



**PRÉFET
DES BOUCHES-
DU-RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**DIRECTION DE LA CITOYENNETÉ , DE LA LÉGALITÉ
ET DE L'ENVIRONNEMENT**

**Bureau de l'Utilité Publique,
de la Concertation
et de l'Environnement**

Utilité Publique n°2021-34

ARRÊTÉ

déclarant d'utilité publique la réalisation, par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, des travaux nécessaires à l'extension Nord et Sud (phase 1) du réseau de tramway de Marseille et de création d'un site de maintenance et de remisage des rames et de deux parcs relais sur la commune de Marseille.

**Le Préfet de la Région Provence, Alpes, Côte d'Azur
Préfet de la Zone de Défense et de Sécurité Sud
Préfet des Bouches-du-Rhône**

VU le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L121-1 à L121-4, L122-1, L122-2 et L122-6 ;

VU le code de l'environnement et notamment les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 à R.123-27 concernant les enquêtes publiques relatives aux opérations ayant une incidence sur l'environnement ;

VU le code de l'urbanisme ;

VU le Code des relations entre le public et l'administration ;

VU les dispositions de l'article L5217-2 et de l'article L5218-2 du Code Général des Collectivités Territoriales en vertu desquelles la Métropole Aix-Marseille-Provence exerce, depuis le 1^{er} janvier 2016, les compétences qui étaient à la date de sa création, transférées par les communes membres aux établissements publics de coopération intercommunale fusionnés, en application du I de l'article L5218-1 dudit code ;

VU la décision n° E 20000019/13 du 24 mars 2020 de la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille portant désignation d'une commission d'enquête, afin de conduire l'enquête publique unique portant sur l'utilité publique et l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement ;

VU les pièces du dossier soumises à l'enquête préalable à l'utilité publique de cette opération, notamment l'étude d'impact et l'information d'absence de l'avis de la MRAe Provence-Alpes-Côte d'Azur autorité environnementale dans le délai réglementaire échu le 3 août 2020;

VU l'arrêté du 06 août 2020, prescrivant, au bénéfice de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, en vue de la réalisation de l'extension Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille, de la création d'un site de maintenance et de remisage des rames et de deux parcs relais, sur la commune de Marseille, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement ;

Vu les mesures de publicité effectuées au cours de cette enquête, et notamment les insertions de l'avis d'enquête publique dans les journaux « La Marseillaise » et « La Provence », publiés le mardi 18 août 2020, le jeudi 20 août 2020 et le mardi 8 septembre 2020, les certificats d'affichage de ce même avis établis par le Maire de Marseille, Direction Générale Adjointe de l'Urbanisme, du Foncier et du Patrimoine, le 12 octobre 2020, par le Maire des 2^e et 3^e arrondissements de Marseille le 13 octobre 2020, le Maire des 6^e et 8^e arrondissements de Marseille le 13 octobre 2020, le Maire des 9^e et 10^e arrondissements de Marseille le 13 octobre 2020, la Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille le 13 octobre 2020, la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence le 16 octobre 2020 et enfin la publication effectuée sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône ;

VU les autres pièces du dossier d'enquête publique, et notamment le registre d'enquête et l'adresse électronique qui ont recueilli les observations du public ;

VU le rapport, et les conclusions motivées de la Commission d'Enquête, énonçant les 7 et 9 novembre 2020 un avis favorable assorti d'une réserve et de trois recommandations ;

VU le mémoire en réponse du maître d'ouvrage en date du 30 octobre 2020 et la délibération du bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence en date du 15 avril 2021 visant à prendre en compte la réserve et les recommandations émises par la commission d'enquête ;

VU la délibération n°MOB 001-9654/21/BM du 15 avril 2021, par laquelle le bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence s'est prononcé par une déclaration de projet au sens de l'article L126-1 du Code de l'Environnement, portant sur la réalisation des travaux nécessaires de la phase 1 des extensions Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille et de création d'un site de maintenance et de remisage des rames et de deux parcs relais sur la commune de Marseille et a apporté des réponses à la réserve et aux recommandations émises par la commission d'enquête ;

VU la lettre de Madame La Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence du 30 avril 2021, reçue le 7 mai 2021, sollicitant l'intervention de l'arrêté déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, de l'extension Nord et Sud (phase 1) du réseau de tramway de Marseille et de création d'un site de maintenance et de remisage des rames et de deux parcs relais sur la commune de Marseille ;

CONSIDÉRANT au vu des différentes pièces du dossier et du document de motivation, que les avantages attendus de cette opération qui consiste, pour une première phase, à l'extension Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille et à la création d'un site de maintenance et de remisage des rames et de deux parcs relais sur la commune de Marseille sont supérieurs aux inconvénients qu'elle pourrait engendrer.

SUR PROPOSITION de la Secrétaire Générale de la Préfecture des Bouches-du-Rhône :

ARRÊTE

Article 1 – Sont déclarés d'utilité publique, sur le territoire de la commune de Marseille, les travaux nécessaires à la réalisation de la phase 1 relative à l'extension Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille et à la création d'un site de maintenance et de remisage des rames et de deux parcs relais par la Métropole Aix-Marseille-Provence, conformément aux Plans Généraux des Travaux figurant en annexe n°1 (11 pages).

Conformément à l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'annexe n°2 (5 pages) jointe au présent arrêté, précise les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

Conformément à l'article L122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'annexe n°3 (5 pages), jointe au présent arrêté, précise les mesures à la charge du maître d'ouvrage susceptibles de permettre d'éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Article 2 – Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la publication du présent arrêté.

Article 3 – Les emprises expropriées nécessaires à la réalisation de ce projet, et appartenant à des copropriétés soumises à la loi du n°65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, seront retirées de la propriété initiale, conformément à l'article L122-6 du code de l'expropriation.

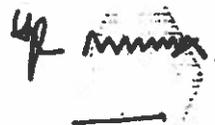
Article 4 – Il peut être pris connaissance des plans et documents précités (annexes n°1, n°2 et n°3) en Mairie de Marseille (Direction Générale Adjointe de l'Urbanisme, du Foncier et du Patrimoine), 40 Rue Fauchier 13002 à Marseille, et en Préfecture des Bouches-du-Rhône, Boulevard Paul Peytral, 13006 à Marseille.

Article 5 – Cet arrêté est susceptible de faire l'objet d'un recours contentieux formé auprès du Tribunal Administratif de Marseille, 22-24, rue Breteuil 13281 Marseille, Cedex 06, par voie postale ou par voie électronique sur l'application <http://www.telerecours.fr>, dans un délai de deux mois suivant sa notification ou sa publication.

Article 6 – La Secrétaire Générale de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, La Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence et Le Maire de Marseille, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui fera l'objet d'une insertion au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, qui sera publié sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, et sera affiché, en outre, par les soins du maire concerné aux lieux accoutumés, notamment à la porte principale de l'Hôtel de Ville.

Fait à Marseille, le 15 JUIN 2021

Le Préfet,



Christophe MIRMANT

Anexo N° 2 (5 pages)

Pour le Préfet
La Secrétaire Générale

Document annexé
à l'arrêté n° 2021-34
du 15 JUIN 2021

Juliette TRIGNAT

✓ Document accompagnant l'arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique en application de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet

Ce document expose les motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet tel que prévu à l'article L122-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique qui précise dans son dernier alinéa que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

A cet égard, il reprend l'essentiel des éléments figurant dans les dossiers soumis à enquête et à la déclaration de projet approuvée par la Métropole par délibération MOB 001-9654/21/BM du 15 avril 2021 auxquels il ne serait en aucun cas se substituer.

