique (Bât. 4) ;
 - Le pôle technique (Bât. 5).
- Dans le secteur Nord :
 - Le pôle institutionnel / USPL (correspondant au bâtiment Courbet réhabilité).

- Organisation des accès et des flux

Le projet prévoit une ouverture totale du site au public, permettant un accès libre et gratuit au littoral le long du rivage.

Le public piéton peut accéder au site depuis le parvis vers la zone des glacis et circuler sur l'ensemble des terre-pleins, à l'exception de la zone du pôle technique dont l'accès est contrôlé pour des raisons de sécurité (présence d'une grue, manœuvres de véhicules et de bateaux).

Les flux principaux en phase Héritage sont présentes sur la figure 23.

Un dispositif de portails et clôtures mobiles est mis en place entre les bâtiments afin de sécuriser le site en dehors des heures d'ouverture du site.

Afin d'assurer la sécurité des usagers et du public et préserver l'organisation fonctionnelle du site les flux piétons dits « publics » sont clairement distingués de ceux du pôle technique (stationnement et circulation) avec l'aménagement d'un accès réservé pour le pôle technique depuis la promenade Georges Pompidou. Ce secteur est ceint de clôtures et son fonctionnement est assuré par une série de portails sous contrôlé d'accès.

Enfin, une circulation piétonne est créée dans la pente de la butte au sud des bâtiments 2 et 3 afin de relier le parvis à la butte du Petit Roucas et ainsi assurer une liaison avec le parc balnéaire du Prado.

- Caractéristiques des aménagements et organisation fonctionnelle

Les bâtiments étant identiques en phase JO et en phase Héritage, les plans de masse détaillés fournis en annexes 2 de l'étude d'impact sont représentatifs des activités en phase Héritage.

La configuration des aménagements en phase JO, est également en Annexe 2 de l'étude d'impact.

➤ Bâtiment 1 « pôle France Voile »

Le bâtiment 1, dit « pôle France Voile » est un bâtiment en R+2, dont les surfaces principales sont présentées dans le tableau suivant :

- Surfaces utiles (m2) 2 483
- Surfaces de plancher (m2) 2 803

L'implantation du pôle France Voile, en point d'orgue de la composition rayonnante du stade nautique, s'ouvre sur la mer. Il bénéficie ainsi d'une triple orientation (Plan d'eau et glacis / Mer / Parc balnéaire et plages) qui renforce et amplifie son attractivité sur le site. Néanmoins, son insertion dans le site, adossé au relief du parc lui permet de rester discret et de ne pas briser les perspectives vers la mer qui s'ouvrent à cet endroit.

Son emplacement actuel près de la digue est conservé, répondant ainsi parfaitement aux attentes des utilisateurs. Cela lui permet notamment un fonctionnement en totale autonomie, sans être perturbé par les autres entités du stade nautique qu'elles soient publiques ou associatives. Cela permet également lors des mises à l'eau des embarcations et pendant les manœuvres, les conduisant à la sortie du bassin d'évolution, de ne pas avoir de croisement de flux entre les athlètes et les nombreux usagers (stagiaires enfants, adultes du centre municipal de voile et du Club La Pelle).

Les locaux s'organisent sur 3 niveaux :

- Au rez-de-chaussée :
 - Les espaces d'accueil communs au pôle et à ses partenaires ;
 - Les espaces vestiaires et leurs espaces casiers en tampon sécurisé, accessibles à la fois depuis l'intérieur et l'extérieur donnant directement sur le glacis ;
 - La salle de préparation physique bénéficiant d'un éclairage naturel confortable par de larges ouvertures ;
- Au 1er étage :
 - Les locaux supports de l'activité du pôle France ;
 - L'espace préparation « en salle » ;
 - Les espaces de formation et de convivialité.
- Au 2ème étage, des terrasses panoramiques pourront être investies lors de différentes manifestations offrant un point de vue spectaculaire sur le paysage maritime.
- Au sud du bâtiment, il est prévu un espace logistique. Celui-ci comprend :
 - Un espace matérialisant 17 emplacements pour minibus et 2 stationnements PMR, ainsi que des emplacements vélos (10 arceaux) ;
 - Un espace de stockage extérieur, permettant notamment le stockage de 30 remorques pour les bateaux ;
 - Un emplacement réservé au stockage de matériel nautique et l'accueil temporaire de containers pour le chargement / déchargement d'équipement entre les compétitions sportives ainsi qu'à l'hivernage sur remorques.

Au niveau du pôle France, aménagement de nouvelles liaisons fonctionnelles vers la plage du Petit Roucas.

L'aménagement préserve la qualité paysagère du Parc de manière à la rendre accessible au public depuis le parvis créé, profitant ainsi de vues surélevées face à la mer que cela soit en mode courant ou en mode événementiel. La séparation visuelle et physique avec la zone de stockage en contrebas se fera par une clôture végétalisée de plantations basses.

➤ **Bâtiment 2 « Ecole de Voile »**

D'un seul niveau, abritera en phase héritage les magasins de stockage et les locaux destinés à la formation, la sensibilisation et l'encadrement pédagogique des usagers nécessitant la proximité de l'eau.

- Surfaces utiles (m2) 893
- Surfaces de plancher (m2) 1 024

Les vestiaires du personnel permanent et des vacataires sont positionnés au plus près des installations nautiques et des vestiaires collectifs des pratiquants

Les magasins de stockage de matériel courant, par leur capacité à recevoir du matériel nautique de différente nature, mutualisable avec l'ensemble des acteurs du site, sont positionnés entre le Pôle France (matériel haut niveau) et les vestiaires des pratiquants, à proximité immédiate des locaux associatifs.

➤ **Bâtiment 3 « Ecole de Voile »**

Ce groupe de bâtiments, dont la partie Est comprend un étage, abritera en phase héritage les vestiaires et la zone d'accueil de l'Ecole de Voile.

