

## ENQUÊTE PUBLIQUE DATA CENTER / ENTREPÔT LOGISTIQUE SEGRO

### CONTRIBUTION DE LA FÉDÉRATION DES CIQ DU 16<sup>ème</sup>

Le 16<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille est amené depuis deux ou trois ans à se prononcer sur des projets au travers d'enquêtes publiques ou de consultations / concertations :

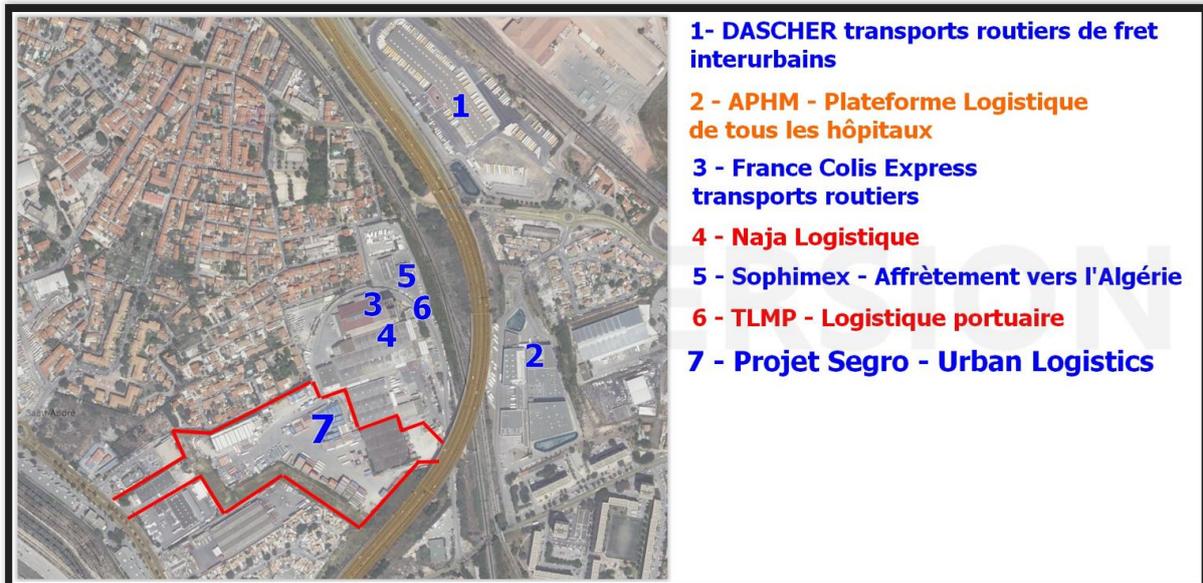
- Demi-échangeur du Jas de Rode
- Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)
- Reconstitution des fonctionnalités ferroviaires de la gare du Canet
- Extension nord de la ligne de tramway T3
- Refonte des lignes de bus de la RTM
- Data center MRS5 de Digital Realty

L'annonce du projet mixte de data center / entrepôt logistique du britannique Segro Urban Logistics vient bousculer un peu plus la qualité de vie des habitants de notre arrondissement déjà confrontés aux nuisances routières, aériennes, ferroviaires et industrielles.

L'impact d'un entrepôt logistique de 34000m<sup>2</sup> sur trois étages avec 15 quais par étage va être catastrophique sur le plan de la circulation, catastrophique aussi pour notre santé.

De nombreux entrepôts logistiques sont déjà installés sur le 16<sup>ème</sup> arrondissement :

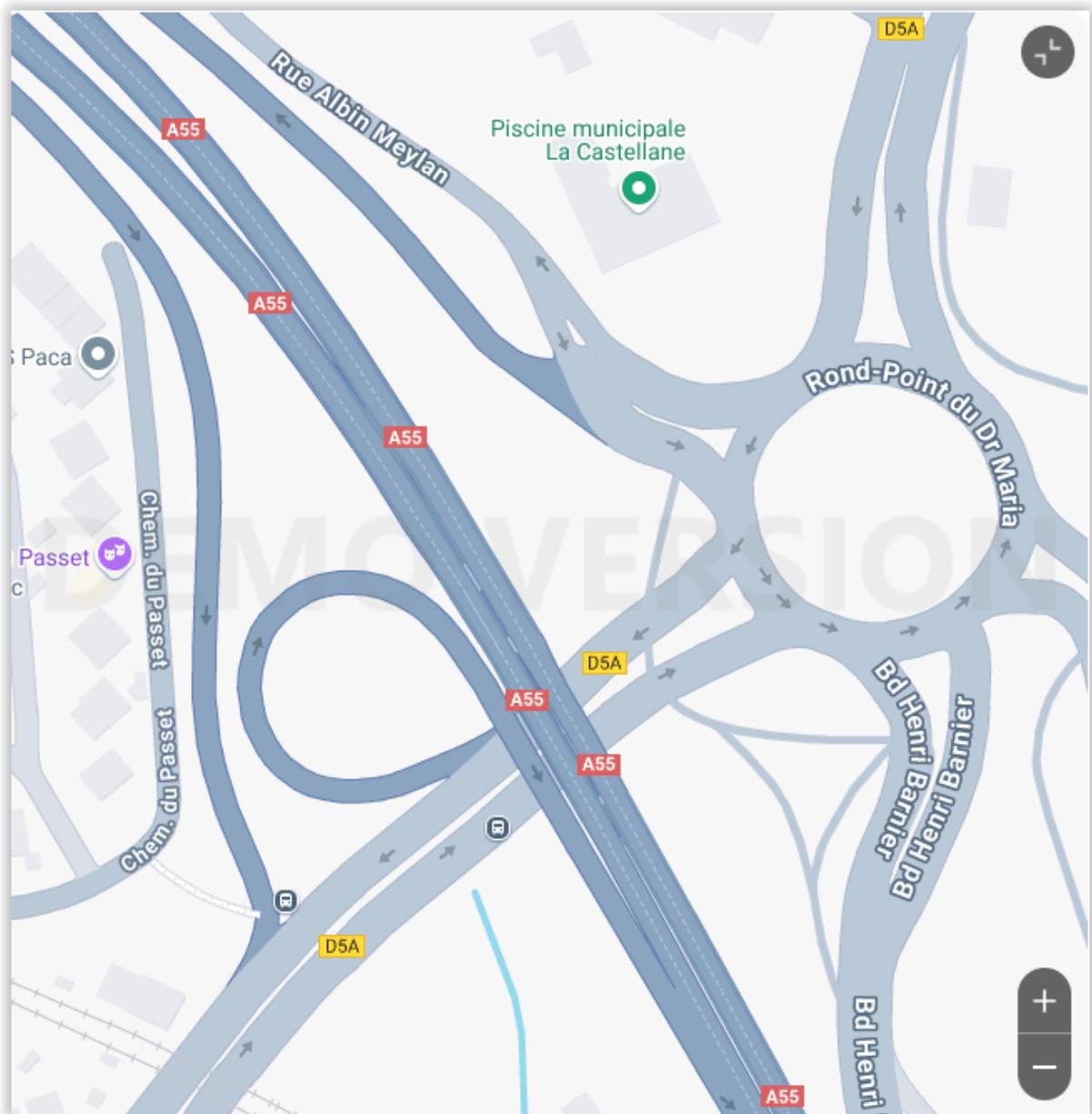
- Quartier de Saint-André



- Quartier de Saint-Henri / Mourepiane

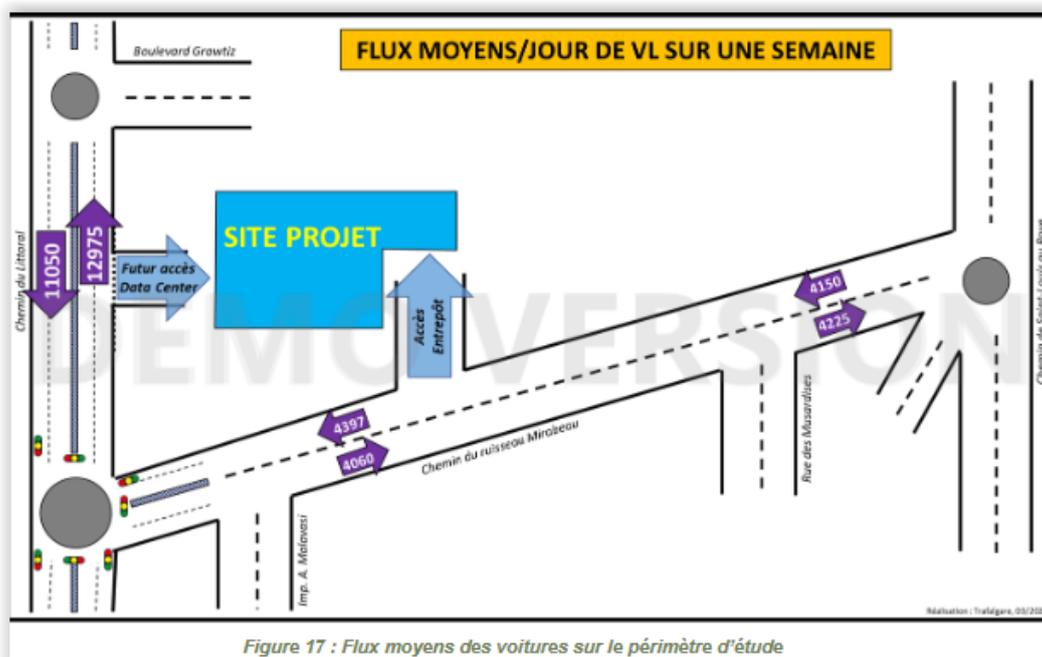
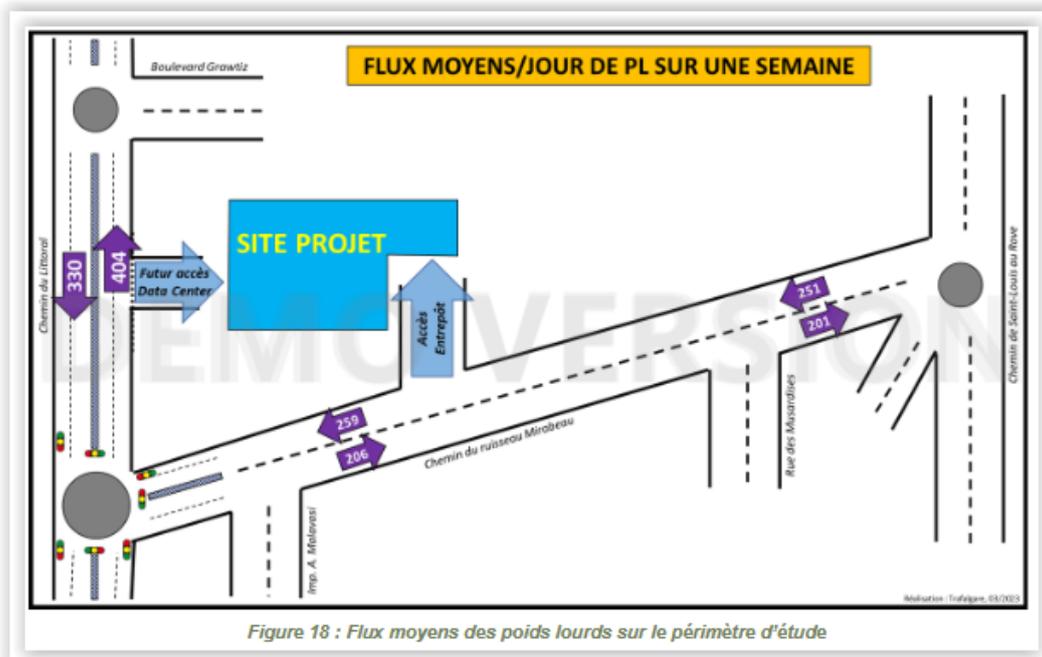


Tous les mouvements de camions à destination ou en provenance de ces entrepôts convergent vers l'entrée et la sortie n°6 de l'autoroute A55 en empruntant l'avenue André Roussin :



Le projet présenté par Segro semble indiquer que le trajet des camions à destination de l'entrepôt empruntera la sortie n°6 de l'A55 qui débouche sur l'avenue André Roussin, puis le chemin du Littoral et enfin la rue du Ruisseau Mirabeau. Inversement, le trajet des camions en provenance de l'entrepôt empruntera la rue du Ruisseau Mirabeau, le chemin du Littoral puis l'avenue André Roussin jusqu'au rond-point du Dr Maria et la rue Albin Meylan, point d'entrée sur l'A55.

Compte tenu du trajet que devront emprunter les camions, nous sommes stupéfaits de voir que les comptages actuels de VL et PL proposés dans l'étude d'impact de Segro ne porte que sur un périmètre restreint proche de l'entrepôt, entre le boulevard Gravitz et l'entrée de la zone Actisud !



Les comptages doivent être effectués sur l'intégralité du trajet, depuis l'A55 jusqu'à l'entrepôt et notamment sur intégralité de l'avenue André Roussin, du Rond-point du Dr Maria au rond-point Marcel Provence, axe de convergence de tous les camions en provenance ou à destination des entrepôts logistiques existants.

Dans sa note de présentation non technique du projet, page 42/72, Segro indique qu'une étude de trafic (société Trafalgare) avec des comptages routiers a été effectuée dans le cadre du projet. Cette étude que nous avons réclamée à Segro et que nous attendons toujours montrerait qu'il n'y a pas de problématique de circulation spécifique sur le périmètre (rapproché / note de la fédération), le rond-point Francis Chamant demeurant le point d'intérêt principal.



**NON, le point d'intérêt principal c'est le rond-point Toussaint d'Orcino (NISSAN).**



Parmi les projets récents sur lesquels nous avons été amenés à nous prononcer, il y a l'extension Nord de la ligne de tramway T3 phase 2 entre la station de métro Capitaine Gèze et la cité La Castellane.

Le tracé du tramway soumis à la concertation proposait deux variantes :



Les variantes qui nous intéressent sont les variantes Littoral et Pradel qui ceinturent le projet de Segro.

C'est la variante Littoral qui a été retenue car elle dessert un bassin de vie et d'emplois plus important. Le futur tramway T3 empruntera donc la rue du Ruisseau Mirabeau, le chemin du Littoral puis l'avenue André Roussin jusqu'au rond-point du Dr Maria, le même trajet que les camions de Segro !

Il est surprenant que l'étude d'impact de Segro n'intègre pas le passage de la future extension du tramway T3 !

Autre projet sur lequel nous avons été amenés à nous prononcer, la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA).

Ce projet prévoit la réalisation d'un pôle d'échange multimodal (PEM) à la hauteur du rond-point NISSAN. Une halte ferroviaire doit voir le jour en lieu et place des concessions NISSAN et HYUNDAI.



Le programme de ce futur PEM comprendra, entre autres, un P+R d'environ 80 places extensible éventuellement à 150 places.

