

METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

NOTE DE SYNTHÈSE RELATIVE AU RAPPORT AU CONSEIL DE TERRITOIRE MARSEILLE-PROVENCE

DECLARATION DE PROJET PORTANT SUR L'INTERET GENERAL DE LA REALISATION, PAR LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE, DES TRAVAUX NECESSAIRES A L'EXTENSION NORD ET SUD (PHASE 1) DU RESEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE ET DE CREATION D'UN SITE D'EMAINTEENANCE ET DE REMISAGE DES RAMES ET DE DEUX PARCS RELAIS.

Le projet consiste à étendre le réseau de tramway au Nord entre Arenc et Gèze sur 1,8 km et au Sud entre la place Castellane et la Gaye sur 4,4 km et comprend la création :

- de 12 nouvelles stations (3 au Nord et 9 au Sud),
- d'un bâtiment au 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.

Il doit ainsi permettre de contribuer à la résolution des problèmes liés au trafic, de fonctionnement, d'exploitation et de sécurité tout en tenant compte des contraintes techniques, environnementales et foncières ainsi qu'aux aspects fonctionnels et d'exploitation.

Le rapport soumis au Bureau de Métropole, a pour objet d'autoriser Madame la Présidente à approuver la déclaration de projet, portant sur l'utilité publique de la réalisation du projet.

RAPPORT AU BUREAU DE LA METROPOLE

Transports, Mobilité durable

■ Séance du 15 Avril 2021

1

MOB 001-15/04/21 BM

■ Déclaration de projet portant sur l'utilité publique de la réalisation, 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

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Bureau de la Métropole le rapport suivant :

PREAMBULE

Par délibération DTM 004-1028/15/CC du 22 mai 2015, le Conseil de Communauté a approuvé le programme de la première phase de l'extension du réseau de tramway d'agglomération, au Nord jusqu'au Boulevard Capitaine Gèze et au Sud jusqu'à La Gaye, ainsi que la création d'un dépôt de tramway sur le site Dromel/Montfuron.

Le projet d'extensions Nord et Sud (phase 1) du réseau de tramway de Marseille a fait l'objet d'une concertation préalable en 2018, au titre des dispositions de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme relatives à l'information et à la participation du public.

Par délibération TRA 022-4617/18/CM du 18 octobre 2018, le Conseil de Métropole a approuvé le bilan de la concertation préalable relative à la première phase de l'extension Nord-Sud du réseau de tramway de Marseille.

Conformément à l'article L. 123-2 du Code de l'Environnement, le projet est soumis à évaluation environnementale au titre de l'article L.122-1 du même code, et doit faire l'objet d'une enquête publique.

Bien que s'inscrivant essentiellement sur le domaine public communautaire, ce projet d'intérêt communautaire, nécessitera néanmoins l'acquisition d'assiettes foncières riveraines de la voirie existante. Ces parcelles appartiennent soit à des personnes privées, soit au domaine privé de collectivités territoriales ou de personnes publiques tierces.

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.

La Métropole a donc sollicité le Préfet de département pour qu'il déclare, après une enquête publique menée au titre des articles L123-1 et suivants du Code de l'Environnement, le projet d'utilité publique

(DUP) conformément à l'article L110-1 du Code de l'expropriation, en vue de permettre ensuite, le cas échéant, à la Métropole d'engager une procédure d'expropriation. Dans cette perspective et afin de délimiter les emprises nécessaires à la réalisation du projet, le Préfet du Département des Bouches-du-Rhône a, par arrêté du 16 décembre 2020, prescrit l'ouverture d'une enquête parcellaire. Ce même arrêté a précisé les modalités de l'enquête parcellaire qui s'est déroulée du 3 février 2021 au 18 février 2021 inclus. À cet égard, la Métropole demandera l'application de l'article 122-6 du Code de l'Expropriation afin que les emprises expropriées soient retirées de la propriété initiale pour les immeubles expropriés soumis à la loi n°65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis.

Par délibération TRA 004-5365/19/BM du 28 février 2019, le Conseil de Métropole a autorisé le dépôt du dossier d'enquête publique en préfecture pour les premières phases de l'extension Nord-Sud du réseau de tramway de Marseille, au Nord jusqu'au Boulevard Capitaine Gèze et au Sud jusqu'à La Gaye, et la création d'un dépôt de tramway et de parcs relais.

Ainsi, par courrier en date du 19 février 2020, la Métropole Aix-Marseille-Provence, conformément à l'article L. 123-3 du Code de l'Environnement, a sollicité le Préfet de Région – Préfet du Département pour l'ouverture d'une 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.

Par décision n° E200000 19/13 du Tribunal Administratif de Marseille en date du 24 mars 2020, une commission d'enquête a été désignée pour mener la procédure d'enquête publique unique du projet.

Par arrêté du 6 août 2020, le Préfet de la Région - Préfet du Département, a prescrit l'ouverture d'une 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.

Ce même arrêté précise les modalités de l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 septembre 2020 au 9 octobre 2020 inclus.

Cette enquête publique a suscité un vif intérêt de la part des habitants qui ont été nombreux à consulter le dossier d'enquête publique et à formuler des observations dans les registres de l'enquête

La présente délibération vaut déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement.

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. 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.

2.1. 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.

2.2. 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).

2.3. 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.

2.3.1. 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.

2.3.2 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.

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.

3. PRISE EN CONSIDERATION DES AVIS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE LEURS GROUPEMENTS

Dans le cadre de la conception du projet, une concertation inter-administrative a été mise en œuvre et s'est décomposée comme suit :

- une phase de dialogue réalisée dans le cadre de la genèse et de la mise au point du projet,
- une phase formalisée de concertation sous l'autorité du Préfet.

Phase préalable

Au cours des études de mise au point du projet de juin 2018 à mars 2019, des réunions avec les différents services de l'État et des collectivités se sont tenues, tout d'abord afin de prendre en compte l'ensemble des données existantes sur l'aire d'étude, puis de partager l'avancement du projet et recueillir les avis des services.

La liste des services et collectivités rencontrés est la suivante :

- Préfecture des Bouches-du-Rhône,
- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL),
- DREAL Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE),

Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM),
Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC),
Bataillon des Marins Pompiers de Marseille (BMPM).
Architecte des Bâtiments de France,
Conseil Départemental des Bouches du Rhône,
Établissement Public d'Aménagement d'EuroMéditerranée (EPAEM),
Métropole Aix Marseille Provence, Ville de Marseille et les services techniques concernés,

Phase formalisée

La concertation formalisée a ensuite été conduite par le Préfet des Bouches-du-Rhône. Elle s'est déroulée entre les mois de juillet 2019 à fin janvier 2020. Les remarques formulées au cours de la concertation inter-administrative ont été prises en compte dans le dossier de Déclaration d'Utilité Publique et notamment l'étude d'impact et le Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale. La Métropole Aix-Marseille-Provence a d'ailleurs rédigé un mémoire en réponse suite à cette concertation en vue d'expliquer de quelle manière elle entendait prendre en compte les avis des services et des collectivités territoriales.

4. RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET A LA DELIVRANCE DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

La commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 9 novembre 2020. Ces observations ont été notifiées par la préfecture à la Métropole Aix-Marseille-Provence le 16 novembre 2020. La commission a émis un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet assorti d'une réserve et de trois recommandations. Elle a émis un additif apportant des précisions sur la réserve formulée, notifié à la Métropole Aix-Marseille-Provence le 23 novembre 2020.

Les principales observations telles qu'exposées ci-après portent sur l'information et la concertation avec les acteurs économiques, les riverains et les associations vélo, ainsi que sur la valorisation des espaces verts et le calendrier de mise en œuvre de la phase 2 du projet d'extensions Nord et Sud du tramway de Marseille.

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.

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.

5. PRISE EN CONSIDERATION DES RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

5.1. La réserve de la commission d'enquête

La commission d'enquête assortit son avis de la réserve suivante :

Réserve : 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.

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 de compromis suivante :

- Pour la conception du projet et le fonctionnement en phase exploitation :

- Maintien d'accès aux commerces pour les livraisons au moyen d'accès contrôlés à l'instar des zones piétonnes de Marseille,
- Maintien des accès aux zones de stationnement privatives à partir de la contre-allée ouest de l'avenue du Prado,
- Poursuite de la concertation pour l'adaptation localement du projet notamment la modification du mode de retournement des bus B1 et 19 sur l'avenue du Prado et l'accès à la contre allée Ouest du Prado.
- Poursuite du processus de concertation pour étudier les cas particuliers le nécessitant avec les commerçants de la place Castellane permettant l'adaptation au cas par cas des surfaces possibles d'implantation des terrasses et des aménagements au regard des contraintes techniques du projet,
- Pour la phase travaux
 - Report du démarrage des travaux du tramway sur la place Castellane à compter du 4ème trimestre 2022 (hors phase de déviation des réseaux),
 - Communication et concertation avec les commerçants en amont des phases travaux pour anticiper les impacts sur les activités

Les éventuelles modifications du projet, très localisées, ne remettent pas en cause l'équilibre global de l'opération.

5.2. Les recommandations de la commission d'enquête

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.

Le projet d'extension du tramway et le réaménagement urbain induit proposé par le maître d'ouvrage permettra une amélioration globale des circulations en modes actifs tout au long du tracé. En outre, les déplacements des cycles seront considérablement améliorés dans des secteurs où aucun aménagement spécifique n'existe à ce jour (création de 6,8 km d'infrastructures cyclables).

En complément de la concertation avec les services de la Ville de Marseille et de la Métropole, le maître d'ouvrage s'engage à informer les riverains tout le long du chantier sur les modifications des usages de l'espace public et notamment en matière de circulation par des moyens adaptés (flash info travaux, information des comités d'intérêt de quartier et travail conjoint avec les mairies de secteur). Des améliorations pourront être apportées au projet si des évolutions s'avèrent nécessaires, tout en restant compatibles avec l'ensemble des autres usages de l'espace public.

Le maître d'ouvrage s'engage ainsi à répondre favorablement à cette recommandation, en poursuivant l'information et la concertation avec les riverains et les associations de vélo.

En particulier des ajustements de projet ne remettant pas en cause l'équilibre global de l'opération sont envisagés et notamment :

- L'affectation de tout ou partie de la voie verte, initialement prévue au projet, aux cycles le long du parc du XXVIème centenaire,
- Le maintien de la dénivellation (a minima 5 cm) entre les aménagements cyclables et les trottoirs piétons partout où cela est possible,
- L'élargissement des pistes cyclables sur la rue de Lyon et l'avenue Salengro si cela est nécessaire après concertation,
- La modification de l'aménagement cyclable sur le Prado afin de ne pas préjuger de l'aménagement futur sur le reste de l'avenue du Prado.

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.

Le maître d'ouvrage propose dans le dossier de déclaration d'utilité publique un bilan végétal très positif avec : + 528 arbres par rapport à la situation actuelle, 1,5 hectares de plateforme végétalisée et une augmentation de la surface dédiée aux espaces verts.

Lors de la création du parc du XXVIème centenaire, le Maire de Marseille avait consenti à réserver une zone le long de l'avenue Cantini à l'intérieur du parc en vue de la création d'un système de transport et d'un recalibrage de cet axe. Cette bande, en partie propriété de la SCNF, fait l'objet d'une acquisition

par la métropole dans le cadre de cette opération pour développer le système de transport et les différents usages de cet axe.

La revalorisation du parc du XXVIème centenaire est prise en compte par le maître d'ouvrage, avec la végétalisation de l'alignement d'arbres dans le parc et la plantation d'une double allée d'arbres venant structurer l'avenue Cantini, permettant de renforcer le caractère arboré du parc et de ses abords et d'améliorer la biodiversité en ville.

Le projet veillera à restituer et valoriser la limite du parc située le long de l'infrastructure de tramway par les arbres existants et en recréant une végétalisation en limite d'emprise du parc. La restitution du parc et des espaces végétaux sera réalisée dès le démarrage du projet afin de limiter au strict nécessaire la durée d'intervention sur le parc.

Ce parc bénéficiera par ailleurs d'une meilleure accessibilité au travers des trois arrêts qui desserviront ses principaux accès. Ainsi, cet équipement pourra bénéficier à un nombre plus important de personnes en le rendant accessible via les infrastructures de transport structurantes.

