

Annexe N° 3 (3 pages) Pour le Préfet
La Secrétaire Générale

Vu pour être annexé
à l'arrêté n° 2021-34
du 15 JUIN 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 Chanut,
 - 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 de 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 indemnisations 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 circulaire. 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.