- Surfaces utiles (m2) 1 419
- Surfaces de plancher (m2) 1 778

En accès direct depuis le parvis public l'accueil principal est implanté dans le bâtiment 4. Accessible par l'ensemble des usagers (agents du stade, encadrants, stagiaires, visiteurs), il constitue la « rotule » du projet de réaménagement connectant l'espace public extérieur avec le stade. Il orientera les différents publics aux installations nautiques et permettra de renseigner les visiteurs sur les activités du site, tout en assurant un contrôle des installations et des accès.

La localisation du responsable de la base et de la division des activités nautiques dans ce bâtiment facilite la gestion du site au quotidien et l'information du public, notamment pour les inscriptions des usagers aux pratiques sportives. L'accueil desservira de manière privilégiée la zone dite « humide » et sera un passage obligé pour les pratiquants avant de rejoindre les locaux vestiaires.

Les circulations extérieures seront protégées des intempéries.

L'ensemble des différentes fonctions de l'Ecole de voile sont regroupées dans deux bâtiments distincts selon leur nature :

- Une zone dite « sèche » dans le bâtiment 3 regroupant les activités telles que l'accueil des stagiaires, la formation, la salle à manger de stagiaires, complémentaires des activités de la zone « humide » et qui nécessitent la proximité de l'eau, dans un bâtiment longeant la Promenade Georges Pompidou.
- Une zone dite « humide », dans le bâtiment 2, regroupant des locaux de stockage, et de vestiaires.

La salle à manger des stagiaires est à l'interface entre l'accueil et les espaces de vestiaires. Il n'y a pas de préparation de repas sur site.

Les vestiaires pratiquants sont conçus de manière à apporter une grande flexibilité en fonction des besoins : séparation en fonction des classes d'âge, capacité à écrêter des pics de fréquentation importants, niveaux de confort différents (vestiaires groupes et cabines individuelles).

L'espace formation et sensibilisation se caractérise par une très grande polyvalence et fonctionnalité grâce à des cloisons amovibles séparatives.

La salle de réunions pédagogiques pour des clientèles diversifiées, espace de briefings et débriefings en usages courants et événementiels est positionnée à l'étage.

➤ Bâtiment 4 « Pôle activités nautiques »

C'est un bâtiment dont la partie sud présente un étage, qui accueillera, en phase héritage, des activités nautiques, opérées par la Ville de Marseille et des partenaires associatifs. Il comprend des locaux pour les partenaires, des vestiaires, et des locaux de stockage de matériel nautique ou d'équipement individuels...

- Surfaces utiles (m2) 602
- Surfaces de plancher (m2) 904 Le pôle Activités nautiques abrite :
 - Un sas d'entrée permettant d'accéder à l'intérieur du site depuis le parvis central.
 - Des vestiaires collectifs,
 - Des locaux de stockages d'équipements nautiques et gréements,
 - Des locaux et espaces pour les partenaires associatifs,

Le sas d'entrée permet un accès autonome par badges du parvis central à l'intérieur du site. Il sert en son centre l'accès au pôle associatif.

La zone de vestiaires collectifs est organisée comme un aménagement de vestiaires/douches/sanitaire de type « piscine » à savoir un espace commun pour la préparation à l'activité (déshabillage/habillage) composé de cabines individuelles, de cabines pour PMR, ainsi que de 4 cabines permettant l'accueil de 15 pratiquants, de casiers permettant le rangement des affaires, de blocs douches hommes et femmes, et des blocs sanitaires hommes et femmes.

Les zones de stockages sont équipées de deux accès côté mer :

- Un accès permettant le transfert de matériel : celui-ci est matérialisé par une porte sectionnelle de 3,5 m de large et de 3 m de haut,
- Un accès piéton via une porte de 0,90 m de large intégrée préférentiellement dans la porte sectionnelle.

L'ensemble des accès est équipé d'ouvertures sur contrôles d'accès et/ou digicode.

Les zones de stockages couvertes sont matérialisées par des cloisonnements grillagés permettant d'offrir différents espaces ainsi que des casiers de rangement de matériel.

Ces locaux de stockages étant considérés comme locaux de stockages humides, ils sont équipés de siphons de sol ainsi que de points d'eaux à l'intérieur et à l'extérieur.

Les locaux associatifs et leurs espaces de stockage spécifiques sont accessibles directement depuis l'extérieur. Ils sont composés de 5 box de stockage associés à un espace partagé central ainsi qu'un espace de formation.

A l'arrière du bâtiment 4, les espaces extérieurs sont affectés à du stockage d'embarcations nautiques sur un sol constitué d'un mélange terre / pierre.

La loge de gardiennage est positionnée au rez-de-chaussée du pôle « activités nautiques », proche du parvis d'accueil pour mieux en contrôler les accès. Elle comprend un espace sommeil et un espace bureau, un report vidéo des caméras du site et un report de l'interphonie de l'accès principal.

➤ Bâtiment 5 « Pôle technique »

Le pôle technique est constitué de deux bâtiments en rez-de-chaussée, avec une zone de travail extérieure entre les deux bâtiments.

• Surfaces utiles (m²) 1 124

• Surfaces de plancher (m²) 1 169

Le pôle technique regroupera dans une seule entité différents corps de métiers assurant la maintenance et l'entretien des équipements techniques de la base. L'entrée à la division technique sera commune avec celle du site, avec l'ensemble des pôles du stade nautique.

L'aménagement d'un accès secondaire technique depuis la Promenade Georges Pompidou est néanmoins prévu pour faciliter l'accès lors de l'acheminement de gros matériel notamment.

De configuration en nef, il regroupera d'un côté la division technique avec les ateliers de mécanique et stockage et de l'autre, la division plage et équipements.

L'espace central dégagé servira de zone de travail complémentaire protégée des intempéries par une bâche.