Ces documents seront mis à disposition du public dans les conditions fixées par les textes relatifs à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

1. RAPPEL DE L'OBJET DE L'OPERATION

1.1. Rappel des objectifs du projet indiqués dans le dossier de déclaration d'utilité publique (DUP)

D'une longueur totale de 6,2 km, le projet d'extensions Nord et Sud (phase 1) du réseau de tramway de Marseille constitue une opération essentielle pour l'aménagement du territoire.

Il consiste à étendre le réseau de tramway de Marseille, au Nord, entre Arenc et Capitaine Gèze sur 1.8 km et, au Sud, entre la place Castellane et La Gaye sur 4.4 km.

Il s'accompagne de la création :

- de 12 nouvelles stations (3 au Nord et 9 au Sud) ;
- d'un bâtiment au sein du pôle d'échanges de Dromel accueillant un site de maintenance et de remisage de 30 rames ainsi qu'un parc relais d'environ 600 places publiques ;
- d'un parc relais d'environ 565 places (extensible à 1000 places) en superstructure et de 63 places de stationnement de surface au terminus de la phase 1 à La Gaye.

Parmi les nombreux avantages du projet, figurent la forte attractivité du système tramway, son évolutivité et la requalification urbaine des artères empruntées et des places emblématiques traversées. Cette revitalisation permettra notamment de concilier tous les usages de la voirie (piétons, transports en commun, véhicules particuliers, vélos, dessertes et stationnement) en cohérence avec les opérations connexes prévues.

En cohérence avec les enjeux identifiés, les objectifs généraux de l'opération sont déclinés de la manière suivante :

- la participation à la stratégie urbaine et de mobilité en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU),
- le désenclavement des quartiers de la politique de la ville au Nord et au Sud,

- la desserte des grands équipements,
- la desserte de nouveaux quartiers et de grandes opérations en cours,
- le développement de l'intermodalité,
- la qualité et attractivité du service,
- la cohésion sociale et territoriale,
- la qualité de l'air et l'excellence environnementale.

Le projet d'extensions Nord et Sud du réseau de tramway présente un intérêt stratégique pour l'agglomération à plusieurs titres.

Il entre pleinement dans l'objectif de la Métropole Aix-Marseille-Provence, de développement de son réseau de transports collectifs en site propre (TCSP) conformément aux documents de planification et contribue au rééquilibrage de la desserte des populations sur une aire urbaine plus vaste.

Inscrit au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvé, au Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 approuvé par Marseille Provence Métropole et au Plan de Déplacements Urbains métropolitain 2020-2030 arrêté par Aix Marseille Provence Métropole, deux ambitions fondatrices s'imbriquent au travers du projet des extensions Nord et Sud – Phase 1 du réseau de tramway :

- le développement et l'amélioration du maillage en transports en commun,
- la requalification urbaine et l'amélioration du cadre urbain et paysager des secteurs traversés.

Ainsi, au-delà de la génération d'un axe de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) structurant pour le territoire, le projet des extensions Nord et Sud – Phase 1 du tramway permet une requalification et notamment un réaménagement de places publiques majeures :

- La place Castellane, intégrée au périmètre de l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) de Marseille, et la place du général Ferrié qui seront profondément et durablement redessinées et apaisées,
- La place Bougainville qui bénéficiera également d'un réaménagement complet mettant en valeur sa morphologie atypique et les bâtiments la structurant.

Le projet s'accompagne également d'aménagements paysagers (arbres d'alignements, plate-forme végétalisée sur certains secteurs) renforçant la place de la nature en ville et améliorant l'insertion paysagère en milieu urbain.

Enfin, des cheminements sont créés tout au long du projet afin d'améliorer et sécuriser les déplacements des modes actifs. L'ensemble de ces aménagements crée une ambiance urbaine globalement apaisée tout au long du tracé.

L'extension Nord-phase 1 a la particularité de traverser le périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Euroméditerranée et contribue à accompagner l'ensemble des projets urbains sur ce territoire. En effet, sur ce secteur le réaménagement est envisagé sur une emprise de 29 m (Avenue Salengro et Rue de Lyon). Depuis le terminus actuel d'Arenc, l'extension Nord comprend 3 nouvelles stations et emprunte les voies suivantes :

- le boulevard de Paris,
- la rue d'Anthoine,
- la traverse du Bachas et la rue du Marché dans le sens Sud vers Nord et l'avenue Roger Salengro Sud dans le sens Nord vers Sud,
- l'avenue Roger Salengro Nord et la rue de Lyon.

L'extension Sud – phase 1 prend son origine à la place Castellane et a son terminus à La Gaye. L'extension Sud nécessite la création de 9 nouvelles stations. Le terminus s'inscrit sur le début du chemin de la colline Saint-Joseph à l'intersection avec le futur Boulevard Urbain Sud (BUS). Elle emprunte du Sud au Nord les voies suivantes :

- l'avenue Viton.
- la rue Aviateur Le Brix
- la rue Augustin Aubert,

- le boulevard Schloësing,
- l'avenue Jules Cantini,

Le bâtiment Dromel/Montfuron sera implanté en bordure du boulevard Schloësing entre l'avenue des tirailleurs et le boulevard de l'Huveaune sur la parcelle comportant l'actuel parking relais Dromel-Montfuron. Ce bâtiment accueillera le Site de Maintenance et de Remisage et un parc relais. Un autre parc relais sera créé au terminus Sud (La Gaye).

1.2. Rappel de quelques chiffres clés de desserte et de fréquentation

Les principaux chiffres clés de l'opération sont les suivants :

- création de 12 nouvelles stations,
- 6,2 km de nouveau tracé du réseau de tramway en extensions Nord et Sud,
- La mise à disposition d'un mode de transport structurant à environ 90 000 habitants et 70 000 emplois à l'horizon 2030,
- un tramway toutes les 5 min en heures de pointe,
- 15 min de parcours des arrêts Belsunce (au centre-ville de Marseille) à Capitaine Gèze (terminus de l'extension Nord),
- 24 min de parcours des arrêts Belsunce à La Gaye (terminus de l'extension Sud),
- 93 000 voyageurs attendus par jour,
- création de 6,8 km d'aménagements cyclables le long des extensions du projet
- deux nouveaux parcs relais : Dromel environ 600 places de stationnement / La Gaye environ 565 places de stationnement

2. L'ENQUETE PUBLIQUE ET SES CONCLUSIONS

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'extension du tramway Nord Sud de Marseille (phase 1) s'est déroulée du 7 septembre 2020 au 9 octobre 2020 inclus.

La commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 9 novembre 2020.

A l'unanimité de ses membres, elle a émis un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet assorti d'une réserve et des trois recommandations suivantes :

- **Réserve n°1** - *Le maître d'ouvrage doit entreprendre une concertation approfondie avec les acteurs économiques afin d'apporter les précisions nécessaires à la garantie du maintien des conditions d'exploitations viables pour ces activités. La réserve sera considérée comme levée dès lors qu'un compte rendu de réunion actant d'une solution de compromis sera approuvé par les acteurs représentatifs que sont la C.C.I.M.P et l'association de commerçants Prado-Castellane.*
- **Recommandation n°1** : *Poursuivre les concertations avec les riverains et les associations de vélo afin de prendre en compte leurs attentes en particulier en matière de circulation tant en phase travaux qu'après achèvement.*
- **Recommandation n°2** : *Soigner les espaces verts en minimisant l'abattage d'arbres, en densifiant les plantations de végétation basse, et en revalorisant le parc du 26ème centenaire et les allées qui le traversent.*
- **Recommandation n°3** : *accélérer la réalisation de la phase 2.*

Le maître d'ouvrage a analysé les observations formulées par la commission d'enquête et est en mesure de répondre favorablement à la réserve et aux recommandations.

La déclaration de projet expose l'ensemble des réponses apportées par le maître d'ouvrage aux réserves et recommandations émises par la commission d'enquête.

