

PROJET DE REALISATION DE LA VOIE VERTE DE L'HUVEAUNE SUR LA COMMUNE DE MARSEILLE

DECLARATION D'INTENTION



Maitre d'ouvrage : Métropole Aix-Marseille-Provence

Maitre d'ouvrage délégué : Société Public Locale – SOLEAM

Juin 2022

Table des matières

I.	CADRE RÉGLEMENTAIRE	3
II.	VOLONTÉS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET	3
III.	PLANS DONT DÉCOULE LE PROJET	5
IV.	PRÉSENTATION DU PROJET	9
	IV.1. LE MAITRE D'OUVRAGE PRINCIPAL : LA MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE (MAMP)	9
	IV.2. LE MAITRE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉ : LA SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE (SOLEAM)	9
	IV.3. LES MAITRES D'OUVRAGE ASSOCIÉS : LE SYNDICAT MIXTE DU BASSIN VERSANT DE L'HUVEAUNE (SMBVH) ET LA COMMUNE DE MARSEILLE	9
	IV.4. PLANNING DU PROJET	10
	IV.5. CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPÉRATION	10
	IV.6. COMMUNE CONCERNÉE	11
V.	APERÇU DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT	12
	V.1 IMPACTS DU PROJET SUR LE MILIEU AQUATIQUE ET LA RÉDUCTION DES INONDATIONS	12
	V.2. IMPACTS DU PROJET SUR LE MILIEU FAUNE – FLORE	13
	V.6. IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT URBAIN, PAYSAGÉ ET PATRIMONIAL	13
	V.6. IMPACTS DU PROJET EN PHASE EN CHANTIER	14
VI.	MODALITÉS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC	15

I. Cadre réglementaire

Conformément aux articles L.121-18 et R.121-25 du code de l'environnement, le présent document constitue la déclaration d'intention de la Métropole Aix Marseille Provence (MAMP), maîtrise d'ouvrage du projet et de la Société Locale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine (SOLEAM), maîtrise d'ouvrage déléguée, relative au **projet de réalisation de la voie verte de l'Huveaune sur la Commune de Marseille**.

La présente déclaration d'intention sera publiée sur les sites internet de la Métropole Aix-Marseille-Provence, de la SPL Soleam, du Syndicat Mixte du Bassin Versant de l'Huveaune (EPAGE (établissement public d'aménagement et de gestion des eaux) HuCA (Huveaune Côtiers Aygalades) à compter de l'été 2022 par révision de ses statuts) ainsi que par le biais d'un affichage au sein de la Mairie de la ville de Marseille et des mairies du 6^{ème} et 8^{ème} arrondissement, du 9^{ème} et 10^{ème} arrondissement ainsi que du 11^{ème} et 12^{ème} arrondissement conformément à l'article R. 121-25 du code de l'environnement.

II. Volontés et raisons d'être du projet

Ce projet consiste à aménager et réaménager les berges de l'Huveaune et les voiries connexes afin de créer un espace de déplacement dédié aux piétons et aux cycles de type voie verte.

Une voie verte, est une route réservée, sauf exception, à la circulation des véhicules non motorisés tel que les piétons et les vélos. D'une largeur minimale de 3 mètres, elle est adaptée aux milieux naturels et vise à permettre les déplacements que ce soit dans un objectif de mobilité du quotidien que de loisirs ou de tourisme.

L'objectif du projet de création de la voie verte de l'Huveaune est d'aboutir à la création :

- d'une voie verte sur les portions d'itinéraire situés au plus proche de l'Huveaune
- d'un aménagement cyclable en site propre sur les portions d'itinéraire sur voiries.

Il s'agira donc de créer à l'horizon 2030 avec une livraison d'une première phase en 2026, un itinéraire attractif, lisible et continu depuis l'embouchure du fleuve Huveaune situé au niveau de l'avenue Pierre Mendès France, plage de l'Huveaune jusqu'à la limite avec la commune de La Penne sur Huveaune (Bd de la Millière).