De nombreux espaces de stockages extérieurs complémentaires seront positionnés en périphérie des ateliers ainsi que les stationnements pour les véhicules de service et du personnel.

➤ Bâtiment 6 « Courbet Pôle institutionnel »

Ce bâtiment en rez-de-chaussée, est un bâtiment réhabilité. Il comprendra, en phase Héritage, les locaux nécessaires à l'USPL, aux partenaires sûreté (Vététistes), aux partenaires du Parc National des Calanques ainsi que des locaux techniques.

Les surfaces principales de ce bâtiment sont présentées dans le tableau suivant :

- Surfaces utiles (m2) 323
- Surfaces de plancher (m2) 492

L'ensemble des locaux de l'USPL seront relocalisés dans le bâtiment Courbet réhabilité, dans le secteur Nord. Ce bâtiment pourra également accueillir d'autres partenaires de la Ville de Marseille, comme le Parc National des Calanques.

- Espaces extérieurs communs

Face aux bâtiments créés ou réhabilités des espaces communs sont aménagés : glacis de mise à l'eau, zones de stockages polyvalentes, espaces verts, voies d'accès et cheminement piétons. Ces espaces représentent une surface totale d'environ 32 000 m2.

- Organisation de la Marina en phases JO et Héritage

Les aménagements prévus ayant vocation à perdurer dans le temps, seule l'organisation fonctionnelle des aménagements est adaptée pour permettre le déroulement des Jeux.

Ainsi, le stade nautique sera libéré de ses fonctions régulières (hors Pôle France et Partenaires Institutionnels) sur la durée des JO et l'ensemble des travaux de cette phase aura été livré. Cette configuration permet de disposer des espaces et locaux nécessaires à l'accueil de l'événement.

L'accueil des JO mobilisera l'ensemble des équipements nautiques de la base avec les glacis de mise à l'eau, les espaces de stockage des bateaux et de stationnement, et les espaces événementiels prévus en Héritage.

- **Sur le plan organisationnel**, la programmation de principe en phase JO dans le périmètre d'intervention développe 7 entités fonctionnelles :

- Les services de diffusion (BRS)
- Les opérations de presse (PRS)
- Les services médicaux (MED)
- Le contrôle antidopage (DOP)
- Les espaces génériques SPORT (SPT)
- La sécurité (SEC)
- La technologie (TEC) [cf. V5].

Les besoins de ces entités en termes de surface sont en adéquation par rapport aux surfaces disponibles dans les bâtiments créés.

La mise à disposition de ces bâtiments aux organisateurs des JO permet de garantir un maximum d'espaces disponibles extérieurs pour assurer les besoins actuels et futurs.

L'organisation générale du projet est conforme au diagramme d'organisation fonctionnelle PARIS 2024. La logique d'implantation des espaces met en évidence la simplicité des circulations et la rationalisation des liaisons.

A l'intérieur du périmètre, afin d'assurer la sécurité du site et éviter des croisements de flux des groupes accrédités (Mediaş, Athlètes)

- L'ensemble des services de diffusion et de presse est implanté au Nord
- L'ensemble des zones réservées aux athlètes est implanté au Sud.

- Travaux maritimes

Le plan de principe des interventions maritimes est présenté en Figure 16.

Les travaux maritimes consistent en plusieurs aménagements au sein de l'Anse du Roucas-Blanc.

Ces derniers consistent en :

- Une opération de dragage du plan d'eau
- La mise en œuvre de dispositifs de protection du plan d'eau (digue intérieure mixte et dispositifs d'avivement)
- La création d'une circulation piétonne au Nord de l'anse
- L'aménagement du quai du pôle technique
- Le confortement des glacis
- La réorganisation des mouillages
- L'aménagement d'un quai central

- Dragage du plan d'eau

Une étude sédimentaire a été réalisée par OCE.

Cette étude est en cours d'actualisation dans le cadre des études de niveau PRO et ne comprend donc pas toutes les évolutions présentées ci-après.

L'accueil des épreuves de voile des JO au sein de l'anse du Roucas Blanc nécessite une profonde réorganisation et optimisation du plan d'eau avec opération de dragage préalable également nécessaire au confortement et au développement des activités nautiques régulières souhaitées en phase Héritage.

Une bathymétrie de projet a été construite en respectant une pente de 1/5 à 1/4 sur fonds sédimentaires ainsi qu'en pied d'ouvrage. Pour se faire, 7 zones de dragage pour lesquelles les objectifs de bathymétrie projet sont les suivantes. Ces zones sont précisées dans le dossier DUP en pages 72 et 73.

Il a été pris en compte les aménagements suivants :

- En zone C2, le creusement d'une souille à -3,63 m NGF permettant d'accueillir la nouvelle digue intérieure
- En zone D : l'intégration dans la digue d'une buse d'avivement dont la base est à la cote -1.5 m NGF
- En zone B : l'intégration dans la digue d'une buse d'avivement dont la base est à la cote -2.5 m NGF.
- La zone H ne sera pas draguée.

- Protection du plan d'eau

La protection du plan d'eau vise à apporter des solutions pérennes aux problèmes d'envasement de l'anse et aux détériorations des ouvrages lors d'épisodes de fortes houles.

Le programme d'intervention envisagé consiste en :

- La suppression de la digue existante côté Nhow Hôtel
- La création d'une digue mixte intérieure complémentaire
- La création d'ouvrages hydrauliques d'avivement.

- Dépose de la digue côté Nhow Hôtel

La digue devant le Nhow Hôtel mal configurée sera déposée au profit d'une digue intérieure, préalablement aux opérations de dragage.

- Création d'une digue intérieure mixte

Pour limiter les effets des vents sur l'agitation du plan d'eau une digue intérieure mixte de 75 m sera établie perpendiculaire à la digue A et distante de 65 m de l'excroissance de la digue du Pôle France avec une largeur émergée de 15 m environ. Cette digue sera en enrochements côté passe et en appui sur un quai côté darse avec un musoir vertical en tête de digue.