Par ailleurs, la commission d'enquête a également émis un avis favorable sans réserve ni recommandation, sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement.

3. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION JUSTIFIANT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL

Le projet d'extensions Nord et Sud (phase1) du réseau de tramway permet une prise en compte des enjeux environnementaux tout en offrant des aménagements qualitatifs des espaces urbains.

L'extension Nord et Sud du réseau de tramway constitue un projet majeur dans le Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 de l'agglomération Marseillaise. Elle constitue en effet un projet structurant pour la future armature des déplacements de l'agglomération. Cette extension fait également partie de l'objectif du projet de Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence 2020-2030 arrêté le 19 décembre 2019, d'étendre les Transports à Haut Niveau de Service sur 55 km pour desservir plus des deux tiers des habitants et quatre emplois sur cinq. Ainsi, un axe Nord-Sud de tramway de 14 km sera mis en œuvre en deux phases :

- **Phase 1 : d'Arenc à Capitaine Gèze au Nord ; de la place Castellane à La Gaye au Sud ;**
- **Phase 2 : de Capitaine Gèze à la Cité Castellane au Nord, de La Gaye à La Rouvière au Sud.**

Il convient de rappeler qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou les éventuelles atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle comporte, ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

Le projet des extensions Nord et Sud (phase 1) du réseau de tramway de Marseille représente un choix de développement urbain, durable et soutenable qui associe :

- Un projet de desserte de différents quartiers par un transport en commun structurant, efficace, de qualité et attractif en connexion avec d'autres transports en commun (métro, tramway, BHNS, bus) et améliorant ainsi les déplacements en transports en commun sur l'agglomération marseillaise,
- Un projet de desserte de nouveaux quartiers et de grandes opérations en cours, générateurs de déplacements avec notamment l'OIN Euromed II, la ZAC Cité de la Méditerranée, la ZAC Littorale au Nord, le Renouveau Urbain secteur Sud et la ZAC de la Capelette au Sud,
- Un projet de désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville que sont au Nord Saint-Mauront / Bellevue, St Lazare / La Villette, des projets ANRU Saint-Mauront et Centre Nord et d'anciens bassins de proximité Contrats Urbains de Cohésion Sociale (CUCS) Les Crottes, La Calade, La Cabucelle, Jean Jaurès / Le Canet, Arenç / Fonscombles et au Sud les bassins de proximité anciennement CUCS La Cravache, Capelette / Pont de Vivaux, Cours Julien / Plaine Lodi,
- Un projet de desserte des grands équipements que sont le futur axe des événements d'Euromed, le parc du 26ème centenaire, le Palais de la Glisse, le Palais des sports, le Stade Vélodrome et l'ensemble des Hôpitaux Sud (Sainte- Marguerite, Paoli Calmette, le centre Cardio Vasculaire Cantini),
- Un projet contribuant à la requalification urbaine des quartiers traversés par un aménagement de l'espace public comprenant des espaces pour les piétons et les cycles agrémentés d'aménagements paysagers de qualité,
- Un projet de développement de l'intermodalité avec l'aménagement du pôle d'échange multimodal à La Gaye, couplé au renforcement des pôles d'échanges existants de Gèze, de Sainte Marguerite / Dromel, d'Arenc et Castellane,
- Un projet de facilitation du report modal des modes motorisés vers les transports en commun avec la réalisation de deux parkings relais à la Gaye (environ 565 places extensible à 1000

places) et à Sainte Marguerite / Dromel (plus de 600 places) en complément de celui déjà créé au Pôle d'échanges Capitaine Gèze, aussi d'une capacité de plus de 600 places.

- Un projet de développement des modes actifs par la création de cheminements piétons et de pistes cyclables confortables et adaptés sur des voies ne présentant pas de cheminements cyclables à ce jour et préfigurant la ligne n°3 du plan vélo métropolitain approuvé en juin 2019 :
 - Sur l'extension Nord phase 1, le boulevard de Paris, la rue d'Anthoine, l'avenue Salengro et la rue de Lyon comme des itinéraires structurants de pénétration,
 - Sur l'extension Sud phase 1,
 - L'avenue Cantini, le boulevard Schloësing, la rue Aubert et l'avenue Viton comme des itinéraires structurants de pénétration,
 - Le boulevard de la Pugette comme itinéraire local,
 - Un itinéraire de loisir le long du parc du 26ème Centenaire
- Un projet volontariste quant aux aménagements paysagers, avec la plantation de plus de 528 arbres supplémentaires le long du tracé, la végétalisation de la plateforme sur plus d'un hectare et demi et la plantation de plus d'un hectare de massifs permettant ainsi d'améliorer la biodiversité en ville,
- Un projet environnemental prenant en compte les risques d'inondation et n'aggravant pas ces derniers, contribuant à réduire la production de gaz à effet de serre par report modal du trafic routier vers les transports en commun, proposant des aménagements paysagers le long du tramway permettant de contribuer à la végétalisation de la ville et de répondre aux enjeux du changement climatique,
- Un projet de cohésion sociale et territoriale proposant une tarification solidaire appliquée pour les ayants droits à la Couverture Maladie Universelle Complémentaire, aux élèves boursiers des collèges et lycées ainsi qu'aux chômeurs de moins de 26 ans et la gratuité pour les titulaires du RSA, les seniors de plus de 65 ans non imposables ainsi que les chômeurs indemnisés non imposables,
- Une réponse au besoin de soutien à l'économie locale par une politique d'investissement. Pour ce projet, pendant la phase travaux, il est estimé la création ou le maintien de 1200 emplois directs et de 1050 emplois indirects liés à l'infrastructure.

Le phasage des travaux tendra à maintenir une circulation satisfaisante de l'ensemble des modes de déplacements et une vie économique certes impactée par les travaux mais pérenne.

L'ensemble des travaux sera réalisé dans les règles de l'art et les techniques utilisées répondront aux différentes normes afin de réaliser le chantier le plus respectueux possible de son environnement urbain.

En ce sens, le projet d'extensions Nord et Sud (phase 1) du réseau de tramway de Marseille et de création d'un site de maintenance et de remisage des rames et de deux parcs relais présente un bilan très largement positif et l'intérêt général de cette opération est pleinement justifié et démontré.

La Métropole Aix-Marseille-Provence, par délibération MOB 001-9654/21/BM du 15 avril 2021, déclare d'intérêt général le projet d'extensions Nord et Sud phase 1 du réseau de tramway de Marseille, de la création d'un site de Maintenance et de Remisage des rames et de deux parcs relais.

Annexe N° 3 (5 pages)

Pour le Préfet
La Secrétaire Générale

Vu pour être annexé
à l'arrêté n° 2021-34
du 4-5-2021



Document accompagnant l'arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique en application de l'article L.122-1-1 du Code de l'Environnement

Exposé des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Ce document expose la synthèse des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts tel que prévu à l'article L122-1-1 du Code de l'Environnement.

A cet égard, il reprend l'essentiel des éléments figurant dans les dossiers soumis à enquête et à la déclaration de projet approuvée par la Métropole par délibération MOB 001-9654/21/BM du 15 avril 2021 auxquels il ne serait en aucun cas se substituer.

PRISE EN CONSIDERATION DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE PAR LE PROJET ET PRESENTATION SYNTHETIQUE DES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION OU DE COMPENSATION (ERC)

Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact.

Tel est le cas de la réalisation d'une infrastructure de tramway et de ses aménagements d'accompagnement (notamment les voiries, les pistes cyclables, les cheminements piétons) qui constituent des catégories d'opérations susceptibles d'affecter l'environnement soumises à ce titre à une étude d'impact au regard de la nouvelle nomenclature annexée à l'article R 122-2 du Code de l'Environnement.