En conclusion, le maître d'ouvrage s'engage à répondre favorablement à cette recommandation, en maintenant les objectifs du projet tant en termes de plantations, que de revalorisation des espaces verts.

Recommandation n°3 : accélérer la réalisation de la phase 2.

La phase 2 des extensions Nord et Sud du tramway de Marseille fait partie du Plan des Déplacements Urbains 2013-2023 approuvé et du plan d'action défini dans le document de planification arrêté par la Métropole en décembre 2019 (Plan des Déplacements Urbains 2020-2030).

La Métropole a, par ailleurs, délibéré un programme d'opération en décembre 2019 permettant d'engager les études de conception de cette seconde phase d'extensions Nord et Sud.

Afin de répondre à cette recommandation, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre, au plus tôt, la réalisation de cette phase 2 du projet dont la première étape consiste à engager la concertation préalable sur le projet permettant de recueillir l'avis du public sur le projet. Dans cet objectif, la Métropole Aix-Marseille-Provence a approuvé par délibération MOB 001-17/12/20 BM en date du 17 décembre 2020 le lancement de la concertation préalable pour la deuxième phase des extensions nord et sud du tramway de Marseille.

En outre, la Métropole est pleinement engagée dans la recherche de financement pour assurer la soutenabilité de ce projet. Cela conduit la Métropole à déposer un dossier à l'appel à projet « Transports collectif en site propre et pôle d'échanges multimodaux » lancé par l'Etat (Grenelle 4). Cette démarche fait l'objet d'une délibération soumise au bureau de la Métropole en avril 2021. Par ailleurs, cette opération est inscrite au contrat métropolitain 2021 – 2027 pour la relance et le renouveau de la Métropole Aix Marseille Provence en vue de financer avec ses partenaires les projets essentiels à la réussite de la relance.

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

En application de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, la déclaration de projet doit notamment énoncer les motifs et les considérations qui justifient le caractère d'intérêt général de l'opération.

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 Renouvellement 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, Arenc / 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 :
 - o 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,
 - o Sur l'extension Sud phase 1,
 - L'avenue Cantini, le boulevard Schlœsing, 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.

Dès lors, le maître d'ouvrage, la Métropole Aix-Marseille-Provence, doit se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée, conformément à l'article L. 126-1 du Code de l'environnement et à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Bureau de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Le Code de l'Environnement ;
- Le Code de l'Expropriation ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La délibération HN 001-8073/20/CM du 17 juillet 2020 portant délégations de compétences du Conseil de la Métropole au Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- La délibération DTM 004-1028/15/CC du 22 mai 2015 approuvant le programme de la première phase de l'extension du réseau de tramway d'agglomération, au Nord jusqu'au Boulevard Capitaine Gèze et au Sud jusqu'à La Gaye, ainsi que la création d'un dépôt de tramway sur le site Dromel/Montfuron. ;
- La délibération TRA 022-4617/18/CM du 18 octobre 2018 approuvant le bilan de la concertation préalable relative à la première phase de l'extension Nord-Sud du réseau de tramway de Marseille ;
- La délibération TRA 004-5365/19/BM du 28 février 2019 autorisant le dépôt du dossier d'enquête publique en préfecture pour les premières phases de l'extension Nord-Sud du réseau de tramway de Marseille, au Nord jusqu'au Boulevard Capitaine Gèze et au Sud jusqu'à La Gaye, et la création d'un dépôt de tramway et de parcs relais ;
- La délibération MOB 001-17/12/20 BM du 17 décembre 2020 approuvant le lancement de la concertation préalable pour la deuxième phase des extensions nord et sud du tramway de Marseille ;
- Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;