- Création d'ouvrages hydrauliques

Pour améliorer la qualité des eaux dans le bassin par avivement naturel de l'anse par l'ajout de buse dans les digues. Les courants seront très faibles vue la très faible différence de charge de part et d'autre de ces buses. Ces buses ne permettront donc pas de créer des vitesses d'écoulement susceptibles de chasser les sédiments du bassin ou de les empêcher de s'y déposer mais permettront une nette amélioration de la circulation de l'eau et de sa qualité au sein du plan d'eau.

Voir Partie V de l'étude d'impact et son annexe 9.

Les buses seront localisées :

- Au Nord de la digue intérieure, dans la digue principale pour renouveler l'eau du nouveau bassin créé entre ces digues et la terre
- À l'enracinement de la digue secondaire au Sud pour renouveler l'eau dans le Sud du bassin.

L'aménagement JO 2024 modifiera plus spécifiquement les conditions de courants dans le bassin au Nord de la digue intérieure que dans la partie Sud du bassin.

Les buses seront équipées d'un barreaudage suffisamment serré pour éviter le risque qu'un baigneur ne tente une traversée.

- Aménagement d'une circulation piétonne

Un dispositif de circulation piétonne (passerelle périphérique) sera mis en place le long de la rive Nord du bassin jusqu'à la digue mixte. Ce cheminement se prolonge sur la digue mixte jusqu'au musoir. Le linéaire est d'environ 230 m.

D'une largeur minimale de 2.5 m, il permettra l'amarrage de pannes flottantes perpendiculaires. L'ouvrage positionné 50 cm au-dessus du niveau de l'eau, sera équipé d'un réseau d'eau (pour l'entretien des navires) et d'électricité (pour la connexion de bornes) sur une partie de son linéaire entre les pontons A et G en configuration JO.

Il sera détaché de la rive actuelle de 2 m et s'y connectera par un système de passerelle avec portique afin de pouvoir contrôler les entrées/sorties au besoin. Il s'agira la plupart du temps de pontons flottants avec pieux guides de faible hauteur permettant de s'adapter au niveau de l'eau horizon 2050.

Une partie sera disposée en encorbellement le long du quai situé entre l'hôtel et l'actuelle station d'avitaillement. La partie au niveau du terrain de volley du club de la Pelle ne sera que pour la période des JO.

Les liaisons entre éléments d'appontement seront de type semi-rigide.

Les parties susceptibles d'être en contact avec les coques des navires seront protégées par des défenses caoutchouc.

Les profils de rive des pontons comporteront un rail encastré ou une glissière sur le nu supérieur pour permettre la fixation ou le déplacement des pontets d'amarrage des navires.

- Aménagement du quai du Pôle technique (quai nord)

Prolongement du quai existant

Le prolongement du quai sur environ 260 m² (21m x 12,30m), améliorera le pôle technique pour l'entretien des embarcations et des unités moteurs d'accompagnement. Son altimétrie et celle de la zone technique seront identiques afin de faciliter les manutentions des unités.

Ce quai sera aménagé pour permettre l'accueil de la station d'avitaillement, une grue ainsi que l'aire de carénage.

Il s'agira d'une structure entièrement bâtie sur pieux permettant une libre circulation de l'eau sous les dalles. Des éléments de grande longueur sont battus à l'aide d'un mouton à air comprimé et les pieux sont reliés par un système de poutres en béton armé, portant la dalle du quai.

Concernant la superstructure, la mise en œuvre d'éléments préfabriqués et des techniques de clavage hors d'eau est privilégiée afin de limiter le coulage de béton. Chevêtres et dalles sont

également conçues d'éléments préfabriqués, pour limiter la charge des engins de levage et garantir une meilleure durabilité de l'ouvrage.

- Aire de carénage

L'aire de carénage n'accueillera que des activités de rinçage de bateaux semi-rigides de 6 à 8 m maximum. Les opérations de maintenance ou d'entretien plus importantes (peinture, entretien des moteurs notamment) sont déportées dans les ateliers aménagés du bâtiment 5.

L'aire de carénage couvrira une superficie de 180 m² (15m x 12m) sur la zone technique au droit du quai du Pôle technique, en lieu et place de l'actuelle zone de parking. Son calage en plan est dicté par l'accessibilité des poids lourds à la zone de la grue et à la cuve, selon un fonctionnement giratoire marqué au sol.

Elle permettra l'accueil simultané de 2 bateaux semi-rigides (de 6 à 8m).

La plateforme sera constituée d'une dalle béton étanche et clôturée par un muret pentée à 2% pour permettre l'écoulement des eaux jusqu'à un caniveau grille implanté sur toute la largeur de l'aire technique.

Les eaux de ruissellement de ce terre-plein (pluviales et effluents de carénage) sur cette dalle sont collectées en point bas de l'aire, via un caniveau toute largeur, vers un débourbeur / déshuileur avant rejet dans le réseau des eaux usées.

- Station d'avitaillement

- La nouvelle station d'avitaillement sera positionnée sur le quai du Pôle technique avec :
 - Une cuve de 5 000 litres
 - Une pompe
 - Un compteur et une borne de distribution positionnés à l'angle du quai côté Club de la Pelle.

La cuve sera intégrée dans une enceinte préfabriquée en béton, suspendue aux structures de l'extension du quai, en sous-face de hourdis. Elle sera sous la zone technique avec un espace de dépotage accessible aux camions citernes et sécurisé vis-à-vis de la circulation piétonne.

Les conduites de carburant entre la cuve et la pompe sont intégrées dans un petit caisson béton préfabriqué, fondé sur pieux. Celui-ci longe la structure du quai en plus de son extension principale. La partie supérieure du quai sera constituée de dalles amovibles permettant de rendre les conduites visitables.