A ce jour, la Métropole Aix-Marseille-Provence détient la compétence à réaliser des aménagements modes actifs de type voie verte uniquement sur la commune de Marseille et non sur les communes de la Penne sur Huveaune et d'Aubagne. Ce projet dans sa phase opérationnelle aura tout de même pour objectif de faire sens avec les projets modes doux des autres collectivités sur ces communes.

La volonté de réaliser cette voie verte découle d'une triple ambition métropolitaine :

- 1. Développer les déplacements piétons et cycles en augmentant le nombre et en améliorant l'attractivité des aménagements dédiés afin de favoriser notamment le report modal de la voiture individuelle vers les modes de**

déplacements actifs utilisés seuls ou en intermodalité avec les transports en commun.

La voie verte de l'Huveaune de par sa situation au cœur des arrondissements les plus denses de la ville de Marseille et en connexion avec des zones d'activités, zones d'enseignement et des pôles d'échange présente un potentiel très fort d'attractivité modes actifs pour les déplacements du quotidien. De plus, cet itinéraire est inscrit au schéma des véloroutes et voies vertes nationale et sa réalisation constituera également une avancée dans l'attractivité du territoire en matière de vélo tourisme.

2. **Améliorer la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations sur le cours d'eau de son territoire.** L'Huveaune est le principal fleuve marseillais. Il traverse la commune sur 14 km et vient trouver son embouchure au cœur de l'espace balnéaire et de la baie de Marseille. L'amélioration de sa gestion, de sa protection mais également sa valorisation contribueront à l'amélioration de son impact sur son écosystème. Si ce projet ne vise pas nécessairement à prendre en charge des projets spécifiques de réduction des risques inondations et de reprofilage de l'Huveaune, ces considérations seront bien sûr intégrées afin de ne pas aggraver voir de réduire, au grès des opportunités, le risque inondation.
3. **Favoriser le retour de la nature en ville, valoriser et protéger la biodiversité.** L'Huveaune et ses berges abritent une faune et une flore importantes souvent mise en danger par les usages inappropriés des berges et du cours d'eau. Il s'agira donc d'atteindre le double objectif de valorisation et d'appropriation citoyenne de cet espace en ouvrant, en valorisant mais aussi en protégeant les espaces naturels traversés.

III. Plans dont découle le projet

Le projet de création de la voie verte de l'Huveaune est inscrit au sein de plusieurs documents cadre métropolitain que sont :

- **le Plan de Mobilité Métropolitain de la Métropole Aix Marseille Provence, approuvé en conseil de la Métropole du 16 décembre 2021.**

Le Plan de Mobilité Métropolitain définit l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises sur une période de dix ans (2020-2030), pour tous les modes de déplacements confondus, afin de lutter contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique.

Il présente un plan d'actions qui s'articule avec les différentes démarches stratégiques régionales et métropolitaines. Le Plan de Mobilité s'inscrit dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Il est en cohérence avec les orientations stratégiques des documents cadres de la Métropole telles que le Schéma de Cohérence territoriale (SCOT), le Projet métropolitain, le Plan Climat Air Energie, l'Agenda économique.

Après avoir fait l'objet d'une large concertation publique en 2019, d'une enquête publique au printemps 2021, le Plan de mobilité métropolitain a été approuvé par le Conseil de la Métropole le 16 décembre 2021.

Le Plan de Mobilité, s'inscrit dans une temporalité à 2030, il constitue une première étape de la politique de mobilité métropolitaine et préfigure le plus long terme. La Métropole développe un Plan de Mobilité en 110 actions regroupées en 7 leviers constituant le cœur du projet :



Le levier « un système vélo global » apparaît ainsi au cœur du plan de mobilité métropolitain qui se pose l'objectif d'augmenter de 6 points la part modale du vélo dans