Une étude ci-après du Cerema de juillet 2020 indiquait :



## Quels objectifs ?

### Des politiques de parcs-relais aux objectifs souvent multiples (1)

---

- Capturer une partie du trafic automobile à destination du centre-ville
  - » Ce qui contribue à la réduction et la fluidification de la circulation dans les zones denses et à la hausse du trafic aux abords des parcs-relais

## Quels objectifs ?

### Des politiques de parcs-relais aux objectifs souvent multiples (2)

---

- Limiter les besoins de stationnement dans le centre-ville, ou offrir des solutions de stationnement déportées
  - » Au risque de simplement déplacer le problème, voire d'aggraver les problèmes de congestion et de pollution dans les quartiers des parcs-relais

Le création d'un parc-relais contribuerait donc selon la Cerema à la hausse du trafic aux abords du parc et risquerait d'aggraver les problèmes de congestions et de pollution dans les quartiers du parc. Ramener encore plus de camions sur l'avenue André Roussin ne fera qu'aggraver le problème.

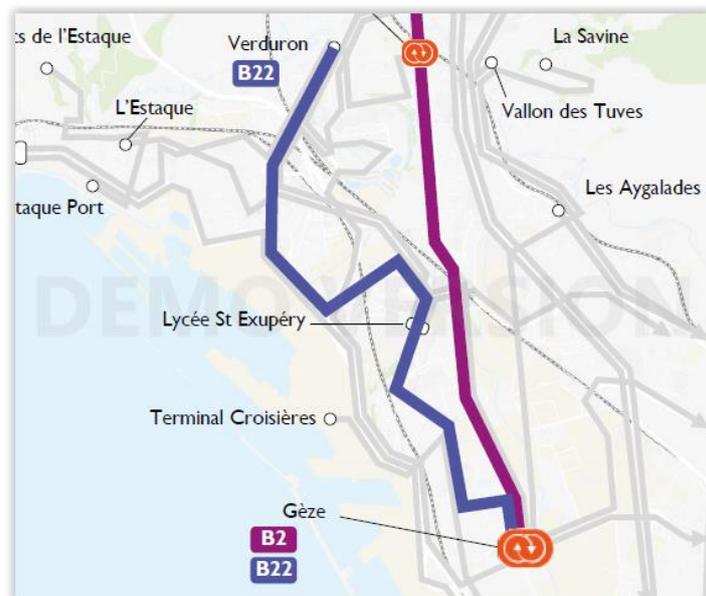
Segro aurait dû intégrer la future implantation de ce PEM dans son étude d'impact !

Autre projet encore sur lequel nous avons été amenés à nous prononcer, la refonte des lignes de bus de la RTM.

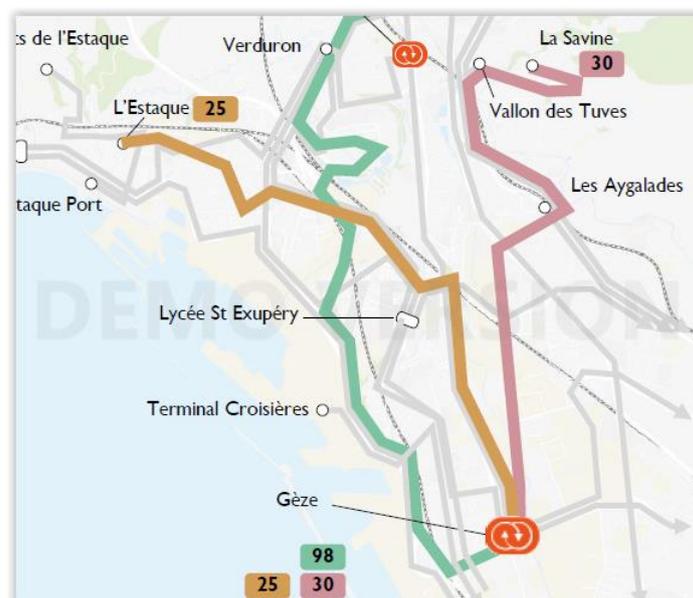
Le 15 janvier dernier, la Métropole Aix-Marseille-Provence a présenté aux représentants des CIQ des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissement le bilan de la concertation qui s'est tenue du 15 décembre 2022 au 28 février 2023.

Voici les lignes de bus qui vont partager en partie ou en totalité le trajet des camions à destination ou en provenance de l'entrepôt logistique de Segro.

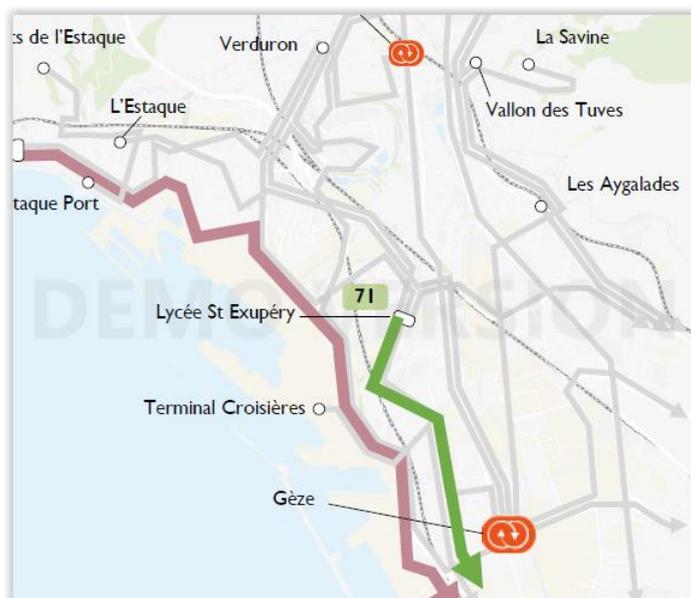
La ligne principale B22 Verduron - Métro Gèze qui empruntera jusqu'à son exploitation, le tracé de la variante Littoral de la ligne du tramway T3 :



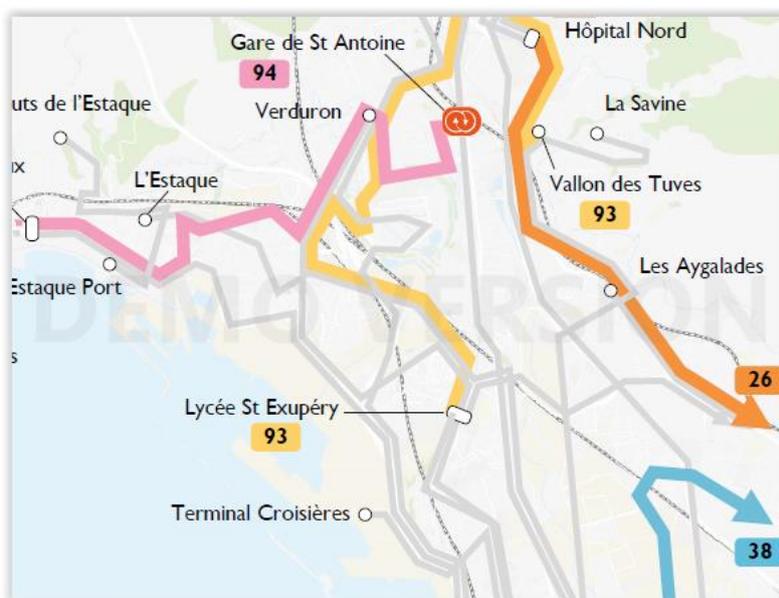
La ligne 25 Métro Gèze - L'Estaque qui va traverser le rond-point Sarkis Nazarian situé sur l'avenue André Roussin :



La ligne 35 Joliette - Estaque Corbières qui va emprunter le chemin du Littoral entre le rond-point Marcel Provence et le rond-point Francis Chamant :



La ligne 94 qui va emprunter l'avenue André Roussin entre le rond-point NISSAN et le rond-point du Dr Maria et la ligne 93 qui va également emprunter l'avenue André Roussin entre le rond-point Sarkis Nazarian et le rond-point du Dr Maria.