Par sécurité, il sera mis en place des défenses de protection longitudinales sur ces canalisations. Le poste de distribution sera raccordé électriquement aux attentes laissées en place lors des travaux terrestres.

- Déplacement de la grue

La grue du secteur 1 sera déplacée sur le quai du pôle technique. Son positionnement doit permettre le levage des navires bord à quai pour les positionner sur des bers roulants, afin de les déplacer librement sur l'aire de carénage.

Les chevêtres et pieux de fondation du quai seront renforcés pour supporter les efforts liés à la grue.

- Confortement des glacis

- Deux zones de glacis seront entièrement confortées :
 - La première, entre le quai Nord et le quai central, a un linéaire d'environ 63 m :
 - La seconde, entre le quai Pôle France et le quai central, a un linéaire d'environ 140 m.
- Afin de pérenniser le bon fonctionnement des glacis existants, il est prévu de :
 - Remplacer tous les filets antidérapants et en ajouter dans les zones non pourvues
 - Réparer les désordres ponctuels des dalles préfabriquées
 - Contrer l'affouillement des pieds de glacis par la mise à nu de leur pied et la mise en place d'une butée de pied en enrochement de petite taille (estimée à 30 m) ou par remplissage béton du pied de butée.

Le linéaire total à conforter est d'environ 203 m et la partie immergée, recouverte d'un filet antidérapant, se prolonge sur une profondeur d'un mètre environ.

- Rappel des besoins en capacité d'amarrage

Les besoins des Jeux Olympiques Paris 2024 sont importants en termes de capacité d'accueil de bateaux d'encadrements. Compte tenu de la réduction de l'espace disponible dans le plan d'eau liée au choix de l'intégration d'une digue complémentaire à l'intérieur, l'aménagement retenu permet d'insérer 376 unités réparties en catégories comme suit :

- 264 semi-rigides pour coaches des équipes (1 bateau par voilier de compétition) avec des unités moteur de 6,0 m
- 40 semi-rigides pour la gestion de la course et la sécurité en mer (8 bateaux par rond de course) avec des unités moteur de 8,0 m
- 20 semi-rigides pour photographes (2 photos et 2 TV par rond de course) avec des unités moteur de 8,0 m
- 10 catamarans de 30 pieds pour lignes d'arrivée / départ (2 par rond de course)
- 10 catamarans TV de 30 pieds (2 par rond de course)
- 12 bateaux médias (2 par rond de course). Base : bateau de 20 m ; □ 20 voiliers de compétition.

Cette organisation s'articule autour de la mise en œuvre de nouveaux pontons, raccordés, soit au cheminement périphérique, soit aux terre-pleins existants. La plupart de ces pontons sont voués à disparaître en phase héritage et seront donc conçus en flottant.

Le positionnement de ces infrastructures maritimes permettra d'observer les règles de bonne navigabilité au sein de l'anse et de se conformer aux objectifs de dragages en fonction des besoins en tirants d'eau.

REF : Arrêté préfectoral n° 45-2021 du 03 Août 2021

- Consistance des travaux

- La réorganisation des mouillages de l'anse se compose de plusieurs phases :
 - Dépose des pannes existantes sur les secteurs du Nord Hôtel, des quais Nord, central et Pôle France.
 - Dépose des corps morts/chaines avant de réorganiser le mouillage et d'effectuer le dragage et remise en place suivant le nouveau plan d'installation des 13 pontons flottants regroupés au sein de 5 zones principales :
 - La zone « Hôtel » qui regroupe les pontons A, B et C ;
 - La zone « Nord » qui regroupe les pontons D, E, F et G ;
 - La zone « Avitaillement » sur laquelle le ponton H se raccorde ;
 - La zone « Centrale » qui regroupe les pontons I, J et K ;
 - La zone « Pôle France » qui regroupe les pontons L et M.

- Aménagement d'un quai central

Celui-ci permettra l'implantation d'équipements de transbordement facilitant les travaux de manutention des embarcations et l'accès du public à mobilité réduite (handi voile) au sein de leur embarcation. Son implantation doit couvrir les enrochements situés contre le glacis contigu. Une grue ALCOMA sera installée pour fluidifier les manœuvres des voiliers et semi-rigides.

La surface complémentaire apportée représente 263 m². L'altimétrie du quai sera calée sur celle du cheminement haut du pourtour de l'anse à une cote de +2,06 NGF.

Le quai franchira la partie basse du terreplein via une dalle fondée coté mer sur le système sur pieux et côté terre, sur une longrine ancrée dans le terrain au-delà des marches, structure entièrement sur pieux fonctionnant en « poteaux-poutre ».

Cette géométrie contraint à déplacer les marches existantes et la rampe PMR à l'Est de cette structure. Cela nécessite la démolition d'un coffre à équipements nautiques qui ne comporte pas de raccordements de réseaux.

- Occupation du bassin en phases JO et Héritage

Certains aménagements ont été spécifiquement prévus pour l'accueil des épreuves de voile des JO 2024.

Les pontons flottants permettant la circulation piétonne au Nord du bassin ainsi que les pannes raccordées à ces pontons ne perdureront pas tous en phase Héritage.

Les pontons installés devant l'actuelle station d'avitaillement et l'atelier mécanique pour la réparation des bateaux seront déposés, tout comme le ponton créé au Sud du quai du Pôle Technique.

Les quatre pannes entre la digue intérieure et le ponton devant l'Hôtel n'ont pas vocation à perdurer, mais pourront être réinstallées ponctuellement pour répondre aux besoins en phases évènementielles. La figure 57 fait état de l'occupation du bassin en phase Héritage.