L'étude d'impact du projet a été transmise pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

La Mission Régionale d'Autorité Environnementale Provence-Alpes-Côte-d'Azur (MRAE) a indiqué, le 03 août 2020, ne pas présenter d'observations sur le dossier porté par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, concernant l'extension Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille et de création d'un site de maintenance et de remisage des rames et de deux parcs relais sur la commune de Marseille.

Synthèse des effets et impacts du projet

L'étude d'impact figurant au dossier de Déclaration d'Utilité Publique a porté sur le projet global, c'est-à-dire les extensions Nord et Sud phase 1, la création d'un parc relais à La Gaye et du bâtiment Dromel/Montfuron accueillant un site de maintenance et de remisage et un parc relais :

Dès la phase de conception, des études environnementales ont été menées sur la phase 1 du projet :

- Le risque hydraulique a été pris en compte de façon à ne pas modifier la carte d'aléa définie dans les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI),
- Des études de trafics et notamment des projections de trafic avec l'arrivée du tramway, qui ont été ensuite des entrants pour les études acoustique et air,
- Plusieurs diagnostics ont été réalisés afin de prendre en compte une éventuelle pollution des enrobés de voiries ou des bâtiments à démolir,
- Une expertise écologique a permis de mettre en exergue une sensibilité faible en ce qui concerne la biodiversité du site,
- Une étude acoustique a permis de connaître l'ambiance sonore préexistante et les objectifs réglementaires à atteindre pour le tramway et d'envisager des protections acoustiques lorsque c'était nécessaire,
- Une étude air de niveau I a été réalisée. Le développement des transports en commun contribue au report modal de manière plus générale dans l'ensemble de l'agglomération (590 500 déplacements annuels motorisés économisés) et donc à une baisse du trafic et des émissions atmosphériques.

Les mêmes études environnementales seront réalisées sur la phase 2 ultérieurement quand le projet phase 2 sera défini en vue d'appréhender les incidences du projet sur l'environnement dans sa globalité conformément à l'article L.122-1 III. du Code de l'environnement.

Les incidences (ou effets) à caractère « notable » du projet sur les différents facteurs caractérisant le site et son environnement sont synthétisées dans les chapitres suivants.

Effets positifs attendus du projet

Le projet des extensions de la ligne de tramway Nord et Sud phase 1 a été longuement réfléchi et concerté avec l'ensemble des parties prenantes en vue de maximiser ses incidences positives sur la desserte et la circulation au sein des quartiers concernés de la ville de Marseille. Ces incidences positives sont exposées synthétiquement ci-après :

- Amélioration de la desserte en transports en commun et de la fréquentation du réseau de tramway. Un gain de temps global annuel de 1 340 632 heures sur les déplacements des marseillais avec une connexion plus efficace avec l'ensemble des systèmes de transports collectifs, urbains, départementaux et ferroviaires. 590 500 déplacements annuels motorisés économisés dans l'agglomération marseillaise entraînant ainsi une réduction des émissions de GES et de la pollution (particules fines, notamment.).
- Amélioration des conditions de circulation pour les modes actifs par la création de cheminements dédiés le long du tramway.
- Amélioration des déplacements des personnes à mobilité réduite (transport en commun à plancher bas accessibles, passages piétons accessibles installés dans les deux types de zone 30 et 50, pentes adaptées sur l'aménagement urbain).
- Développement de l'intermodalité, le projet s'accompagnant de parcs relais (Dromel/Montfuron et La Gaye) et de stationnements pour les deux roues.
- Requalification des axes urbains et amélioration du paysage urbain.
- Amélioration de la desserte des équipements (sportifs, culturels, de loisir, de santé, administratifs et éducatifs).
 - Équipements sportifs : le Palais de la Glisse, le Palais des sports, le Stade Vélodrome,
 - Équipements culturels et de loisirs : le futur axe des événements d'Euromed, le parc du 26ème Centenaire, Parc Chanot,
 - Équipements de santé : l'ensemble des Hôpitaux sud (Sainte-Marguerite, Paoli Calmette, le centre Cardio Vasculaire Cantini), cliniques,
 - Équipements administratifs : mairie des 15 et 16ème arrondissements,
 - Équipements éducatifs : collège Sylvain Menu, collège Coin Joli Sévigné, collège Rosa Parks, des écoles primaires – maternelles, cité scolaire internationale,
- Amélioration des conditions de circulation en raison d'un report modal des véhicules légers vers les transports en commun.
- Réduction des nuisances acoustiques liées au trafic routier suite au report modal des véhicules légers vers les transports en commun.
- Amélioration de la sécurité des usagers par l'insertion du tramway en site propre et les

- aménagements annexes du projet.
- Augmentation de l'attractivité des secteurs traversés et opportunité de développement urbain, en proposant une offre de transport attractive traversant des quartiers accueillant de grandes opérations et des quartiers prioritaires de la politique de la ville.
 - Création d'emplois et amélioration de l'accès à l'emploi en favorisant le développement économique des secteurs traversés, notamment en raison des gains de temps générés et de l'amélioration de la desserte qui auront un effet attractif sur les entreprises, création d'emplois en phase chantier (emplois directs) et pour les industries amont pour la fabrication des fournitures de chantier (emplois indirects).
 - Effets positifs sur la qualité du sous-sol par une prise en compte de la pollution éventuelle des sols.
 - Amélioration de la végétalisation des espaces publics traversés (plantation d'arbres, création de sections de plateformes tramway perméables et végétalisées)

Impacts du projet en phase chantier et en phase d'exploitation et mesures ERC

Dans le cadre de l'étude d'impact, il a été identifié que le projet pourrait avoir des incidences sur son environnement en phase chantier et en phase exploitation.

Conformément à l'article R. 122-14 du Code l'Environnement, le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en œuvre un certain nombre de mesures visant à éviter, réduire ou compenser ces impacts et a identifié les modalités permettant leur suivi.

En l'occurrence, il est rappelé ci-après de manière synthétique les incidences du projet, en phase chantier comme en phase exploitation, ainsi que les mesures qui seront mises en œuvre pour éviter et réduire, les impacts identifiés. Les impacts résiduels après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction étant négligeables au cas présent, la mise en œuvre de mesures de compensation ne s'avère pas utile.

Les différents engagements du maître d'ouvrage sont détaillés dans le dossier d'enquête publique.

1.1. Effets en phase chantier

Des mesures seront mises en œuvre afin de limiter les éventuelles nuisances en phase chantier, nuisances qui sont par nature temporaires.

- Minimisation des nuisances au sein des quartiers résidentiels ou secteurs économiques :

Au sein des quartiers résidentiels qui seront traversés par le projet, des mesures d'organisation du chantier seront mises en œuvre en vue de préserver l'accès aux différents secteurs (par la mise en place de déviations temporaires) et de réduire les nuisances, telles que les émissions de poussières ou le bruit (par exemple, arrosage du chantier, utilisation d'engins conformes en termes de nuisances acoustiques et d'émissions atmosphériques, arrêt du chantier par fort vent, notamment).

Le projet traverse également des secteurs économiques, et notamment une zone commerçante au niveau de la place Castellane. Tout sera mis en œuvre afin de permettre le maintien des accès aux différents commerces et services le long du tracé, pour limiter les impacts sur la fréquentation des commerces. Des indemnités financières pourront être également envisagées en cas de préjudice certain, direct et anormal résultant de la réalisation des travaux.

- Limitation de la consommation foncière et conservation du bâti existant

Les impacts sur le bâti ont été limités au maximum avec le choix d'un tracé optimal, utilisant les emprises du domaine public et permettant de conserver au maximum les bâtiments riverains du projet.

- Maîtrise du risque inondation

Une partie de l'emprise des travaux est localisée en zone inondable du ruisseau des Aygalades et de l'Huveaune. Des mesures en phase chantier permettront de réduire les risques en cas

d'inondation (notamment les matériaux déblayés seront rapidement évacués et un suivi des conditions météorologiques sera réalisé pendant toute la durée du chantier).

