

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	MARSEILLE TRANSPORT URBAIN II
Numéro du projet :	2013-0380
Pays :	FRANCE
Description du projet :	Le projet a pour objectif de financer six composantes du programme d'investissements en transports publics de la Communauté Urbaine de Marseille: le prolongement sur 900 m du métro (ligne 2) au nord de l'agglomération avec un nouveau pôle d'échanges (BHNS, bus, métro, parking) ; trois lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de 27,5 km de long ; et l'acquisition de 6 rames pour augmenter la capacité du système de tramway.
EIE exigée :	Oui, pour 5 des 6 composantes
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	non

Synthèse de l'évaluation des incidences environnementales et sociales (principaux problèmes, conclusions et recommandations générales)

Les trois lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), le pôle d'échanges et l'extension de métro relèvent de l'annexe II de la directive 2011/92/EU. Ces composantes ont fait l'objet d'une évaluation d'impact environnementale, comme prévu par la législation française, et ont reçu l'avis favorable de l'autorité compétente. Toutes les composantes font partie des actions prévues dans le plan de déplacements urbains pour la période 2013-2023 ayant fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale (ESE).

Les trois lignes BHNS se situent à proximité de sites Natura 2000 (FR 9301602 et FR 9301603). Elles ont fait l'objet d'évaluations spécifiques des incidences, comme prévu par la directive 92/43/CEE, qui ont conclu qu'il n'y aura pas d'incidence sur ces zones du fait du type d'intervention ainsi que des mesures prises pour minimiser l'impact des chantiers.

La production du matériel roulant pour les lignes BHNS et pour le système de tramway aura lieu dans les usines du fabricant et par conséquent se trouve hors du champ de la directive 2011/92/EU. Aucune extension du site de maintenance et de remisage des rames de tramway n'est nécessaire. L'extension/adaptation des dépôts pour les bus nécessaires à l'exploitation des trois lignes se fera dans l'emprise existante et n'est pas soumise aux procédures d'évaluation environnementale.

Le projet cherche à améliorer la qualité des transports collectifs, à privilégier l'utilisation des modes alternatifs à la voiture et à favoriser le transfert modal. Il permet par ailleurs de désenclaver certains quartiers en difficulté. Compte tenu des objectifs vertueux poursuivis et hormis quelques aspects négatifs à caractère ponctuel et à caractère temporaire pendant la phase de chantier pour lesquels des mesures de mitigation adaptées seront prises, les effets sur l'environnement devraient être bénéfiques grâce à la réduction des nuisances dues au trafic automobile et l'amélioration des performances énergétiques et environnementales du nouveau matériel roulant. A cet effet le Promoteur s'engage à fournir un bilan sur les performances énergétiques et environnementales des nouveaux bus.

¹ Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans le projet de méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 100 000 tonnes de CO₂e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- Conformité avec la réglementation environnementale:** Toutes les composantes font partie des actions prévues dans le plan de déplacements urbains pour la période 2013-2023, ayant fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale (ESE). Les composantes ainsi que les mesures d'accompagnement (en particulier les projets de développement urbain et de densification des quartiers traversés) s'inscrivent dans le cadre du document cadre de planification : le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) qui approuvé le 29 juin 2012 et a fait aussi l'objet d'une ESE. La plupart des composantes relèvent de l'annexe II de la directive 2011/92/EU. Le tableau ci-dessous détaille les exigences en la matière par composante et l'état de la procédure d'évaluation d'impact:

COMPOSANTES		Précisions
1	Le prolongement du métro ligne 2 entre Bougainville et Capitaine Gèze	EIE mise à disposition de la Banque ainsi que l'avis favorable de l'autorité environnementale du 7 12 2012 précisant la non-incidence sur des sites Natura 2000
2	Un nouveau pôle d'échanges (BHNS, bus, métro, parc-relais)	EIE conjointe avec le prolongement de la ligne 2 du métro
3	Ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre la station de métro Bougainville et le Vallon des Tuves à Saint-Antoine (longue de 11 km)	EIE mise à disposition de la Banque ainsi que l'avis favorable de l'autorité environnementale du 28 09 2011;
4	Ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre la place Castellane et le Campus de Luminy (longue de 9,5 km)	EIE mise à disposition de la Banque ainsi que l'avis favorable de l'autorité environnementale du 14 06 2013 précisant la non-incidence sur des sites Natura 2000
5	Ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre le pôle universitaire de Saint Jérôme et le technopôle de Château Gombert (longue de 7 km)	EIE mise à disposition de la Banque ainsi que l'avis favorable de l'autorité environnementale du 07 02 2012;
6	Acquisition du matériel roulant	Hors du champ de la directive 2011/92/EU

- Localisation et impacts sur zones Natura 2000:** Les composantes 1 et 2 se situent dans un secteur urbain dense fortement marqué par des activités industrielles et ferroviaires (dépôt ligne 2). La distance minimale entre ces deux composantes et le site Natura 2000 le plus proche est de 2,8 km.