B.2.6 - Appréciation sommaire des dépenses

L'évaluation sommaire des dépenses globales du projet est donnée par le tableau suivant

Objet	Estimation sommaire HT	Estimation sommaire TTC
Coût d'opération des travaux terrestres	-Etudes : 1,4 M€ HT -Travaux : 23,6 M€ HT Soit 25 M€ HT au total	-Etudes : 1,7 M€ TTC -Travaux : 28,3 M€ TTC Soit 30 M€ TTC au total
Coût d'opération des travaux maritimes	-Etudes : 0,8 M€ HT -Travaux : 9,1 M€ HT Soit 9,9 M€ HT au total	-Etudes : 1 M€ TTC -Travaux : 10,9 M€ TTC Soit 11,9 M€ TTC au total
Coût global du projet sous maîtrise d'ouvrage Ville de Marseille	34,9 M€ HT	41,9 M€ TTC

Le coût des études recouvre notamment les postes suivants :

- Diagnostics et études techniques sur site avant consultation (géomètre, amiante, géotechnique, études courant logiques, sédimentaire et bathymétrique, inventaires faune, flore...)
- Honoraires AMO
- Honoraires groupement maîtrise d'œuvre. Le coût des travaux recouvre notamment les postes suivants :
 - Installations de chantier,
 - Travaux préparatoires (démolitions, désamiantage)
 - Les lots de gros œuvre/clos-couvert (fondations, structure, toitures, menuiseries extérieures...),
 - Les lots techniques (électricité, Chauffage-ventilation, plomberie...)
 - Les lots de second-œuvre (peinture, sols, serrurerie, faux-plafonds...)
 - Les VRD (voiries, réseaux, espaces verts...)

B.2.7 - Pièces relatives à l'enquête publique

Le présent dossier doit répondre à l'article R123-8 du code de l'environnement, modifié par Décret n° 2021-837 du 29 juin- art.23, en vigueur depuis le 01 août 2021.

Il y est répondu pour ce qui concerne le présent dossier relatif à la Demande d'Utilité Publique en précisant que Conformément à l'article R.123-8 du Code de l'Environnement, le dossier soumis à enquête publique comprend « la mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation » et que donc, dans cette partie sont présentés :

- Les objets de l'enquête publique
- Les procédures administratives nécessaires à la réalisation du projet
- La synthèse des textes régissant l'enquête publique, des autorités compétentes pour prendre les décisions, ouvrir et organiser l'enquête, et des décisions prises à l'issue de l'enquête
- Le bilan de la concertation préalable à la réalisation du projet.

➤ Objets de l'enquête

La présente enquête publique vise à informer le public et à recueillir, sur la base d'une étude d'impact, ses observations, avis, suggestions et éventuelles contre-propositions.

Conformément à l'article R.123-8 du Code de l'Environnement, le dossier soumis à l'enquête publique comprend l'étude d'impact du projet et son résumé non technique.

Cette enquête publique est nécessaire à plusieurs titres :

🚧 La Déclaration d'Utilité Publique (DUP), relative à la mise en œuvre des aménagements et des équipements pour la restructuration du stade nautique du Roucas Blanc, en raison de travaux impactant le rivage naturel conformément à l'article L.2124-2 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P),

🚧 Le changement d'affectation du DPM naturel, conformément à l'article L.2124-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P),

🚧 Le dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DAE) conformément aux articles L.181-9 et 181-10 du Code de l'Environnement.

Or, comme le prévoit l'article L.123-6 du Code de l'Environnement, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L.123-2 du Code de l'Environnement, il peut être procédé à une enquête unique, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. Ainsi, le maître d'ouvrage, la Ville de Marseille, a sollicité Monsieur le Préfet des Bouches-du- Rhône, pour qu'il organise une enquête publique unique dans le cadre de l'enquête préalable à la présente DUP, au changement d'affectation du DPM naturel et à l'autorisation environnementale. Conformément à l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, à l'issue de l'enquête publique une déclaration de projet sera publiée par la Ville de Marseille.

➤ Procédures administratives nécessaires a la réalisation du projet

Les différents dossiers nécessaires pour réaliser le projet de mise en œuvre des aménagements et des équipements en vue de l'accueil des épreuves de voile des JO2024 à Marseille sont :

🚧 La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) au titre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P), notamment dans le cadre des travaux sur le Domaine Public Maritime (DPM), telle que prévues par l'article L.2124-2 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques,

🚧 Le changement d'affectation du DPM naturel, conformément à l'article L.2124-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P),

Le dossier de Demande d'Autorisation Environnementale au titre du Code de l'Environnement, comprenant un volet Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (autorisation).

L'étude d'impact du projet dont le contenu est conforme à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement est commune aux deux dossiers (les éléments relatifs à la DUP et au changement d'affectation du DPM naturel sont réunis dans le présent dossier).

Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

La procédure de déclaration d'utilité publique est requise pour tout projet lié à l'exercice d'un service public ou l'exécution d'un travail public dont la localisation au bord de mer s'impose (article L.2124-2 du CG3P).

Le projet de mise en œuvre des aménagements et des équipements pour la restructuration du stade nautique du Roucas Blanc, et en vue de l'accueil des épreuves de voile des JO2024 à Marseille nécessite d'être déclaré d'utilité publique.

Dans ce cadre, la DUP est prévue par le CG3P et relève de l'article L2124-2 du CG3P.

Demande d'Autorisation Environnementale

Il est à noter que le Code de l'Environnement a connu de nombreuses réformes applicables depuis 2017 et notamment l'Ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 et les Décrets n°2017-81 et 2017-82 du 26 janvier 2017 qui ont créé l'Autorisation Environnementale.

Etant soumis à autorisation au titre des articles L.211-1 et suivants du Code de l'Environnement, le projet relève de l'Autorisation Environnementale.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale a été déposé en préfecture le 12 février 2021. Il comprend l'ensemble des pièces nécessaires à l'instruction de l'autorisation, conformément aux articles R181-12 et suivants du Code de l'environnement.