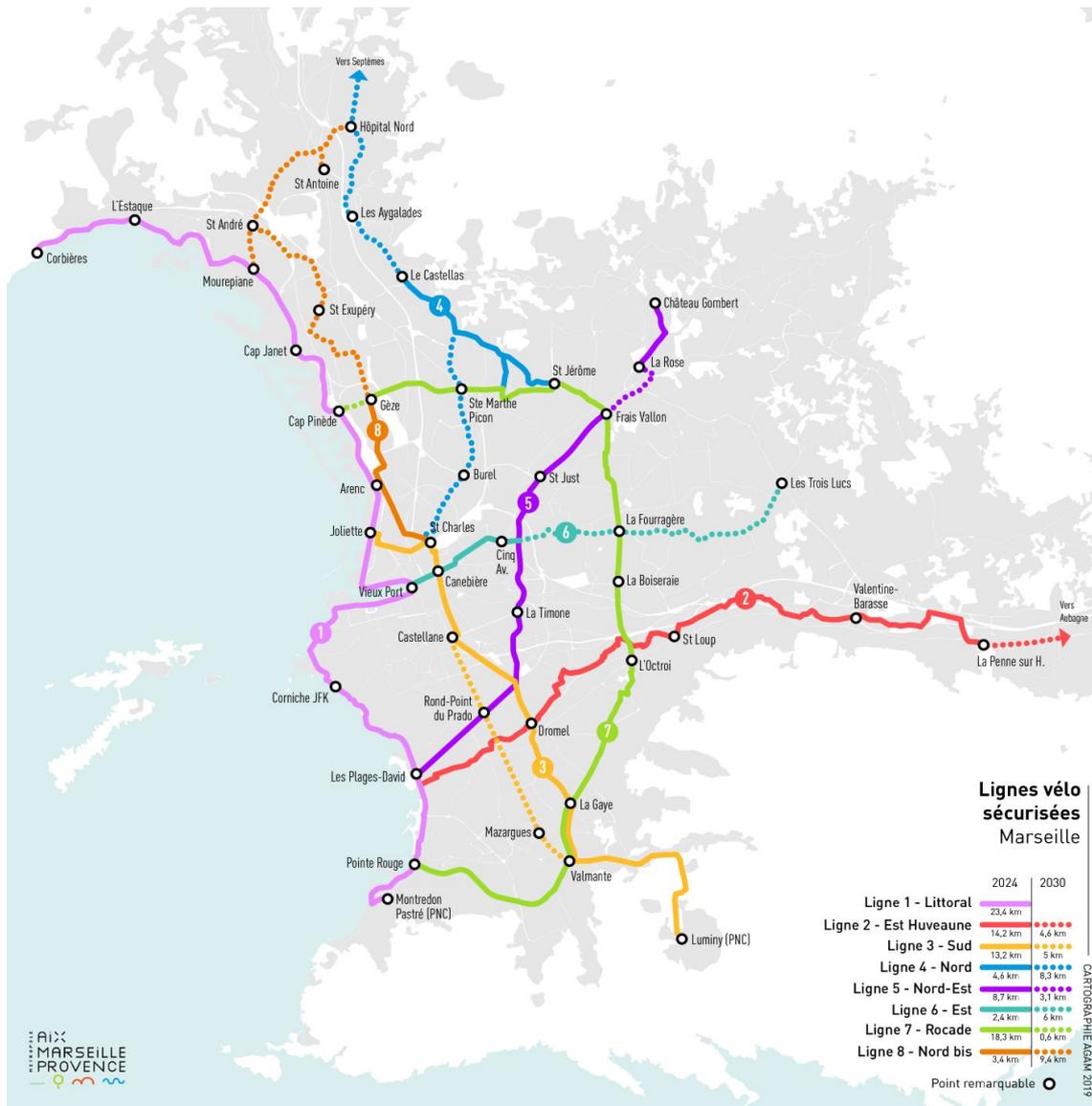
les déplacements du quotidien d'ici à 2030. Il s'agit ainsi de passer d'une part modal de 1 % à 7 %. La voie verte de l'Huveaune y est inscrite comme voie du réseau vélo structurant.

- **Le plan vélo métropolitain adopté le 20 juin 2019.**

Dotée d'atouts climatiques, d'un patrimoine d'exception et confronté à des problématiques de pollution de l'air et de congestion urbaine, la Métropole Aix-Marseille-Provence réunit atouts et enjeux pour développer l'usage du vélo sur son territoire. En partenariat avec le Département des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence a décidé d'établir le premier plan vélo métropolitain.

Ce plan décline l'ensemble des actions lancées sur 5 ans (2019-2024) et le budget consacré afin de doubler la part modale du vélo en métropole. Ce document s'articule en 3 axes et 15 actions. L'action n°1 prévoit ainsi la réalisation de 16 lignes vélo sécurisées sur le territoire métropolitain pour un linéaire total de 280 km dont 8 lignes sur la centralité marseillaise pour un linéaire de 130 km à l'horizon 2030.

La réalisation d'une voie verte le long du fleuve Huveaune correspond à la ligne n°2 dite "Est Huveaune" entre l'estuaire sur Marseille et Aubagne pour un total d'environ 19 km (dont 14 km environ sur la seule commune de Marseille).



- Le Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) sur les bassins versants de l'Huveaune et des Aygaldes, porté par le SMBVH en partenariat avec la Métropole, approuvé en conseil de territoire "Marseille-Provence" de la Métropole Aix Marseille Provence le 15 décembre 2020, et labellisé par l'Etat en date du 9 décembre 2020**

Ce programme prévoit 7 axes d'action conformément au cahier des charges national approuvé par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire.

Le projet se veut, par l'aménagement des berges de l'Huveaune, des corrections localisées du profil du fleuve et une volonté opportuniste d'utiliser des fonciers attenants pour créer des zones d'expansion de crue, apporter une cohérence à la stratégie du prévention du risque inondation formalisée à l'appui du PAPI ainsi qu'une réponse aux axes n°5 "Actions de réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens" et n°6 "Ralentissements dynamiques des écoulements". Les travaux structurels inscrits au PAPI intègrent dès que cela est possible un volet « mobilité douce » et « valorisation ».

- **Le Schéma directeur d'Aménagement et Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée et ses déclinaisons locales**

Ce dernier prévoit dans ses déclinaisons en contrat de milieux à savoir le contrat de Rivière Huveaune et le contrat de Baie, l'ambition de répondre aux enjeux du territoire en matière de qualité des eaux, qualité des milieux naturels, développement de la biodiversité, désimperméabilisation ou de restauration des habitats. Le Contrat de Rivière formalise clairement dans ses enjeux et objectifs la valorisation des berges, l'étude de faisabilité de cheminements ayant été réalisée dans le cadre du Contrat de Rivière dans sa phase 1 (2015-2018), et des aménagements combinant la réponses aux enjeux GEMAPI et mobilité/valorisation ayant émergé dans ce cadre.

IV. Présentation du projet

Ce projet de réalisation de la voie verte de l'Huveaune a fait l'objet de plusieurs délibérations du conseil de la Métropole :

- Délibération TRA 009-6571/19/BM du 26 septembre 2019 portant approbation du mandat de maîtrise d'ouvrage à la SPL Soleam pour l'étude et la réalisation du projet de voie verte des Berges de l'Huveaune à Marseille et et son étude de faisabilité sur les communes de La Penne sur Huveaune et d'Aubagne.
- Délibération MOB-005-10756/21/BM du 16 décembre 2021 portant approbation de l'avenant au mandat de la SPL Soleam.

Ainsi, ce projet structurant pour le développement des mobilités mais également le cadre de vie et la préservation de l'environnement sur la commune de Marseille comporte un maître d'ouvrage, un maître d'ouvrage délégué et deux maîtres d'ouvrages partenaires associés.

IV.1. Le Maître d'Ouvrage principal : La Métropole Aix Marseille Provence (MAMP)

Le projet de réalisation de la voie verte de l'Huveaune est réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole Aix Marseille Provence au titre de sa compétence en matière d'aménagement de l'espace public sur la commune de Marseille mais également de Gestion des Milieux Aquatique et de Prévention des Inondations (GEMAPI) sur le territoire géographique métropolitain pour l'ensemble des travaux préparatoires et connexes à la voie verte au vu de son impact sur les berges et le cours d'eau.