→ Limitation des incidences sur les milieux naturels et sur la biodiversité

En cas de décaissements, les mesures mises en œuvre permettront d'avoir des impacts résiduels négligeables sur le sous-sol, limitant le risque de pollution des sols et des eaux. En effet, le projet se rapproche au plus près du terrain naturel, tout en respectant les réglementations du Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles d'inondations (PPRI) et les mesures classiques pour éviter tout risque de pollution.

Tout sera mis en œuvre pour limiter au maximum les impacts sur le milieu naturel notamment : le balisage des emprises à proximité des milieux naturels longés, la vérification de l'absence d'espèces protégées sur les emprises chantier, la réalisation des travaux aux périodes favorables, la limitation des éclairages nocturnes.

→ Gestion optimisée du risque d'exposition à l'amiante

Le risque lié à la présence éventuelle d'amiante dans les bâtiments ou dans les enrobés de voirie à démolir a été localisé. Les déchets contenant de l'amiante seront évacués conformément à la réglementation. Enfin, les déchets divers susceptibles d'être produits seront gérés conformément à la réglementation.

→ Maîtrise des impacts sur les réseaux publics de canalisation existants

Le tramway se situe en milieu urbain avec la présence de nombreux réseaux (assainissement, alimentation en eau potable, électricité, gaz, réseaux de télécommunications, éclairage public, signalisation lumineuse tricolore). Afin de limiter tout impact sur le fonctionnement des réseaux, les concessionnaires ont été sollicités pour recueillir les récolements des réseaux existants sur le tracé des extensions du réseau (phase 1). De plus, les travaux de dévoiement et / ou de protections des réseaux enterrés seront réalisés par les services techniques compétents des concessionnaires, ou par des entreprises agréées sous leur direction.

La présence d'une canalisation de gaz a été également prise en compte pour éviter les risques de dommage lors de la réalisation des travaux.

→ Protection du patrimoine architectural

Le projet traverse des secteurs présentant des sensibilités archéologiques. Un diagnostic archéologique est réalisé dans ces secteurs afin d'éviter toute destruction de vestiges. Des fouilles seront engagées si des vestiges le nécessitent, sous les directives de la Direction Régionale des Affaires Culturelles.

Pour ce qui concerne le patrimoine architectural et paysager, le réaménagement de la place Castellane (intégrée au périmètre de l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine de Marseille - AVAP) a été conçu en respectant les recommandations de l'AVAP. Ce réaménagement a été soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), lequel s'est d'ores et déjà prononcé favorablement dans le cadre du dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

1.2. Effets en phase exploitation

Des mesures seront également mises en œuvre afin de limiter les nuisances en phase exploitation :

→ Limitation des impacts sur l'économie et les commerces

Afin de limiter le plus possible les nuisances pour les secteurs économiques, et en particulier pour les commerçants de la place Castellane, des concertations ont eu lieu et se poursuivront pour aboutir à des aménagements consensuels. Le projet apporte aux activités économiques

des secteurs traversés une accessibilité et une visibilité améliorée ainsi qu'un environnement urbain qualitatif propice au développement des activités.

→ Maîtrise du risque inondation identifié par le PPRI

Les modélisations hydrauliques ont démontré que le risque inondation n'était pas aggravé. Le projet n'est pas de nature à modifier les PPRI et a pu être optimisé pour éviter toute aggravation du risque inondation.

→ Limitation des incidences sur les milieux naturels et la biodiversité

L'exploitation du tramway en phase 1 n'est pas susceptible d'entraîner une pollution des sols et des eaux souterraines. De plus, afin d'éviter tout impact sur les eaux superficielles, la réalisation du site de maintenance et de remisage et du P+R s'accompagne de la mise en œuvre d'une collecte et d'un traitement avant rejet, préservant ainsi la qualité des eaux de l'Huveaune.

De plus, la réalisation d'aménagements paysagers contribuera à favoriser l'insertion du tramway au sein de son environnement mais également à améliorer la biodiversité en ville, en proposant notamment des habitats favorables aux oiseaux.

Enfin, l'adaptation des éclairages permettra de limiter les nuisances vis-à-vis de l'environnement en général, et plus particulièrement des espèces faunistiques dont les chiroptères,

→ Gestion des déchets

Les déchets divers susceptibles d'être générés (déchets des usagers du tramway et des parcs relais, déchets spéciaux issus du fonctionnement du Site de Maintenance et de Remisage) seront collectés et traités conformément à la réglementation.

→ Incidences sur la circulation et réduction des gaz à effet de serre

Le projet a été conçu de manière à rétablir des plans de circulation fonctionnels en limitant au minimum les modifications des plans de circulation existants.

Sur le secteur de l'extension Nord – phase 1, le projet accompagne l'aménagement urbain de l'opération d'intérêt général d'Euroméditerranée et ne dégrade pas la situation circulatoire. Sur le secteur de l'extension Sud – Phase 1, la tendance générale est à la baisse des trafics routiers dans le corridor tramway, du fait de la complémentarité des nombreux projets multimodaux programmés dans le secteur.

En outre, la création de parc relais permettra d'offrir des solutions de stationnement qui favorisent le report modal vers les transports en commun.

Une étude air de niveau I a été réalisée. Le développement des transports en commun contribue au report modal de manière plus générale dans l'ensemble de l'agglomération (590 500 déplacements annuels motorisés économisés) et donc à une baisse du trafic et des émissions atmosphériques.

→ Limitation des nuisances sonores et vibratoires

L'ensemble du projet, et notamment la voie ferrée, a été conçu pour préserver l'ambiance acoustique et vibratoire des secteurs traversés. Cela se traduit par la mise en œuvre de poses de voies anti-vibratiles permettant d'atteindre les objectifs réglementaires et par des mesures d'accompagnement telles que l'isolation acoustique de certaines façades de bâtiments, lorsque cela est nécessaire, suite à l'étude acoustique. Ces dispositions acoustiques seront mises en œuvre et leur efficacité sera vérifiée une fois le tramway mis en service.

Annexe N° 1 (11 pages)



Vu pour être annexé
à l'arrêté n° 2021-34
du 19 JUILLET 2021

Pour le Préfet
La Secrétaire Générale

Juliette TRIGNAT

Extensions Nord et Sud – phase 1 du réseau de tramway de Marseille et création d'un site de maintenance et remisage

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) - Partie E : Plan Général des Travaux