- La prise en compte de l'étude d'impact et l'avis réputé favorable de l'autorité environnementale de l'Etat du 3 août 2020 ;
- La décision n° E200000 19/13 du Tribunal Administratif de Marseille du 24 mars 2020, désignant une commission d'enquête pour mener la procédure d'enquête publique unique du projet ;
- L'arrêté préfectoral du 6 août 2020, prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique et l'autorisation environnementale requise ;
- L'arrêté préfectoral du 16 décembre 2020, prescrivant l'ouverture d'une enquête parcellaire, sur le territoire de la commune de Marseille, au bénéfice de la Métropole Aix-Marseille-Provence, en vue de délimiter exactement les immeubles nécessaires aux travaux de réalisation de l'extension nord et sud du tramway de Marseille, de la création d'un site de maintenance et de remisage des rames et de deux parcs relais ;
- Le rapport et les conclusions de la Commission d'Enquête, et l'avis favorable émis sur l'utilité publique du projet, assorti d'une réserve et de trois recommandations du 7 novembre transmis à la Métropole Aix Marseille Provence le 16 novembre 2020 ;
- L'additif aux conclusions de la Commission d'Enquête portant précision sur les conditions de levée de la réserve du 9 novembre 2020 ;
- Le compte rendu actant d'une solution de compromis avec la CCIMP et l'association de commerçants Prado – Castellane ;
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole ;
- L'avis du Conseil du territoire Marseille Provence du 13 avril 2021.

Où le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- L'étude d'impact et les effets induits par le projet sur l'environnement ;
- L'avis de l'autorité environnementale ;
- L'avis favorable de la Commission d'Enquête à l'issue de l'enquête publique unique portant sur l'utilité publique et sur l'autorisation environnementale ;
- Les avis des collectivités territoriales et leurs groupements qui ont été consultés ;
- Les motifs justifiant de l'intérêt général de l'opération ;
- La volonté de la Métropole Aix-Marseille-Provence de poursuivre le projet ;
- Les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement, ainsi que les modalités de leur suivi retenues, tel que plus amplement exposé au rapport de la présente délibération ;
- La réunion de concertation avec l'association des commerçants Prado Castellane et la Chambre de Commerce et d'Industrie du 22 février 2021 ;
- Les engagements de la Métropole Aix-Marseille-Provence pour prendre en considération la réserve et les trois recommandations de la Commission d'Enquête ;
- La nécessité pour la Métropole Aix-Marseille-Provence d'approuver la déclaration de projet et de se prononcer sur l'intérêt général du projet d'extensions Nord et Sud (phase 1) du réseau de tramway de Marseille conformément à l'article L.122-1 du Code de l'Expropriation et à l'article L.126-1 du code de l'environnement.

Délibère

Article 1 :

Est approuvée la présente déclaration de projet au sens de l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement portant sur l'intérêt général du 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, ainsi que les réponses à la réserve et aux trois recommandations de la Commission d'Enquête, tel que plus amplement exposé dans la présente délibération.

Est également confirmée la volonté de la Métropole Aix-Marseille-Provence de poursuivre l'opération d'extensions du réseau de tramway de Marseille.

Article 2 :

La Métropole Aix-Marseille-Provence prend en considération l'étude d'impact du projet d'extension Nord et Sud du tramway de Marseille et de la création du site de Maintenance et de Remisage et de la création de deux parcs relais, l'avis de la mission régionale d'autorisation environnementale du 3 août 2020, les avis des collectivités territoriales et de leurs groupement qui ont été consultés, et le résultat de l'enquête publique du 7 septembre 2020 au 9 octobre 2020, tel que plus amplement exposé au rapport de la présente délibération.

Article 3 :

La Métropole Aix-Marseille-Provence s'engage à mettre en œuvre les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique tel que plus amplement exposé au rapport de la présente délibération.

Article 4 :

La Métropole Aix-Marseille-Provence déclare d'intérêt général le projet d'extension 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.

Article 5 :

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, ou son représentant, est autorisé à demander à Monsieur le Préfet de la Région - Préfet des Bouches-du-Rhône, l'arrêté déclaratif de l'utilité publique du projet de réalisation 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.

Article 6 :

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, ou son représentant, est autorisé à signer tous les actes nécessaires à l'engagement des procédures en vue de procéder aux acquisitions foncières et aux expropriations nécessaires au 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, conformément à l'article L-122-1 du Code de l'Expropriation et à signer tous les actes afférents à ces acquisitions, en sollicitant le cas échéant l'application de l'article L.122-6 du Code de l'Expropriation.

Article 7 :

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, ou son représentant, est autorisé à solliciter auprès des autorités compétentes toute décision relative à l'obtention d'autorisations administratives préalables à la réalisation des travaux du 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.

Pour enrôlement,
Le Vice-Président Délégué
Transports et Mobilité Durable

Henri PONS