Le projet de mise en œuvre des aménagements et des équipements pour la restructuration du stade nautique du Roucas Blanc, et en vue de l'accueil des épreuves de voile des JO2024 à Marseille fait l'objet d'un dossier d'Autorisation Environnementale unique, comportant les pièces suivantes :

- Le formulaire CERFA n°15964*01 : Demande d'Autorisation Environnementale
- Les éléments communs aux différents volets de la procédure (1°(inclus dans la PJ4), 2° (PJ 1), 3° (PJ3), 4° (Partie 1 de la PJ4), 7°(PJ 2) et 8°(PJ 7) de l'article R.181-13 du Code de l'Environnement)
- L'étude d'impact (PJ4) réalisée en application des articles R.122-2 et R.122-3-1 (5° de l'article R.181-13)
- L'évaluation des incidences Natura 2000 requise au titre de l'article L.414-4 du Code de l'Environnement et conformément à l'article R.181-14 du Code de l'Environnement.

Synthèse des dossiers constitués

La Ville de Marseille, maître d'ouvrage du projet, a constitué plusieurs dossiers faisant l'objet d'une enquête publique commune :

- Un dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à l'Enquête Publique du projet, relatives au changement d'affectation du domaine public maritime et aux travaux modifiant l'état du rivage, qui comprend notamment :
 - La justification de l'opération et de son intérêt général ;
 - L'étude d'impact ;
 - Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- Un dossier de Demande d'Autorisation Environnementale portant notamment sur :
- L'autorisation Loi sur l'Eau ; incluant :
 - L'étude d'impact ;
 - Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000.

Pour mémoire, le dossier de permis de construire et celui de permis d'aménager des travaux maritimes seront également présentés à l'enquête publique. Ils contiennent tous les deux l'étude d'impact.

➤ Textes régissant l'enquête publique, organisation de l'enquête et décisions pouvant être adoptées à son issue

- Mention des textes régissant l'enquête publique

L'enquête publique est une procédure majeure de la démocratie participative destinée à informer utilement et sincèrement le public sur la base des éléments d'un projet.

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L.123-2 du Code de l'Environnement.

Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision (article L.123-1 du Code de l'Environnement).

Conformément à l'article L.2124-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P), « sous réserve des textes particuliers concernant la défense nationale et des besoins de la sécurité maritime, tout changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'Environnement »

Par ailleurs, conformément à l'article L.2124-2 du CG3P, « en dehors des zones portuaires et industrialo-portuaires, et sous réserve de l'exécution des opérations de défense contre l'ennemi et de la réalisation des ouvrages et installations nécessaires à la sécurité maritime, à la défense nationale, à la pêche maritime, à la saliculture et aux cultures marines, il ne peut être porté atteinte à l'état naturel du rivage de la mer, notamment par endiguement, assèchement, enrochement ou remblaiement, sauf pour des ouvrages ou installations liés à l'exercice d'un service public ou l'exécution d'un travail public dont la localisation au bord de mer s'impose pour des raisons topographiques ou techniques impératives et qui ont donné lieu à une déclaration d'utilité publique ».

De plus, conformément à l'article L. 181-9 du Code de l'Environnement, une enquête publique est requise pour la Demande d'Autorisation Environnementale à la suite de la phase d'examen. Au terme de l'article L.123-2 du Code de l'Environnement, « font l'objet d'une enquête publique préalable à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par les personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact en application de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement ».

Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact (article L.122-1 du Code de l'Environnement).

Le projet, selon l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement, entrerait dans le champ d'application de la procédure d'examen au cas par cas. Toutefois, au regard de l'importance et de la nature des travaux et des aménagements nécessaires, il a été convenu avec les services de l'Etat qu'une étude d'impact serait réalisée pour l'ensemble des projets concernés par les JO, au titre d'une seule opération, à l'échelle de la Ville de Marseille.

Le projet est donc soumis à étude d'impact, dans le cadre d'une démarche volontaire afin de s'assurer d'une bonne prise en compte des enjeux environnementaux.

Une enquête publique unique pour le projet

Le regroupement d'enquêtes en une seule procédure a été codifié à l'article L.123-6 du Code de l'Environnement. C'est un moyen de rationalisation des procédures pour les opérations complexes dont le nombre et la variété d'enquêtes posaient de grandes difficultés d'application.

Ainsi, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L.123-2 du Code de l'Environnement, il peut être procédé à une enquête unique, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête (article L. 123-6 du Code de l'Environnement).

Le projet de modernisation du stade nautique du Roucas Blanc nécessite plusieurs dossiers soumis à enquête publique au titre de plusieurs Codes.

L'enquête publique est donc requise au titre :

- De l'article L 2124-2 du CG3P : il ne peut être porté atteinte à l'état naturel du rivage de la mer, notamment par endiguement, assèchement, enrochement ou remblaiement, sauf pour des ouvrages ou installations liés à l'exercice d'un service public ou l'exécution d'un travail public dont la localisation au bord de mer s'impose pour des raisons topographiques ou techniques impératives et qui ont donné lieu à une déclaration d'utilité publique,

- De l'article L 2124-1 : tout changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique,

- Des articles L 123-1 et suivants du Code de l'Environnement : une enquête publique est requise pour tout projet susceptible d'affecter l'environnement et soumis à étude d'impact au titre des articles L.122-1 et suivants et R.122-1 et suivants du Code de l'Environnement,
- De l'article L.181-9 du Code de l'environnement, une enquête publique est requise pour la Demande d'Autorisation Environnementale à la suite de la phase d'examen.

- Organisation de l'enquête

Le Préfet de département est l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique unique dès lors que toutes les décisions sont d'ordre préfectoral. Préalablement à l'enquête publique, le Préfet de département réalise différentes consultations pour avis :

- MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale), pour avis sur la qualité de l'étude d'impact (article L.122-1 du Code de l'Environnement),
- Et autres avis obligatoires, dont :
 - L'avis conforme du préfet Maritime et du commandant de zone maritime compétent (article R.2124-56 du CG3P),
 - L'avis du Directeur Départemental des Finances Publiques.
 - Le préfet de département saisit le Tribunal Administratif pour demander la désignation d'un Commissaire Enquêteur (CE) ou d'une commission d'enquête. Ce commissaire ou cette commission d'enquête devient l'autorité compétente pour conduire l'enquête publique.

Le préfet de département prend ensuite un arrêté préfectoral d'ouverture et d'organisation de l'enquête. Celui-ci doit faire l'objet d'une publicité : l'avis d'enquête publique est diffusé dans la presse régionale, affiché en mairie et sur les lieux d'enquête, et publié sur le site internet de la Préfecture.

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur un registre d'enquête, via un registre dématérialisé, ou les adresser par correspondance au CE (ou à la commission d'enquête).

Les observations écrites ou orales du public peuvent également être reçues par le CE (ou la commission d'enquête) aux lieux, jours et heures qui auront été fixés par l'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête.

Lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet, ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation de réunions d'information et d'échange avec le public, le CE (ou la commission d'enquête) en informe le préfet de département, ainsi que la DGDJOGE de la Ville de Marseille, en leur indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation de celle(s)-ci.

Pendant l'enquête, le CE (ou la commission d'enquête) peut auditionner toute personne ou service qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête publique.

Lorsqu'il a l'intention de visiter les lieux concernés par le projet, le CE (ou la commission d'enquête) en informe au moins quarante-huit heures à l'avance les propriétaires et les exploitants concernés en leur précisant la date et l'heure de la visite projetée.

Le CE (ou la commission d'enquête) rend au préfet de département, son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le rapport comporte le rappel des objets de l'enquête, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans les dossiers d'enquête, les conditions de déroulement de l'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations de la DGDJOGE de la Ville de Marseille en réponse aux observations du public.

Le CE (ou la commission d'enquête) consigne dans un document séparé ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables au projet. Le rapport et les conclusions sont tenus à la disposition du public pendant un an.

Le Préfet de département adresse une copie du rapport et des conclusions du CE (ou de la commission d'enquête) dès leur réception à la DGDJOGE de la Ville de Marseille et à la mairie de Marseille.

Décision adoptée au terme de l'enquête et autorités compétentes pour prendre les décisions au terme de l'enquête.

Au terme de l'enquête, les décisions suivantes seront adoptées :

- La déclaration d'utilité publique pour reconnaître le caractère d'utilité publique du projet au droit du DPM, prise par le Préfet ;
- L'Autorisation Environnementale au titre des articles L.181-1 à L.181-4 du Code de l'Environnement permettant les installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L.214-3 et nécessaires au projet d'aménagement, prise au travers d'un arrêté préfectoral d'autorisation environnementale.

Bilan de la concertation

Par délibération n°19/0618/DDCV du 17 juin 2019, le Conseil Municipal de la Ville de Marseille a approuvé les modalités de la concertation publique, préalable à la réalisation du projet. Cette concertation publique, réalisée au titre du Code de l'Urbanisme, s'est déroulée du jeudi 5 au mercredi 25 septembre 2019 inclus.

Le bilan de la concertation préalable est présenté en Annexe 5.

2021

Annexes avec :

- Annexe 1 : Etude d'impact, résumé non technique et annexes dont :
- Annexe 1 : Plan des aménagements terrestres en phase Héritage
- Annexe 2 : Plan des aménagements terrestres remis pour la phase JO
- Annexe 2 : Evaluation des incidences Natura 2000
- Annexe 3 : Délibération de la collectivité
- Annexe 4 : Arrêté préfectoral du 26/02/2020 portant délimitation du rivage de la mer sur le site du Roucas Blanc à Marseille
- Annexe 5 : Bilan de la concertation préalable
- Annexe 6 : Principes de l'organisation fonctionnelle des services en phase JO
- Annexe 7 : Carnet de phasage des travaux terrestres
- Annexe 8 : Etudes sédimentaires
- Annexe 9 : Etudes hydrauliques de courantologie
- Annexe 11 : Plans et coupes des aménagements du projet Mer

Dossier, dit « Annexes 2 à 5 », comportant :

- Annexe 2 qui renvoie à l'annexe 12 du dossier spécifique de l'enquête publique concernant l'étude d'impact, pour répondre à cette obligation
- Annexe 3, extrait des registres des délibérations du conseil municipal de Marseille, celle approuvant les dossiers réglementaires de Déclaration d'Utilité publique (et d'autorisation Environnementale, y ...)
- Annexe 4, l'arrêté préfectoral portant délimitation du rivage de la mer permettant de délimiter le parcellaire en changement d'affectation
- Annexe 5, le bilan de la concertation préalable visant à associer le public pour consolider le projet soumis à la demande DUP :
 - Une introduction rappelle les principes, le but et la circonstance de décision de la concertation
 - Le projet est présenté avec ses objectifs comme étant un lieu de pratique des Jeux olympiques 2024 devant être aménagé et qui laissera en héritage un équipement de grand intérêt tant pour le fonctionnement du Pôle France de voile que pour l'unité de Surveillance et de Prévention sur le littoral de la Police Nationale.

Il permettra également d'améliorer l'accessibilité des locaux pour les personnes à mobilité réduite et d'anticiper la réglementation environnementale.

Il est également mis en œuvre en limitant au maximum les coûts de réalisation et de gestion de l'équipement.

Le projet est ensuite résumé dans sa conception, son organisation, ses nécessités de gérer les flux piétons et véhicules et ses ambitions architecturales, paysagère et fonctionnelle.

Il fait part également, pour cet ouvrage, de ses ambitions en économie d'énergie avec un bilan énergétique mais aussi environnemental très performant de bas carbone, de pollution restreinte, de respect des nuisances pour les riverains, de confort pour les usagers, de conditions de sécurité et sanitaires optimales pendant les travaux.