**EXTENSIONS TRAMWAY DE MARSEILLE
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX
EXTENSION NORD - PHASE 1**



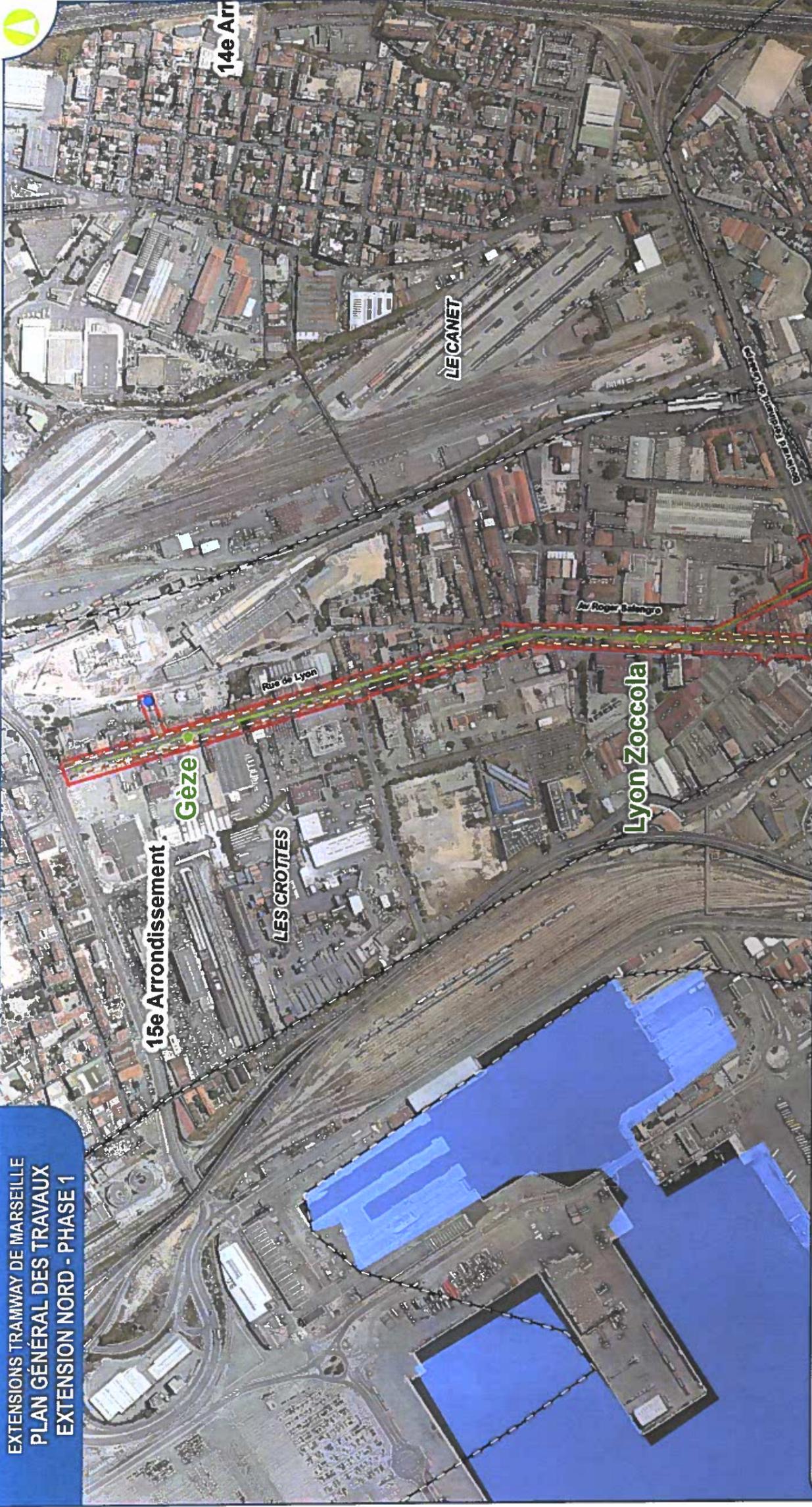
- Limite arrondissement de Marseille
- Périmètre DUP Phase 1
- Plateforme du tramway en projet
- Plateforme du tramway existante
- Station existante
- Station en projet
- Sous-station
- Modes doux - Cheminement cyclables

Gèze
norm de la station

Édition du: 12/02/2020
 0 25 50 100 150 200 250 300 350 400 450 500
 Point de plan: Open Street Map ESRI 1:5 000
 Ostram

Figure 1 - Plan Général des Travaux - Extension Nord (planche 1/2)

EXTENSIONS TRAMWAY DE MARSEILLE
 PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX
 EXTENSION NORD - PHASE 1



- Limite arrondissement de Marseille
- Périmètre DUP Phase 1
- Plateforme du tramway en projet
- Station en projet nom de la station **Gèze**
- Sous-station
- - - Modes doux - Cheminements cyclables

Édition du: 12.02.2020

Projet de plan: Open Street Map ESRI 1:5 000

Nosttram

Figure 2 - Plan Général des Travaux - Extension Nord (planche 2/2)

**EXTENSIONS TRAMWAY DE MARSEILLE
PLAN GENERAL DES TRAVAUX
EXTENSION SUD - PHASE 1**



- Limite arrondissement de Marseille
 - Périmètre DUP Phase 1
 - Plateforme du tramway en projet
 - Plateforme du tramway existante
 - Station existante
 - Station en projet
 - Modes doux - Cheminement cyclables
- Castellane**

Édition du: 12.02.2020
Échelle: 0 50 100 200 Mètres
Format de plan: Open Street Map / Topo ESRI / 1:5 000

OSTRAM

Figure 3 - Plan Général des Travaux - Extension Sud (planche 1/5)

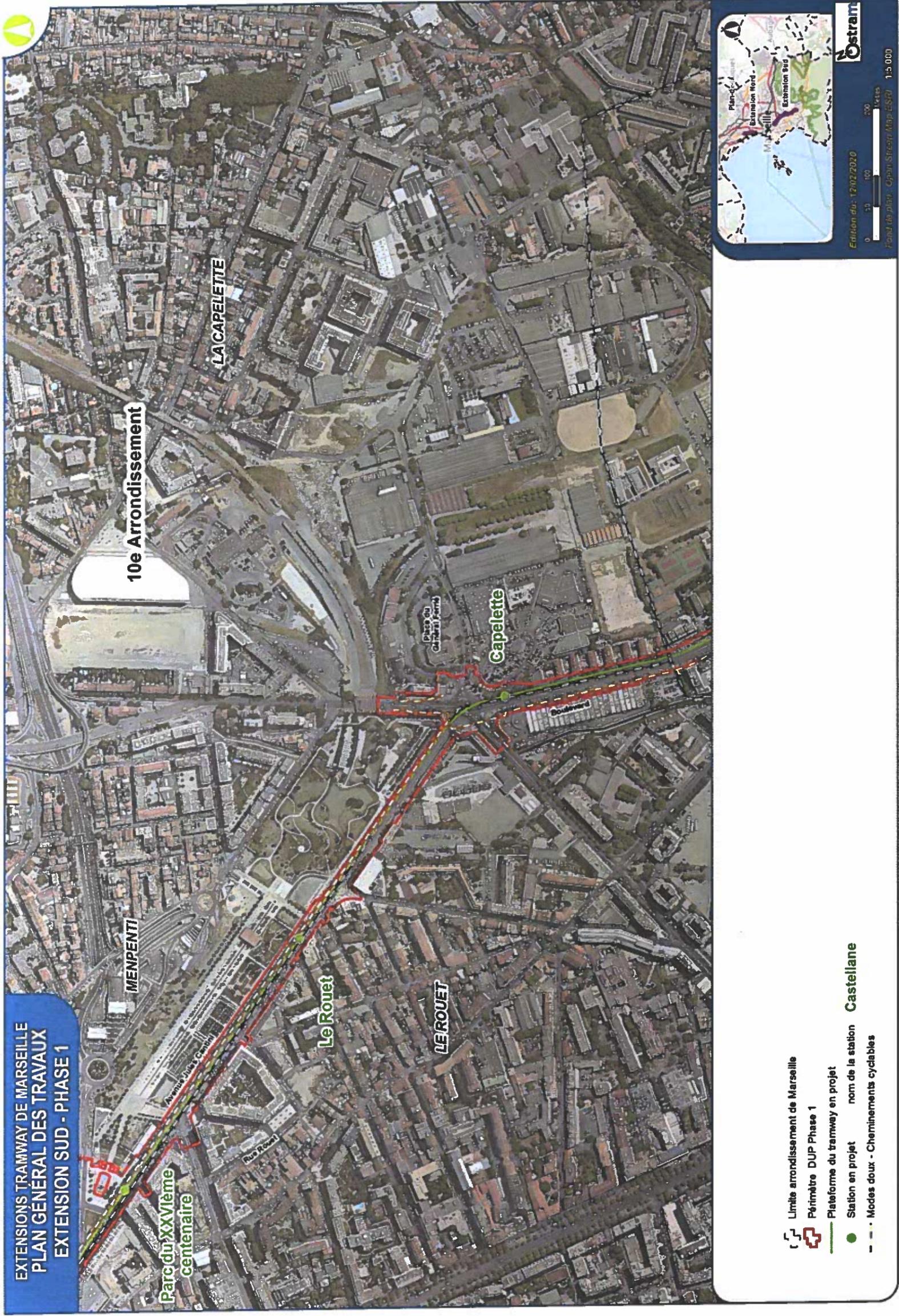


Figure 4 - Plan Général des Travaux - Extension Sud (planche 2/5)