IV.2. Le Maître d'Ouvrage délégué : La Société d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine (SOLEAM)

La déclinaison opérationnelle du projet a été confiée à la Société Publique Locale (SPL) SOLEAM par la Métropole Aix Marseille Provence dans le cadre d'un mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage (Délibération TRA 009-6571/19/BM du 26 septembre 2019).

Ce mandat initial qui ne comportait que la première phase de réalisation a été avenanté par délibération (MOB-005-10756/21/BM du 16 décembre 2021). Cet avenant qui faisait suite aux études préliminaires réalisées par la Soleam a été nécessaire afin de spécifier plus fortement l'impact et lien avec la compétence de gestion du milieu aquatique que comportait ce projet de voie verte mais également afin de préciser sa temporalité et son coût. Ce projet comporte ainsi deux phases (phase 1 2022-2026 et une phase 2 de 2026 à 2030) pour un coût global de 24 666 582,00€ HT soit 29 599 898,40 € TTC.

IV.3. Les maîtres d'ouvrage associés : Le Syndicat Mixte du Bassin Versant de l'Huveaune (SMBVH-EPAGE HuCA) et la commune de Marseille

Le Syndicat Mixte du Bassin Versant de l'Huveaune (SMBVH-EPAGE HuCA) agit de façon statutaire pour la réalisation des études stratégiques et de faisabilité, également via une délégation de compétence de la Métropole Aix Marseille Provence afin de porter les travaux d'aménagement relevant de la compétence GEMAPI détenue par la Métropole. A ce titre, le projet de création de la voie verte de l'Huveaune s'interfacera de façon étroite avec les projets en cours ou à venir portés par l'EPAGE dans le cadre de cette délégation de compétence et devant impacter l'Huveaune et ses berges. De même, l'EPAGE jouera un rôle d'expert technique tout au long de ce projet afin de s'assurer que la réalisation de la voie verte se fasse en totale cohérence avec les enjeux de gestion du milieu aquatique et de prévention des inondations. Il est rappelé que l'objectif mobilité de ce projet se fera sous la gouverne de ses enjeux en matière de gestion des milieux aquatique et de biodiversité afin que cette voie verte constitue une opportunité et non un risque pour ces enjeux.

La commune de Marseille est compétente en matière d'aménagement sur son foncier privé mais également sur l'ensemble des parcs et jardins de la commune. Le projet de création de la voie verte traverse ainsi un certain nombre d'espace verts et de parc jardin de la ville de marseille mais également de foncier communal. Afin d'assurer une bonne réalisation de ce projet, la ville de Marseille est un partenaire étroit de ce projet. L'ensemble des aménagements situés sous sa compétence seront validés par les services de la ville de Marseille et des modalités de partenariats seront établis pour assurer leur réalisation et leur entretien.

IV.4. Planning du projet

Conformément au mandat délibéré par le conseil de la Métropole le 26 septembre 2019, la SOLEAM a mené les études pré-opérationnelles entre 2019 et 2021 venant en complément de l'étude de faisabilité réalisée par la Ville de Marseille.

Ces études préliminaires ont permis de préciser le projet et ont conduit à la réalisation de l'avenant n°1 du 16 décembre 2021.

Les études opérationnelles d'avant programme seront réalisées sur le courant de l'année 2022 en intégrant les retours de la concertation préalable qui se déroulera elle-même sur l'année 2022.

Ces études opérationnelles permettront de valider le programme de l'opération qui sera validé au 1^{er} semestre 2023.

Suite au dépôt des autorisations préalables et à leur réception la phase travaux pour la 1^{er} tranche devrait pouvoir débuter en fin d'année 2024-début 2025 pour se cloturer en 2026. La 2^{ème} phase consistera à venir finaliser le projet selon l'avant programme validé en 2023 par la livraison des derniers tronçons pour une fin de projet en 2030.