Les composantes 3, 4 et 5 sont situées à proximité, des Zones Natura 2000 (codes FR 9301602 et FR 9301603). La composante 4 passant en lisière du site « Calanques et îles marseillaises – Cap Canaille et massif du Grand Caunet » (FR 9301602) a fait l'objet d'une évaluation appropriée des incidences comme prévu par la directive 92/43/CEE. Les composantes 3 et 5 se trouvent à 1 km et 1,2 km du site de la « Chaîne de l'Étoile – Massif du Garlaban » (code FR9301603). Elles ont fait l'objet d'une évaluation sommaire des incidences. Il s'agit dans les trois cas des aménagements de l'infrastructure routière existante. Les effets possibles sur la zone restent donc marginaux du fait du type d'intervention ainsi que des mesures prises pour minimiser l'impact des chantiers.

- Impacts pendant la phase de chantier:** Le chantier aura des impacts négatifs à caractère temporaire en termes de dispersion de particules, bruit, vibrations et d'interruptions du trafic. Le projet engendre aussi l'abattage d'un nombre des arbres. Toutefois les mesures de mitigation/compensation mises en œuvre sont considérées adaptées par la Banque.

- *Impacts pendant la phase opérative* : Les impacts se situeront au niveau des parcs relais par la création de surfaces imperméabilisées. Des bassins de décantation des eaux pluviales pourvus d'ouvrages de traitement minimiseront les effets des imperméabilisations. Au niveau du bruit, le projet génère de manière générale des impacts positifs du fait de la diminution du trafic automobile. Toutefois la faible augmentation du bruit sur un nombre limité de secteurs sera mitigée par l'isolement des façades.
- *Adaptation au changement climatique* : Pour les composantes 2 à 5, des bassins de rétention conçus pour des crues centennales sont prévus pour mitiger les effets des imperméabilisations sur les risques d'inondation. Par ailleurs compatibilité avec le schéma directeur de gestions des eaux et le plan de prévention des risques d'inondation a été vérifiée.
- *Atténuation du changement climatique* : Du fait de l'amélioration de la qualité des transports collectifs, le projet favorise le transfert modal en diminuant les impacts de l'usage de la voiture particulière sur les émissions de polluants et donc sur le changement climatique.

Évaluation des incidences sociales

Aucun impact négatif au niveau social n'a été identifié. Les différentes composantes requièrent peu ou pas d'acquisitions foncières car il s'agit d'aménagements des infrastructures existantes dans le périmètre de leur emprise. Par contre, il aura des effets positifs. En fait, le projet constitue un levier essentiel pour le désenclavement des quartiers périphériques car il favorise l'accès aux pôles économiques, et aux services de la ville.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

Les procédures d'information au public ont été menées par le biais des mécanismes de concertation préalable et d'enquête publique prévues par la législation française pour chacune des composantes, comme suit :

COMPOSANTES		Dates
1	Le prolongement du métro ligne 2 entre Bougainville et Capitaine Gèze	Concertation préalable du 17 septembre au 17 octobre 2012. Enquête publique du 6 février au 8 mars 2013.
2	Un nouveau pôle d'échanges (BHNS, bus, métro, parc-relais)	EIE conjointe avec le prolongement de la ligne 2 du métro.
3	Ligne de bus (BHNS) entre la station de métro Bougainville et le Vallon des Tuves à Saint-Antoine	Concertation préalable du 25 novembre au 23 décembre 2010. Enquête publique du 21 novembre au 21 décembre 2011.
4	Ligne de bus (BHNS) entre la place Castellane et le Campus de Luminy	Concertation préalable du 17 septembre au 17 octobre 2012. Enquête publique du 4 septembre au 9 octobre 2013.
5	Ligne de bus (BHNS) entre le pôle universitaire de Saint Jérôme et le technopôle de Château Gombert	Concertation préalable du 7 janvier 2011 au 4 février 2011. Enquête publique du 28 mars 2012 au 2 mai 2012.
6	Acquisition du matériel roulant	Hors du champ de la directive 2011/92/EU

Pour l'ensemble des composantes, les commissions d'enquête, après prise en compte des avis du public, ont conclu en faveur des projets. Les recommandations de la commission d'enquête ont été prises en compte.