

Luxembourg, 06/02/2024

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulés du Projet :	Extension Tramway de Marseille
Numéro du Projet :	2021-0556
Pays :	France
Description du Projet :	L'objectif de l'opération est d'apporter un soutien financier à la mise en œuvre des extensions du réseau de tramway de Marseille et au programme d'électrification du parc de bus urbains. Le Projet porte en particulier sur la première phase des extensions de la ligne T3 au Nord entre Arenc et Géze sur 1,8 km et au Sud entre la place Castellane et la Gaye sur 4,4 km, pour un total de 6,2 km avec 12 nouvelles stations et 15 nouvelles rames, un site de maintenance et de remisage, deux parc relais et l'aménagement de pistes cyclables sur 6,8 km. La composante bus comprend l'achat de 195 bus électriques standards et la reconstruction d'un dépôt de bus pour l'adapter au besoin d'un parc électrifié.
EIE exigée :	Oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone » <sup>1</sup> :	Non

### Evaluation des incidences environnementales et sociales

#### Evaluation des incidences environnementales

##### Conformité à la législation environnementale applicable

Les investissements à financer sont inscrits au Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 approuvé par le conseil communautaire le 28 juin 2013 et au Plan de Mobilité métropolitain 2020-2030 approuvé par le Conseil de la Métropole le 16 décembre 2021. Les deux plans ont fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique selon la directive 2001/42/CE.

Les investissements concernant l'extension du réseau tramway ainsi que la reconstruction du dépôt de bus de St. Pierre relèvent de l'annexe II de la directive 2014/52/EU modifiant la directive 2011/92/UE.

Les investissements en lien avec l'extension de la ligne de tram T3 ont fait l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact sur l'environnement (EIE) comme prévu par la législation française (Code de l'Environnement). 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 ainsi que les aménagements urbains afférents (place de Castellane, pistes cyclables, etc.). L'autorité environnementale, 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. La commission d'enquête a également émis un avis favorable. Le projet a fait aussi l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, en ce qui concerne particulièrement la gestion des eaux pluviales et la gestion hydraulique en phase de chantier, dont l'arrêté préfectoral a été émis le 3 mars 2021. Par la suite, le Projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral le 15 juin 2021.

<sup>1</sup> Only projects that meet the scope of the Carbon Footprint Exercise, as defined in the EIB Carbon Footprint Methodologies, are included, provided estimated emissions exceed the methodology thresholds: 20,000 tonnes CO2e/year absolute (gross) or 20,000 tonnes CO2e/year relative (net) – both increases and savings.



Luxembourg, 06/02/2024

La reconstruction du dépôt de bus de Saint-Pierre de la Régie des Transports de Marseille a fait l'objet d'un avis au cas par cas de l'autorité environnementale qui a considéré que le projet n'était soumis à étude d'impact en raison de la nature des travaux et des impacts limités du projet sur l'environnement.

La production du matériel roulant tram et bus aura lieu dans les usines du fabricant et, par conséquent, se trouve hors du champ de la directive 2014/52/CE modifiant la directive 2011/92/CE.

#### Impacts environnementaux

Les investissements se situent dans un milieu majoritairement urbain. Les principaux impacts identifiés pendant la période de chantier sont liés à la pollution atmosphérique, au bruit et aux vibrations dus aux travaux. Ces impacts sont temporaires et limités à la durée du chantier. Une gestion environnementale est mise en place, permettant d'établir des prescriptions particulières dans les cahiers des charges des entreprises attributaires des travaux et d'assurer un contrôle et un suivi du respect des prescriptions par les maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage.

L'ensemble du projet d'extension du réseau de tram 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 antivibratoires 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.

Le tracé intercepte le périmètre de l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine de Marseille (AVAP) de la Place Castellane. Le projet a été soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), lequel s'est prononcé favorablement dans le cadre du dossier de Déclaration d'Utilité Publique et d'un permis d'aménager.

Dans le cadre du projet d'extension du réseau de tram, il est prévu la plantation de plus de 860 arbres soit près de +65 % par rapport à la situation actuelle, un hectare et demi de plateforme végétalisée et plus d'un hectare de massifs plantés.

Le dépôt de bus de Saint-Pierre est situé en zone d'aléa fort vis-à-vis des phénomènes de retrait et gonflements des formations argileuses et en zone concernée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Il fera donc l'objet d'un suivi piézométrique d'un an afin d'adapter les dispositions constructives, d'un plan de terrassement des terres à excaver et des dispositifs de traitement des eaux avant rejet.