IV.5. Caractéristiques principales de l'opération

Les principales caractéristiques de l'opération sont les suivantes :

- Type d'aménagements réalisés : voie verte sur les berges de l'Huveaune et continuités d'aménagements cyclables sur voirie existantes.

- Longueur du projet : 14 km sur la commune de Marseille :
- Profil ou largeur d'aménagement : à minima 3 m pour la voie verte, 1,5m pour les pistes cyclables unidirectionnelles et 3 mètres pour les pistes cyclables bidirectionnelles.
- Type de secteurs traversés :
 - urbains denses,
 - périurbains,
 - industriels,
 - parcs publics,
 - naturels non aménagés ;
- Spécificités des secteurs :
 - Proximité immédiate avec des sites et sols pollués référencés sur d'anciens sites industriels ;
 - Proximité immédiate avec l'aire d'adhésion du Parc National des Calanques ;
 - Traversée de zone de visibilité de monuments historiques :
 - Mosquée de l'Arsenal des Galères,
 - Ancien château Borely,
 - Unité d'habitation Le Corbusier,
 - Château Régis,
 - Château La Reynarde,
 - Pyramide dite La Pennette ;
 - Traversée de zones de présomption de prescriptions archéologiques, zone "Vallée de l'Huveaune Sud".

IV.6. Commune concernée

Le projet dans sa phase travaux se déroule pour le moment uniquement sur les secteurs géographiques de la commune de Marseille : 8^{ème}, 9^{ème}, 10^{ème} et 11^{ème} arrondissements.

V. Aperçu des incidences sur l'environnement

Le projet de réalisation de la voie verte de l'Huveaune intègre des objectifs environnementaux que ce soit à travers l'enjeu de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations qu'à travers celui de valorisation et de protection de la biodiversité.

Comme annoncé précédemment les enjeux environnementaux sont supérieurs à l'enjeu mobilité bien que le projet reste un projet de création d'une voie verte. C'est-à-dire qu'à tous les stades du projet que soit lors des études de conception que de la réalisation, le projet de voie verte devra au maximum améliorer la situation environnementale sur son périmètre et au minimum ne pas la détériorer sur le long terme.

Ainsi, les principales incidences négatives sur l'environnement seront engendrées par les travaux inhérents à ce type d'opération. Des plans de prévention, des mesures d'évitement et le cas échéant de compensations de ces incidences seront mis en place par le maître d'ouvrage délégué, la SPL SOLEAM.

V.1 Impacts du projet sur le milieu aquatique et la réduction des inondations

La Métropole Aix-Marseille-Provence positionne ce projet comme une opportunité de corriger une partie des dysfonctionnements identifiés en matière de pollution du milieu aquatique.

En effet ce projet permettra d'ouvrir et de sensibiliser à la protection de ce fleuve par les habitants mais également de le protéger en sécurisant ses accès notamment sur les zones de dépôt sauvage et de pollution.

Ce projet intégrera également une mission de dépollution, de nettoyage et de consolidation des rives qui seront renaturées voir remodelées et consolidées par endroit. Il s'agira également de se saisir d'opportunités de désimperméabilisation des sols et de déconnexion des rejets identifiés le long du parcours.

L'objectif est donc d'avoir à terme un impact positif sur la qualité du milieu aquatique.

Sur le volet de la réduction du risque inondation. Le projet est soumis sur l'ensemble du linéaire au risque inondation. Il respectera donc la réglementation du PPRi Huveaune en vigueur. L'Huveaune et ses berges étant en effet majoritairement concernés par un classement en aléa fort.

Le projet aura donc l'objectif d'être transparent d'un point de vue hydraulique et ne devra dans tous les cas pas aggraver le risque inondation. Il visera également à permettre autant que possible de ralentir les écoulements et de favoriser l'infiltration des eaux dans les sols.

En phase travaux, les mouvements de matériaux et de terre nécessaires se voudront le plus limité possible et les zones de stockage seront placés à l'écart des zones concernées par le PPRi.

La zone de projet est soumise au risque sismique (zone d'aléa faible). Les règles de la construction parasismique pour les ouvrages créés et utilisés seront respectées conformément à la réglementation en vigueur.