**EXTENSIONS TRAMWAY DE MARSEILLE
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX
EXTENSION SUD - PHASE 1**



- Limite arrondissement de Marseille
- Bâtiment Dromel Montfuron (site de maintenance et de remisage + P+R)
- Périmètre DUP Phase 1
- Plateforme du tramway en projet
- Station en projet
- Modes doux - Cheminement cyclables
- nom de la station
- Castellane

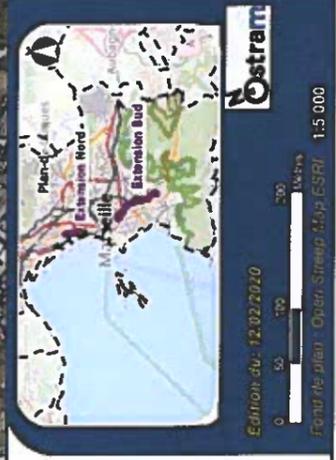


Figure 5 - Plan Général des Travaux - Extension Sud (planche 3/5)

**EXTENSIONS TRAMWAY DE MARSEILLE
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX
EXTENSION SUD - PHASE 1**

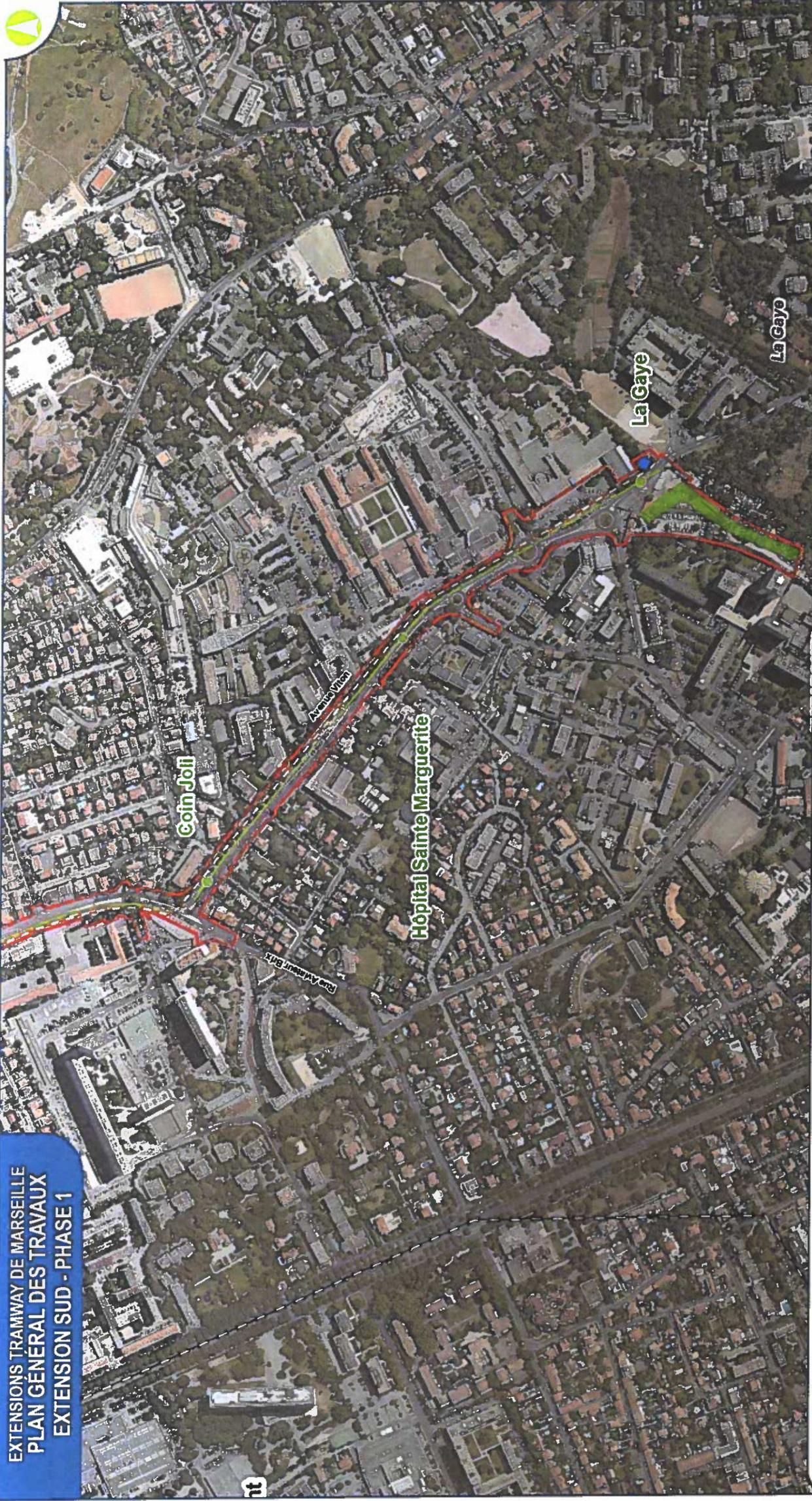


- Limite arrondissement de Marseille
- Périmètre DUP Phase 1
- Plateforme du tramway en projet
- Station en projet
- nom de la station
- Modèles doux - Cheminement cyclables



Figure 6 - Plan Général des Travaux - Extension Sud (planche 4/5)

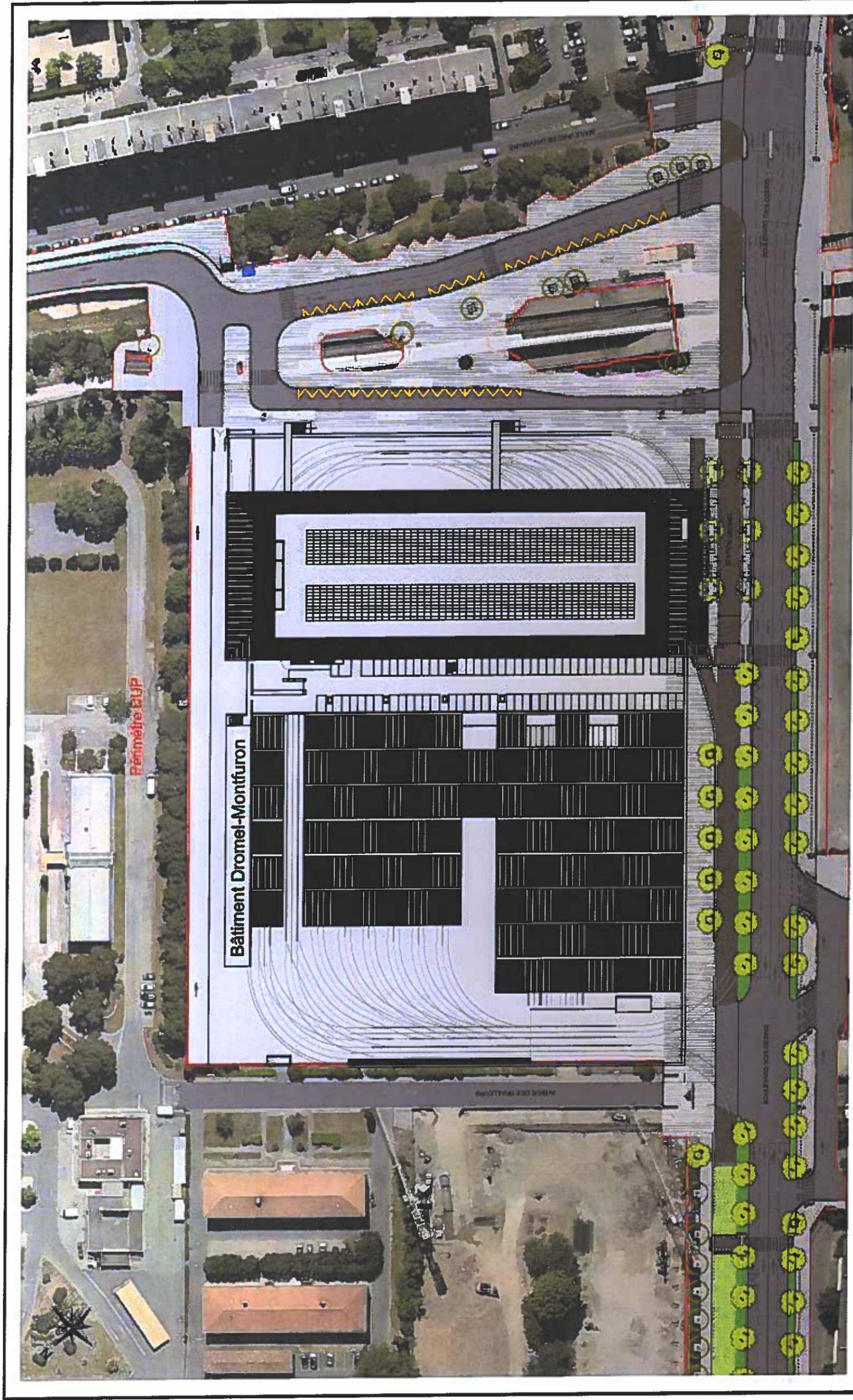
**EXTENSIONS TRAMWAY DE MARSEILLE
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX
EXTENSION SUD - PHASE 1**



- Limite arrondissement de Marseille
- Périmètre DUP Phase 1
- Plateforme du tramway en projet
- Station en projet
- Sous-station
- Modes doux - Cheminement cyclables
- P+R La Gaye
- nom de la station
- Castellane**



Figure 7 - Plan Général des Travaux - Extension Sud (planche 5/5)



EXTENSIONS NORD ET SUD DU TRAMWAY DE MARSEILLE - CREATION D'UN SMR

MATRISE D'OUVRAGE
AIX-MAIRSEILLE PROVENCE

MATRISE D'OEUVRE
Nostrom

Auteur de l'ouvrage
egis

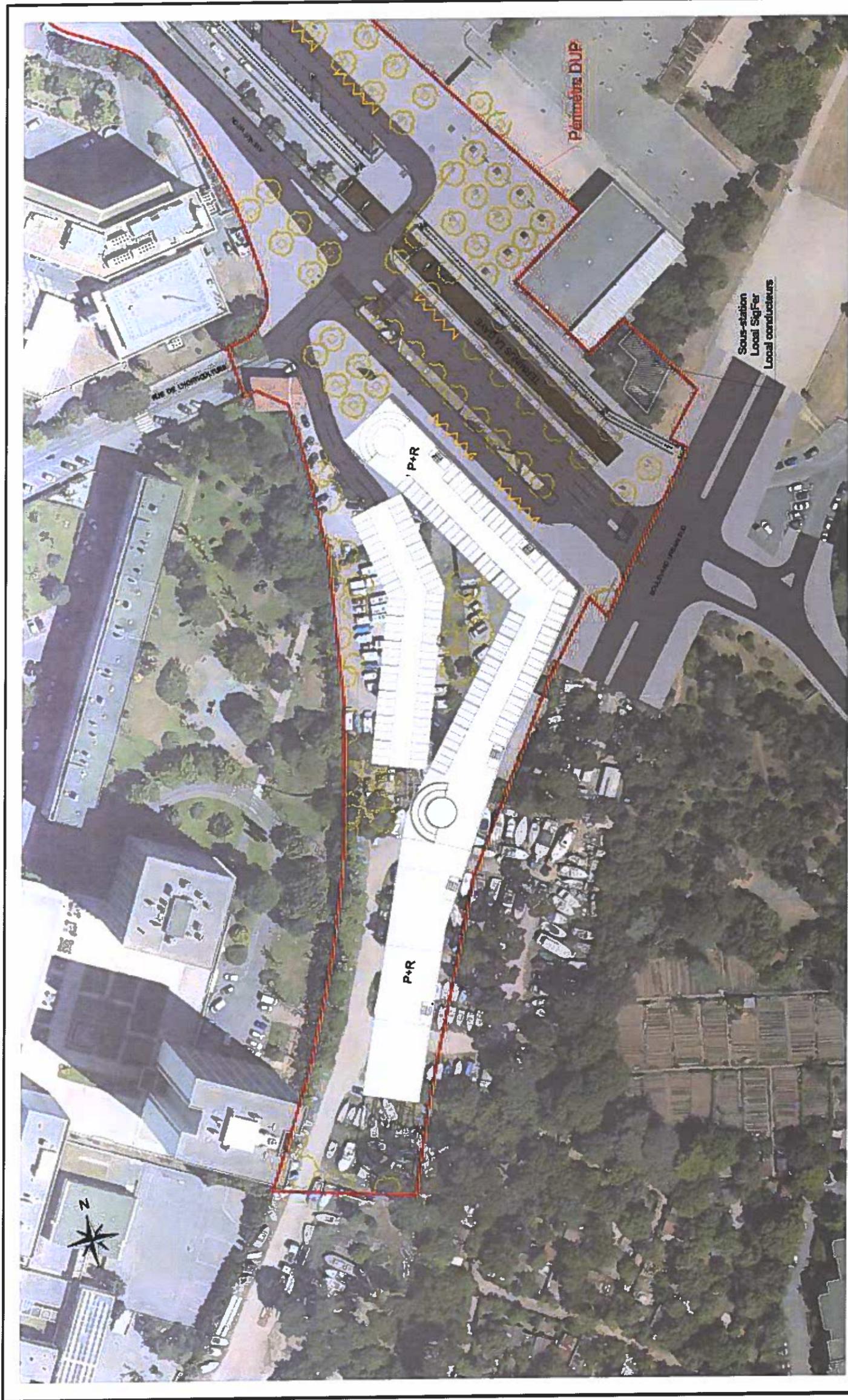
Plan masse du bâtiment Dromel-Montfuron modifié - Esquisse

0 10 20 40 m

Format :	A3
JMO	JMU
Direction	Approbation
Objet	Validation
Etat	Approuvé
Version	
Date	
Elaboré par	
Revisé par	
Validé par	
Approuvé par	

Plan remis au bâtiment Dromel-Montfuron modifié - Esquisse.dwg

Figure 8 : Zoom au droit du bâtiment Dromel Montfuron



MATRISE D'OUVRAGE 		EXTENSIONS NORD ET SUD DU TRAMWAY DE MARSEILLE - CREATION D'UN SMR		0 10 20 40 m	
MATRISE D'OEUVRE 		Auteur du document		Format : A3	
		Date		Approuvé	
Plan masse du parc relais de la Gaye - Esquisse		Date		Approuvé	
100220200		Date		Approuvé	
A		Date		Approuvé	
100220200		Date		Approuvé	
A		Date		Approuvé	
100220200		Date		Approuvé	
A		Date		Approuvé	

Plan masse du parc relais de la Gaye-Esquisse.dwg

Figure 9 : Zoom au droit du parc relais de la Gaye