L'étude de trafic de la société Trafalgare a-t-elle intégrée ces tracés des bus de la RTM ?

Enfin, la Fédération des CIQ du 16<sup>ème</sup> prend acte du revirement de la Ville de Marseille sur un autre projet de plateforme logistique porté par la société Prodev du groupe Frey à La Valentine. La Ville de Marseille qui avait signé en décembre le permis de construire vient de revenir sur sa décision objectant un manque d'informations précises liées aux impacts circulatoires et environnementaux.

« Nous avons demandé une étude sur les conséquences du projet, notamment sur la santé des riverains, que nous n'avons jamais eue. Dans ces conditions nous nous rétractons » s'exclamait dans La Provence Yannick Ohanessian, l'adjoint au Maire de Marseille chargé de la Sécurité.

Pour information, voici ci-après les projets Segro et Prodev en quelques chiffres :

#### Projet Segro

- Entrepôt de 34 673 m<sup>2</sup> sur trois niveaux.
- 3 cellules par étage, soit 9 cellules.
- 15 quais PL par étage, soit 45 quais.
- Parking silo de 5 niveaux accueillant 289 véhicules
- Trafic PL/jour prévus ???

Segro indique pour le data center au paragraphe 6.5 du document « Description du projet » le trafic PL et VL induit par le projet :

#### 6.5 TRAFIC ET EMPLOI

Le datacenter sera exploité 24h/24 et 7j/7.

Il a été estimé la création de 59 emplois directs (techniciens maintenance, IT remote hands et sécurité) et 70 emplois indirects :

Désignation	Site de 6000 m <sup>2</sup> IT (datacenter SEGRO)
Trafic PL	PL : 1-3 / jour (heures ouvrées)
Trafic voitures	15 voitures / 24h
Gardiens (nombre 24/7)	20 gardiens (3*8)
Emplois directs (IT remote hands)	24 (on site IT Support 24/7)
Techniciens maintenance (FM)	15 techniciens FM
Emplois indirects	70

Segro n'indique pas pour l'entrepôt logistique au paragraphe 7.7 du même document le trafic PL et VL induit par le projet :

#### 7.7 EFFECTIF ET RYTHME D'ACTIVITE

L'effectif global du bâtiment sera de 300 personnes.

L'effectif du site est décomposé de la manière suivante :

- Personnel administratif : 100 personnes
- Personnel d'exploitation : 200 personnes

Les horaires de fonctionnement du site sont basés sur un rythme de travail en 2x8 : 6h-13h30 et 13h30-21h du lundi au vendredi et occasionnellement le samedi.

## Projet Prodev

- Entrepôt de 18 000 m<sup>2</sup> sur 2 niveaux.
- 3 cellules par étage, soit 6 cellules.
- 27 quais de chargement PL.
- 77 quais de chargement VUL (Véhicules Utilitaires Légers).
- Trafic estimé PL/j : 30

Dans la présentation actualisée au 31 janvier 2025 du projet Prodev réalisée par le collectif NPLV (Non au Pôle Logistique de La Valentine), CAN Environnement et FNE 13, il est écrit qu'un quai ne peut être rentable qu'à partir de 6 rotations PL/jour. Ce qui veut dire qu'avec 45 quais, le projet Segro ne serait donc rentable qu'à partir de 270 rotations PL/Jour !

**En conclusion, la Fédération des CIQ du 16<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille demande un moratoire sur l'installation de nouveaux entrepôts logistiques sur le territoire du 16<sup>ème</sup> arrondissement.**

**Pas de nouveau projet d'entrepôt logistique avant la mise en service de l'extension Nord de la ligne du tramway T3.**

**Pas de nouveau projet d'entrepôt logistique avant la mise en service du futur PEM de Saint-André.**

**Pas de nouveau projet d'entrepôt logistique avant la mise en service des nouvelles lignes de bus de la RTM.**