V.2. Impacts du projet sur le milieu faune – flore

Un état initial environnemental de type relevé faune flore sur une année complète a été réalisé entre 2020 et 2021, dans le cadre de ce projet, afin de mesurer la sensibilité des différents secteurs traversés.

Ce diagnostic a mis en évidence des enjeux faibles à très forts selon les espèces identifiées (ex : Des espèces d'oiseaux d'intérêt repérées telles que le Grand Duc (*Bubo bubo*) sur la zone de Pont de Vivaux (Hypodrome) ou en core le martin pêcheur d'Europe (*Alcedo atthis*) et le Bihoreau Gris (*Nycticorax nycticorax*) ; également le recensement de 21 espèces d'odonates dont des espèces protégées sur le linéaire du projet (ex : l'Agrion de Mercure) , et enfin des zones d'habitat et de chasse des Chiroptères dont certaines espèces protégées (ex : *Molosse de Cestoni* et la *Pipistrelle pygme*). Il a été également globalement identifié un manque d'habitats favorables au développement de la faune et de la flore sur les secteurs les plus urbanisés. Restaurer cet habitat constitue une thématique à enjeu environnemental spécifique pour le projet.

Les zones où ces espèces sont localisées devront faire l'objet pendant la phase de travaux d'un plan de prévention et de mesures d'évitement où à défaut si la perturbation est trop élevée de mesures compensatoires à proximité ou le long du fleuve.

La réalisation par tronçon du projet permettra de limiter localement les gênes occasionnées pendant les travaux sur le plan sonore ou des poussières de matériaux.

En outre, le potentiel ajout d'éclairage le long de la voie verte pour des raisons de sécurité devra être innovant et qualifié pour permettre sur des plages horaires importantes de retrouver une trame noire compatible avec le développement de la biodiversité.

La Métropole Aix-Marseille-Provence considère ce projet comme une opportunité de corriger une partie des dysfonctionnements identifiés en matière de qualité de l'habitat et des conditions de développement des espèces. L'amélioration de la qualité du milieu aquatique, la densification et le renforcement des espèces végétales endémiques dans le processus de renaturation des berges viendront améliorer l'état initial en matière environnemental.

De plus, sur la base du diagnostic faune flore de nombreuses espèces invasives ont été identifiées perturbant le milieu, les habitats et le développement des espèces endémiques du territoire. La lutte contre ces espèces invasives sera également intégrée.

De même, pendant la phase de travaux il s'agira d'être vigilant sur les apports de matériaux et de terres amenés en bordure de fleuve pour éviter d'aggraver la situation en important de nouvelles espèces invasives.

V.6. Impacts du projet sur l'environnement urbain, paysagé et patrimonial

L'intégration paysagère et patrimoniale de la voie verte tout comme son lien avec l'environnement urbain est au cœur du projet.

En effet, ce projet se veut être une ouverture de l'Huveaune sur son environnement urbain et patrimonial mais également l'occasion d'améliorer son intégration paysagère en végétalisant les berges et le périmètre du projet.

Sur les 14 km de son tracé, le projet traverse des formes très diverses : urbaines, péri-urbaines, industrielles, cotières ou encore naturelles. L'aménagement cherchera donc à intégrer la projet à son environnement tout en conservant une identité fil rouge à cet aménagement.

D'un point de vue patrimonial, le projet passe aux abords de monuments historiques suivants comme :

- Mosquée de l'Arsenal des Galères,
- Ancien château Borely,
- Unité d'habitation Le Corbusier,
- Château Régis,
- Château La Reynarde,
- Pyramide dite La Pennette.

Le projet cherchera à offrir des espaces de visibilité et d'information des édifices patrimoniaux mais également de l'environnement urbain et paysager avec la réalisation de panneaux de sensibilisation et de parcours pédagogiques.

La Métropole Aix-Marseille-Provence considère ce projet comme une opportunité d'améliorer l'intégration urbaine, paysagère et patrimonial de l'Huveaune et de favoriser son ouverture et sa réappropriation par les habitants de la Métropole.

De même son impact négatif sur les équipements publics (parcs, infrastructures sportives) et les activités économiques existantes situées à proximité restera mineur (ajout de clôture, modification d'entrée de parcs). L'impact positif se verra largement supérieur avec l'amélioration du cadre de vie autour de ces équipements et espaces économique, un accroissement de leur attractivité et l'amélioration de leur accessibilité.

De plus, cette infrastructure permettra de connecter des secteurs résidentiels à des secteurs d'activités industrielles ou commerciales pourvoyeuses d'emplois, tout en permettant le développement d'un tourisme cyclable ou vert à proximité du littoral, de plusieurs massifs naturels emblématiques de Provence ou bien encore du Parc National des Calanques.

V.6. Impacts du projet en phase chantier

En phase chantier, les incidences suivantes peuvent avoir lieu :

- le niveau sonore avec l'emploi de matériel de terrassements, de démolition, de consolidation des berges ou de réalisation de voirie ;
- des vibrations avec des techniques de consolidation de berges (battages, vibreur...) ;
- l'envol de poussière du à la mise en œuvre de matériaux ;
- la circulation sur les voies à proximité des zones de travaux avec un trafic de véhicules lourds augmenté ;

Des prescriptions claires sur le type de matériels employables, sur l'organisation au sens large du chantier (stockage, itinéraires préférenciels...) et le choix des techniques de réalisation des travaux dès la phase étude (méthode de consolidation de berges ou de voirie) seront mis en place.

La prise en compte du risque inondation en phase chantier sera également un volet incontournable et traité avec grand soin par la Métropole.

VI. Modalités de concertation préalable du public

Afin de soutenir l'objectif de nourrir les études de maîtrise d'œuvre des idées émergentes de la discussion avec le public et de favoriser l'appropriation du projet et de ses enjeux par l'ensemble de ses parties prenantes, la Métropole Aix Marseille Provence souhaite soumettre le projet à une concertation du public au préalable du dépôt des demandes d'autorisation en respectant les modalités de concertation prévues par le code de l'environnement à article L.121-16.

Les modalités d'organisation de la concertation préalable du public envisagées sont les suivantes :

- La publication sous un délai de 15 jours minimum avant le début de la concertation, d'un avis d'ouverture permettant l'information du public concernant les modalités et la durée de la concertation, sur les supports suivants :
 - Par voie dématérialisée, sur les sites de la Métropole Aix-Marseille-Provence, de la Soleam et du Syndicat Mixte Bassin Versant de l'Huveaune EPAGE HuCA ;
 - Par voie d'affichage en mairie centrale de la commune de Marseille et au sein des mairies d'arrondissements directement concernées par le projet de réalisation de la voie verte de l'Huveaune (Mairie du 6 et 8ème arrondissement, Mairie du 9 et 10ème arrondissement et Mairie du 11 et 12ème arrondissement de Marseille) ;
 - Par voie de publication au sein de deux journaux locaux ;
- L'organisation de réunions publiques.
- La mise à disposition du public d'un dossier de concertation qui permettra de prendre connaissance des objectifs du projet, de ses principales caractéristiques ainsi que de ses incidences potentielles sur l'environnement et ce en Mairie centrale, au sein des Mairies d'arrondissement, au siège de la

Métropole Aix Marseille Provence, au siège de la Soleam et au siège du Syndicat Bassin Versant de l'Huveaune.

- Un registre papier sera laissé sur les lieux de mise à disposition du dossier de concertation et un registre numérique sera mis en place afin de recueillir les avis du public (www.registre-numerique.fr). Un site internet dédié pourra également être mis en place.

Au terme de la concertation, la Métropole Aix Marseille Provence en établira le bilan et le rendra public dans un délai de trois mois. Ce bilan de concertation comprendra un résumé du déroulé de la concertation ainsi qu'une synthèse des observations et propositions présentées et, le cas échéant, les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable telle que mentionnées au premier alinéa du IV de l'article L. 121-16-1.