#### Impacts sur zones Natura 2000 et la biodiversité

L'expertise écologique réalisée dans le cadre de l'étude d'impact du projet d'extension de la ligne 3 du tramway a permis de mettre en exergue une sensibilité faible en ce qui concerne la biodiversité du site. Le projet ne concerne directement aucun périmètre réglementaire ou à statut du point de vue de l'environnement naturel.

Comme indiqué auparavant, la reconstruction du dépôt de bus de St. Pierre a fait l'objet d'un avis au cas par cas de l'autorité environnementale qui a considéré que le projet a des impacts limités sur l'environnement.

#### Adaptation au changement climatique

Le projet d'extension du de la ligne 3 du tramway est exposé aux risques issus du changement climatique, notamment à l'augmentation dans la fréquence des événements climatiques extrêmes tels que les épisodes d'inondation ainsi que l'augmentation de température.

L'ensemble de la dalle du rez-de chaussée du bâtiment du site de maintenance et remisage, situé à la proximité d'un cours d'eau (l'Huveaune), est située 20 cm au-dessus de la cote de plus hautes eaux définie par le plan de prévention du risque inondation. Sa conception avec des fondations sur pilotis permet d'aménager un vide sanitaire garantissant la transparence hydraulique du bâtiment.

La sous-station Arenc située à proximité d'un cours d'eau (des Ayygalades) sera légèrement surélevée pour protéger les équipements lors de crues.



Luxembourg, 06/02/2024

De plus, le Promoteur a confirmé que les spécifications techniques du matériel roulant et des équipements du projet ont été conçus pour des températures extrêmes.

Le dépôt bus de Saint-Pierre n'est pas situé en zone d'aléa inondation.

### **Evaluation des incidences sociales, le cas échéant**

Les impacts sur le bâti de la phase 1 de l'extension de la ligne 3 du tram ont été minimisés par le choix d'un tracé optimal utilisant les emprises du domaine public (voiries existantes) et permettant de conserver au maximum les bâtiments riverains du projet. Néanmoins, le projet nécessite des acquisitions foncières riveraines de la voirie existante. Les négociations et procédures d'acquisitions foncières amiables sont privilégiées par la Métropole qui souhaite s'inscrire dans une démarche collaborative. Toutefois, à défaut d'accords avec les propriétaires concernés, la Métropole se réserve la possibilité d'acquérir ces terrains par la voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'enquête parcellaire s'est déroulée du 3 février 2021 au 18 février 2021 inclus.

La reconstruction du dépôt bus de Saint-Pierre se fera en lieu et place du dépôt actuel et par conséquent ne requiert pas d'acquisitions foncières.

### **Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant**

Le projet d'extensions du réseau de tramway a fait l'objet d'une concertation publique préalable avec les populations concernées qui s'est déroulée du 31 mai au 2 juillet 2018. La Commission Nationale du Débat Public a désigné un garant qui a accompagné la Métropole tout au long du processus de concertation. Les observations et propositions exprimées au cours de cette concertation préalable ont été prises en compte dans le cadre des études d'avant-projet. Des réserves ont néanmoins été émises par les participants quant à la mise en œuvre non simultanée de la phase 2 et quant à des choix locaux de tracé.

L'enquête publique s'est déroulée du 7 septembre 2020 au 9 octobre 2020 inclus. Deux réunions de concertation se sont tenues le 22 février 2021 et le 30 mars 2021 en présence de l'association de commerçants Prado-Castellane, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence avec des représentants de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Au cours de cette réunion, le projet a été présenté et précisé localement. A l'issue de cette concertation, un compte rendu a été rédigé actant de la solution accordée.

La reconstruction du dépôt bus de Saint-Pierre n'a pas fait l'objet d'enquête publique car elle n'a pas fait l'objet d'étude d'impact.

## **Conclusions et Recommandations**

Le projet aura en sa globalité des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité des transports en commun favorisant le report modal et la réduction des nuisances liées au trafic automobile en plus des bienfaits escomptés de la transition énergétique du parc bus vers une technologie électrique.

Le projet est considéré comme conforme à l'Accord de Paris selon les critères énoncés dans la feuille de route pour le climat de la Banque publiée fin 2020 car il comprend des investissements en infrastructures dédiées aux transports en commun et l'acquisition de matériel roulant n'ayant pas d'émissions directes de gaz à effet de serre.

Après appréciation des mesures d'atténuation et compte tenu des impacts positifs attendus après la mise en service du projet, le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux.