

Département des Bouches du Rhône

Projet VAL'TRAM

TITRE III

Conclusions et avis motivés de la commission d'enquête

Au titre de la DUP et de la DAE



Enquête publique du 15 mai 2023 au 20 juin 2023

Commission d'Enquête désignée par le Tribunal Administratif de Marseille
Décision n°E23000014/13 du 21 mars 2023

Composition de la commission d'enquête

Président

Jean-Pierre PERRIN

Membres titulaires

Patrice MICHEL

Christian TORD

Suppléant

Jean-Claude REBOULIN

Page 1 | 27

Table des matières

1. Généralités	4
1.1. Objet de l'enquête	4
1.2. Désignation de la commission d'enquête.....	4
1.3. Organisation et déroulement de l'enquête.....	5
1.4. La publicité	5
1.5. Le dossier	5
1.6. les permanences et l'accueil du public.....	6
2. Bilan global de l'enquête	6
2.1. Analyse quantitative.....	6
2.1.1. Typologie des déposants.....	7
2.1.2. Provenance des contributions.....	7
2.1.3. Dépôt par lieu	7
2.2. Analyse qualitative	8
2.2.1. Secteur urbain.....	8
2.2.2. Secteur péri-urbain	8
2.3. Appréciation de la Commission	9
3. Conclusions motivées sur le projet.....	10
3.1. Concernant la déclaration d'utilité publique (DUP)	10
3.1.1. Le projet Val'tram représente-t-il un intérêt socio-économique, pour le territoire ?	10
3.1.2. Le projet participe-t-il à un processus d'aménagement du territoire ?.....	11
3.1.3. Le projet contribue-t-il à poser les bases d'une mobilité de transport en commun efficace satisfaisant aux besoins exprimés par le public lors de cette enquête ?.....	11
3.1.4. Les conditions d'intermodalités sont-elles remplies ?	12
3.1.5. La réalisation de 11 stations sur le tracé de 14 km du Val'tram est-elle justifiée ? ...	12
3.1.6. Les stationnements prévus répondent-ils aux souhaits exprimés par le public ?...	13
3.1.7. Les aménagements cyclables répondent-ils aux souhaits exprimés par le public ? ...	13
3.1.8. Le coût du projet, en particulier sur le centre-ville d'Aubagne, est-il justifié ?.....	13
3.2. Concernant la demande d'autorisation environnementale.....	14
3.2.1. L'impact sur le cadre de vie des habitants a-t-il été évalué ?.....	14
3.2.2. L'impact écologique de la réalisation et mise en exploitation du projet « Val'tram » est-il favorable ou défavorable ?.....	15
3.2.3. La prise en compte des risques naturels et risques technologiques est-elle adaptée ?	16
3.2.4. La justification de la maîtrise foncière est-elle au niveau attendu pour la faisabilité de l'opération ?	16
3.2.5. L'impact des travaux a-t-il été suffisamment pris en compte ?	16
3.2.6. Les conditions d'exploitation sont-elles satisfaisantes ?	17
3.3. CONCERNANT LE RER METROPOLITAIN : Quelles conditions de réalisations à court, moyen et long terme ?.....	17

4.	Analyse bilantielle.....	18
4.1.	Présentation.....	18
4.2.	Etape 1 de l'analyse bilancielle : le caractère d'intérêt général du projet.....	19
4.3.	Etape 2 de l'analyse bilancielle : Bilan foncier.....	20
4.4.	Etape 3 de l'analyse bilancielle : Bilan coûts/avantages de la réalisation du projet ..	20
4.4.1.	Intérêt économique du projet.....	20
4.4.2.	Acceptabilité sociale du projet.....	20
4.4.3.	Qualité et cadre de vie.....	21
4.4.4.	Effets sur l'environnement.....	21
4.5.	Conclusions sur l'analyse bilantielle.....	22
5.	Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête	24
5.1.	Conclusion motivées et avis de la commission sur la DUP	24
5.2.	Conclusions motivées et avis de la commission sur la DAE	26

1. GENERALITES

L'enquête publique concerne le projet du Val'Tram, dont la métropole d'Aix-Marseille-Provence assure la maîtrise d'ouvrage, qui porte sur le prolongement de la ligne T de tramway d'environ 14 km entre les communes d'Aubagne et de La Bouilladisse en réutilisant, en grande partie, l'emprise de l'ancienne voie ferrée dite « voie de Valdonne ». 5 communes seront traversées : Aubagne, Roquevaire, Auriol, La Destrousse et La Bouilladisse.

Cette enquête publique se déroule du lundi 15 mai 2023 au Mardi 20 juin 2023 inclus, soit 37 jours.

Il s'agit d'une enquête publique unique qui portera :

- sur la **déclaration d'utilité publique (DUP)** du projet, afin de déterminer son utilité publique. Pour cela, il convient entre autres, d'obtenir la maîtrise foncière des terrains concernés par les différents travaux nécessaires à sa réalisation entre les communes d'Aubagne et de La Bouilladisse.
- sur la **demande d'autorisation environnementale (DAE)** au titre du code de l'environnement relevant de la législation sur l'eau et tenant lieu d'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000, de dérogation d'espèces et d'habitats protégés et d'autorisation de défrichement.

La Préfecture des Bouches-du-Rhône est l'autorité organisatrice de l'enquête publique.

1.1. OBJET DE L'ENQUETE

Le projet Val'Tram consiste à prolonger la ligne existante du tramway d'Aubagne, sur environ 14 km entre la commune d'Aubagne et celle de La Bouilladisse, en réutilisant une ancienne voie ferrée, la voie de Valdonne.

Cette ligne comportera 11 nouvelles stations et traversera les communes d'Aubagne, de Roquevaire, d'Auriol, de La Destrousse et de La Bouilladisse.

La présente enquête est une enquête publique unique au sens de l'article L.181-1 du code de l'environnement. Elle est relative à :

- la déclaration d'utilité Publique (DUP) du projet de Val'Tram, conformément à l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- l'autorisation environnementale (DAE), inscrite au code de l'environnement par l'ordonnance 2017-80 et ses décrets d'application 2017-81 et 2017-82 du 26 janvier 2017.

1.2. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Par lettre enregistrée le 28 février 2023, le Préfet des Bouches-du Rhône demande au Tribunal Administratif de Marseille la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne, Roquevaire, Auriol, La Destrousse et La Bouilladisse

Par décision du 21 mars 2023 n° E23000014/13, la Présidente du Tribunal Administratif a désigné M. Jean-Pierre Perrin, Président de la commission d'enquête, MM. Patrice Michel et Christian Tord, membres titulaires et M. Jean-Claude Reboulin, membre suppléant.

1.3. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Par arrêté préfectoral en date du 18 avril 2023, le Préfet des Bouches-du-Rhône prescrit, au bénéfice de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, en vue de la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement.

L'avis d'enquête publique unique signé par le Préfet des Bouches-du-Rhône est émis le 18 avril 2023.

L'enquête publique s'est déroulée **du lundi 15 mai 2023 au mardi 20 juin 2023 inclus**, soit une durée de **37 jours**.

1.4. LA PUBLICITE

L'avis d'enquête publique a été publié le 25 avril 2023 dans le journal La Provence et le 28 avril 2023 dans le journal La Marseillaise.

Une deuxième publication de l'avis d'enquête a eu lieu le 16 mai 2023 dans les journaux La Marseillaise et La Provence.

Des affiches ont été mises en place durant toute la durée de l'enquête publique.

1.5. LE DOSSIER

Le dossier d'enquête fait plus de 2500 pages en format A3 et A4.

La commission d'enquête souligne la qualité technique des dossiers établis pour l'enquête publique. Il permet une information complète sur le projet pour le public.

Toutefois, elle constate la complexité du dossier et le fractionnement des informations dans plusieurs pièces du dossier. Beaucoup de remarques ont d'ailleurs été faites par le public dans ce sens.

1.6. LES PERMANENCES ET L'ACCUEIL DU PUBLIC

La commission a tenu 18 permanences dans les 6 lieux d'enquête, aux dates et heures fixées dans l'arrêté d'ouverture d'enquête.

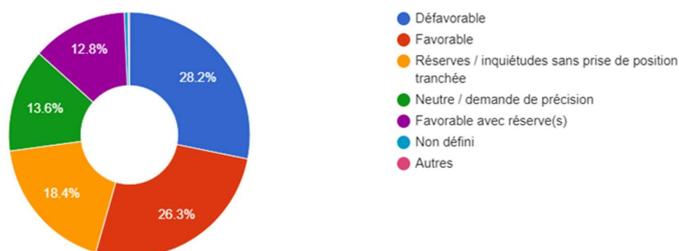
Ces permanences dans les différents lieux d'enquête, se sont déroulées dans de bonnes conditions, les locaux mis à la disposition de la commission d'enquête étaient correctement aménagés, avec un excellent accueil de la part du personnel. A noter qu'aucun incident n'a été constaté.

2. BILAN GLOBAL DE L'ENQUETE

2.1. ANALYSE QUANTITATIVE

Cette enquête publique a totalisé 920 contributions ventilées en 1347 observations. La Commission d'enquête précise qu'UN déposant effectue UNE contribution et UNE contribution peut comporter plusieurs observations, chaque observation étant rattachée à UN SEUL thème.

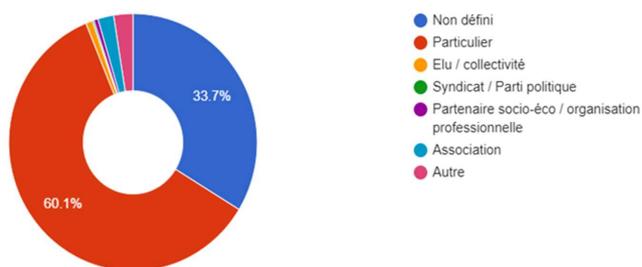
Orientation des observations



2.1.1. Typologie des déposants

Ce camembert montre que la plupart des contributions (> 60%) proviennent de particuliers. On trouve ensuite, les associations (> 33%).

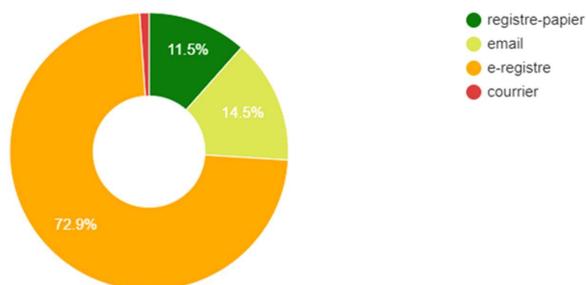
typologie des déposants



2.1.2. Provenance des contributions

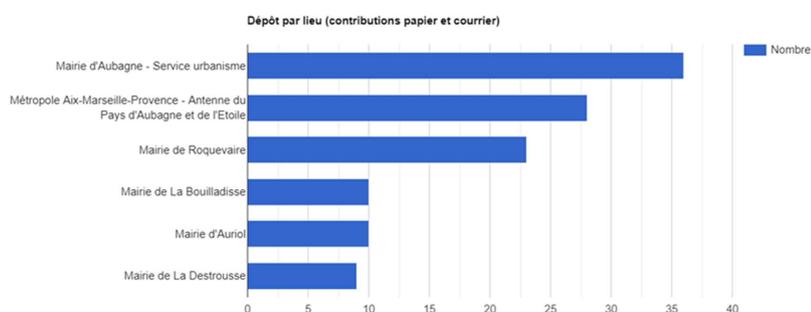
Le registre numérique a été fortement utilisé pour cette enquête (>72% des contributions)

Provenance des contributions



2.1.3. Dépôt par lieu

Le graphique suivant montre un dépôt important des contributions sur Aubagne, notamment au service urbanisme de la commune.



2.2. ANALYSE QUALITATIVE

A travers l'examen des contributions par commune ainsi que celui effectué par thématique, la commission d'enquête a pu constater que le projet Val'Tram ne rencontre pas d'observations défavorables majeures sur sa partie péri-urbaine (de La Bouilladisse à Napollon). Les contributions portant sur le secteur périurbain expriment de manière positive, une forte attente de la réalisation du projet. Les interrogations émises par les riverains ont essentiellement pour objet les différentes nuisances prévisibles et/ou potentielles.

2.2.1. Secteur urbain

Sur le secteur urbain (Aubagne), le projet soulève de nombreuses questions/observations plutôt réservées et défavorables. Parmi les éléments mis en avant par les opposants, on mentionnera essentiellement :

- la rupture de charge au niveau de la gare d'Aubagne impliquant la solution RER métropolitain ou tram-train avec une connexion directe avec le réseau SNCF ;
- la démolition du buffet de la gare ;
- le coût des travaux liés au projet dans le centre-ville ;
- le tracé du Val'Tram au centre-ville d'Aubagne entraînant notamment des impacts écologiques importants et la création de deux stations considérées comme inutiles ;
- la réalisation d'une station à Campagne Valérie, particulièrement controversée.

On rappellera que la majorité des contributions (361 sur 920) a été déposée sur Aubagne marquant la sensibilité des habitants de cette commune pour le projet.

2.2.2. Secteur péri-urbain

2.2.2.1. Roquevaire

Globalement, le projet est attendu par le public et les observations sont plutôt positives. Un point focalise les remarques d'oppositions, il s'agit de l'existence de la station du Barbouillet.

2.2.2.2. Auriol

Peu de contribution, concernant cette commune. Les principales contributions portent sur la liaison du centre-ville historique par bus et l'emplacement retenu de la station.

2.2.2.3. La Destrousse

Les contributions émanent principalement de certains riverains qui expriment des inquiétudes sur les nuisances sonores, visuelles, sur la dépréciation de la valeur des biens immobiliers et quelques interrogations sur la dimension restreinte du parking.

2.2.2.4. La Bouilladisse

Attente plutôt favorable du projet. Des interrogations ont été formulées concernant le réaménagement des cours de tennis à La Chapelle, le problème de la sécurisation des accès à la cantine scolaire.

Des inquiétudes sont exprimées concernant l'emplacement du parking de La Bouilladisse et des emplacements pour les personnes à mobilité réduite (PMR) supprimés à proximité des établissements de santé.

2.3. APPRECIATION DE LA COMMISSION

A l'issue de l'enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais comme prévu et qu'une large information complémentaire a été mise en place par le maître d'ouvrage et les communes concernées.
- Que les publications légales ont été faites dans les deux journaux locaux, La Provence et La Marseillaise plus de quinze jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête.
- Que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) ont été mis à disposition du public dans les 6 lieux d'enquête durant toute la durée de l'enquête,
- Que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur un site internet spécifique.
- Que les commissaires enquêteurs ont assuré les 18 permanences programmées sur les 6 lieux d'enquête.
- Que toutes les personnes qui le souhaitent ont pu déposer leur contribution à l'enquête sur les registres papier, le registre dématérialisé sur l'adresse email ou par courrier.
- Que les termes de l'arrêté inter préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés.
- Que les commissaires enquêteurs n'ont rapporté aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête.
- Que 1347 observations ont été recueillies sur le registre informatique, sur les registres papier, par courrier ou par e-mail.

La Commission estime donc que l'enquête publique s'est déroulée de façon satisfaisante, toutes les personnes qui ont souhaité s'exprimer ont pu le faire.

La commission souligne l'intérêt porté par le public à l'enquête publique unique, se félicitant de l'expression démocratique qui en a résulté. La plupart des contributions sont argumentées et font l'objet de propositions concernant par exemple l'option tram/train, l'emplacement de certaines stations, la démolition du buffet de la gare.

De manière générale, elle précise le contexte général afférent au projet du Val'Tram :

1. Tous les documents d'urbanisme locaux sur les communes concernées (PLUi / PLU) ou supra (SCOT- PDU - PDM métropolitain) ont inscrit le projet Val'Tram dans leurs prescriptions ;

2. La maîtrise foncière permettant la réalisation du projet est quasi effectuée (85 parcelles acquises, 10 restant à acquérir).

3. La volonté de la maîtrise d'ouvrage d'apporter une information large sur le projet (vidéo, brochures dédiées à l'enquête publique, panneaux lumineux dans certaines communes, etc.).

Par ailleurs, à travers une pièce spécifique au dossier d'enquête publique (Pièce H - Avis recueillis sur le projet et consultations), le maître d'ouvrage s'est attaché à répondre aux diverses observations et recommandations notamment des personnes publiques associées, de l'Agence Régionale de Santé (ARS), de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe), du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN).

Enfin, en réponse au procès-verbal de synthèse comprenant 121 questions (d'ordre général comme d'ordre individuel), la commission a pu apprécier le contenu et la qualité des réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage. Une annexe spécifique très détaillée concernant la problématique du RER métropolitain y est jointe.

3. CONCLUSIONS MOTIVEES SUR LE PROJET

Afin de rendre plus lisible ses conclusions, la commission d'enquête a fait le choix de reprendre chacun des thèmes retenus au cours de cette enquête à travers un questionnement portant d'une part sur la déclaration d'utilité publique (DUP) et d'autre part sur la demande d'autorisation environnementale (DAE).

3.1. CONCERNANT LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

3.1.1. *Le projet Val'tram représente-t-il un intérêt socio-économique, pour le territoire ?*

Une majorité des contributions se déclare favorable au projet soulignant notamment le désengorgement des axes routiers, le désenclavement du territoire, la réduction de l'empreinte carbone, l'amélioration de la qualité de vie des habitants, la réalisation d'un projet attendu depuis de nombreuses années, les perspectives de développement économique et d'emplois.

La commission d'enquête considère que le projet représente un intérêt social et économique indéniable pour le développement du territoire, que les arguments avancés par les partisans du projet (perspectives de développement économique et d'emplois, attractivité renforcée du territoire, désengorgement des axes routiers, amélioration de la qualité de vie des habitants...) l'emportent sur ceux des opposants malgré quelques contributions parfaitement argumentées qui ont retenu l'attention de la commission.

La commission cite, par exemple, les contributions n°663, 880, 162. Les éléments de réponses fournis par le maître d'ouvrage répondent en grande partie, aux réserves exprimées.

La commission affirme également que le projet s'inscrit dans une opportune temporalité au regard de l'historique du projet rappelé dans le corps du rapport (chapitre 1.3), la réalisation du projet étant attendu depuis de nombreuses années comme le soulignent beaucoup de contributeurs.

3.1.2. Le projet participe-t-il à un processus d'aménagement du territoire ?

La réouverture de la voie de Valdonne est devenue un axe prioritaire de développement et d'aménagement du territoire porté notamment dans les documents d'urbanisme des communes concernées, dans le Schéma de cohérence territorial (SCOT), le Plan de Déplacements Urbains d'Aubagne et de l'Etoile (PDU) et le Plan De Mobilité (PDM) de la métropole Aix-Marseille-Provence.

La commission estime, en dépit des chiffres de diminution du trafic routier peu significatifs, que le projet participe au désenclavement du territoire et à la lutte contre la croissance du trafic routier.

La commission considère comme une opportunité le projet d'aménagement structurant du territoire en organisant notamment un chapelet de centralités autour des stations.

A ce titre, **la commission constate** que les perspectives de report modal ainsi que les liens entre desserte en transport en commun et le développement de l'urbanisation sont traitées à travers les différentes Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), pour chaque station et s'inscrit bien dans un processus d'aménagement du territoire.

3.1.3. Le projet contribue-t-il à poser les bases d'une mobilité de transport en commun efficace satisfaisant aux besoins exprimés par le public lors de cette enquête ?

La politique des transports de la métropole vise à doubler l'usage des transports en commun d'échelle métropolitaine et à augmenter de 50% celui des transports locaux dans une démarche de mobilité durable et décarbonée. Ainsi, le projet de réouverture de la voie de Valdonne figure dans le Plan De Déplacements Urbains (PDU) du Pays d'Aubagne et de l'Etoile et s'inscrit dans la stratégie arrêtée par le Plan De Mobilité (PDM) 2020/2030 de la métropole Aix-Marseille-Provence.

La réalisation du Val'Tram devrait conduire à une fréquentation de la ligne estimée à 18 500 passagers par jour en 2030, les 500 places de stationnement diminueraient de plus de 2 650 veh./Km VP par jour, la restructuration du réseau de bus permettrait d'économiser près de 462 700 veh.Km bus en 2025.

La commission d'enquête estime que le projet offrira une meilleure desserte du territoire, une accessibilité facilitée aux stations, améliorera la qualité de vie grâce aux désengorgements des axes routiers Nord/Sud et sera source de gain de temps pour les usagers répondant, globalement, aux souhaits exprimés par les contributeurs.

La commission souligne que le projet Val'tram intègre les contraintes suivantes :

- L'existence d'une ligne de tramway entre le Charrel et la gare d'Aubagne,
- L'existence d'un centre de maintenance surdimensionné,
- La disponibilité de rames existantes.

La commission considère que ces éléments incontournables participent significativement à la définition du projet.

La commission rappelle enfin que le Val'tram, bien que n'étant pas raccordé au réseau SNCF, constitue une première étape vers un schéma RER métropolitain à une échéance plus lointaine.

3.1.4. Les conditions d'intermodalités sont-elles remplies ?

Les arguments avancés tant par la métropole que par la SNCF placent la perspective d'un RER sur le long terme rappelant que le Val'Tram est une première étape vers un service de type "RER métropolitain", en étant précisé que le projet a été conçu pour préserver les capacités futures de raccordement à plus long terme avec la voie SNCF.

La commission considère que les mesures prises pour faciliter le report modal sont satisfaisantes : un positionnement des stations au plus proche des lieux de vie, 500 places de stationnement disposées le long du trajet et à proximité des axes de circulation, 200 emplacements pour les vélos, le développement d'une continuité cyclable avec la ligne 7 du plan vélo métropolitain ainsi que la restructuration du réseau de bus envisagée pour permettre le rabattement vers les stations : La Bouilladisse Gare- 45 bus/jour ; La Destrousse Gare- 28 bus /jour ; Auriol Centre- 70 bus/jour ; Pont-de Joux-70 bus/jour ; Roquevaire- 62 bus/jour ; Napollon- 62 bus/jour.

La commission estime par ailleurs, positif, l'interconnexion du Val'Tram avec les lignes structurantes à destination des grandes agglomérations métropolitaines et avec des lignes internes au territoire, notamment le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en direction de la zone des Paluds.

3.1.5. La réalisation de 11 stations sur le tracé de 14 km du Val'tram est-elle justifiée ?

La réalisation de 11 stations sur ce trajet, répond, suivant la métropole, à une demande du public.

La commission a pu constater toutefois que l'existence des stations de Campagne Valérie et du Barbouillet est contestée.

La commission estime, au vu de la fréquentation prévisible et compte-tenu des aménagements complémentaires annoncés par la métropole, pour réduire les nuisances et faciliter son acceptation, que la station Campagne Valérie se justifie.

La commission considère, en revanche, au vu des éléments suivants :

- Des informations présentées au niveau du dossier et des éléments complémentaires apportés par la métropole sur la fréquentation qui laissent supposer une prévision de fréquentation faible,
- Une situation de la station au centre d'une zone pavillonnaire, entraînant notamment des nuisances sonores,
- Un accès difficilement accessible et éloigné,
- Une proximité par rapport à la station Pont de l'Etoile,
- Les difficultés et la sécurité de l'accès pour les usagers et les riverains (circulation de piétons et de voitures, sur une voie étroite).
- L'absence d'aménagement pour l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)
- L'absence de parking.

que l'implantation d'une station au Barbouillet, mérite d'être mieux justifiée.

3.1.6. Les stationnements prévus répondent-ils aux souhaits exprimés par le public ?

500 places de parking seront disponibles avec les extensions possibles en cas d'évolutions de la fréquentation. A noter, que la métropole dispose de réserves foncières pour ces extensions.

La commission considère que les réponses produites par le maître d'ouvrage répondent globalement aux questionnements du public. Les perspectives ouvertes d'élargissement de l'offre de stationnement et l'évolution possible des équipements connexes sont en phase avec les demandes exprimées par le public.

3.1.7. Les aménagements cyclables répondent-ils aux souhaits exprimés par le public ?

4 types de demandes ont été exprimés à travers les contributions sur ce thème : pouvoir disposer d'installations dans les stations pour garer les vélos ; avoir la possibilité de transporter les vélos dans les rames ; réaliser une piste cyclable en parallèle du Val'Tram ; obtenir des précisions sur les aménagements envisagés au centre-ville d'Aubagne.

La métropole rappelle que 200 places en box sécurisés ou arceaux vélo seront réalisées pour l'ensemble des stations. L'emport de vélos dans les rames n'est, pour l'instant, pas prévu. Le maître d'ouvrage n'exclut pas des perspectives dans ce sens. Concernant la réalisation d'une piste cyclable le long de la voie, il apparaît que l'insertion d'un tel équipement s'avère particulièrement difficile en raison notamment des contraintes géographiques et des nombreux ouvrages tels les ponts et tunnels.

La commission considère que les éléments produits par le maître d'ouvrage affirmant que le développement d'une continuité cyclable avec la ligne 7 du plan vélo métropolitain permettra l'aménagement de pistes cyclables protégées contribuant au déploiement d'un réseau structurant qui reliera les pôles urbains aux pôles d'échanges multimodaux et aux pôles d'emplois.

La commission estime satisfaisantes, les réponses du maître d'ouvrage en ce qui concerne les aménagements envisagés au centre-ville d'Aubagne,

3.1.8. Le coût du projet, en particulier sur le centre-ville d'Aubagne, est-il justifié ?

Le coût global du projet est estimé à 130,5 M d'euros (HT). Il est difficile de comparer ce coût, bénéficiant d'un niveau d'étude avant-projet et exprimé en euro 2020 à celui du tram/train ou RER métropolitain car les éléments de chiffrage sont plus anciens (2010 et 2014).

Les comparatifs réalisés entre le matériel roulant, le centre de maintenance, la plateforme ferroviaire, l'électrification de la ligne et les différents autres travaux à entreprendre, montrent que le coût du tramway est plus faible.

La commission précise que le coût du projet, 10 M d'euros par km est plus faible que le coût habituellement constaté (de 20 à 30 M d'euros), du fait de la réutilisation de la voie de Val-donne et des acquisitions foncières réalisées auparavant.

La commission note plus spécifiquement que le coût important de la traversée d'Aubagne estimé à 26 M d'euros, représente soit 20 % du montant total.

La solution d'un départ direct de la gare d'Aubagne en tramway en longeant les voies SNCF présenté dans le dossier (solution A0) est estimée par la métropole entre 40 à 50 M€ (niveau étude de faisabilité).

La commission considère donc que le coût global du projet Valtram n'est pas excessif et est justifié.

Les réponses apportées aux huit questions majeures concernant la déclaration d'utilité publique sont parties intégrantes des conclusions exprimées par la commission d'enquête.

3.2. CONCERNANT LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

En préambule, la réponse à certaines des questions est plurielle. L'une des caractéristiques significatives du projet « Val 'tram » est la construction d'une ligne de tramway unique ayant pour ambition de desservir des usagers en secteur urbain et des usagers en secteur péri-urbain.

Les points d'intérêts exprimés des usagers sont généralement de natures différentes en fonction du secteur.

3.2.1. *L'impact sur le cadre de vie des habitants a-t-il été évalué ?*

Le projet Val'Tram va permettre une meilleure desserte de la vallée de l'Huveaune vers La Bouilladisse avec une fréquence renforcée (Et réciproquement au retour sur Aubagne). Le gain de temps de parcours pour les usagers des transports en commun est estimé entre 8 à 9 min à horizon 2030.

La commission considère que la démonstration du maître d'ouvrage que la capacité des matériels roulants combinée avec la fréquence, répondent aux besoins à court terme avec une option ouverte pour une évolution d'adaptation sur le moyen terme en retour d'expérience.

La commission estime que la réalisation partielle intégrée au projet « Val'tram » de sections de la future ligne 7 du plan vélo métropolitain participe à l'amélioration du cadre de vie en mettant à disposition une infrastructure sécurisée et dédiée aux cyclistes.

La commission constate que la mise en service d'un moyen de transport collectif décarboné permettra une réduction de la circulation routière (automobiles individuelles, bus et cars) réduisant l'émission de polluants, de nuisances sonores, de risques accidentels et concourt à l'amélioration du cadre de vie pour les habitants de la vallée de l'Huveaune et des usagers,

La commission note que la construction des stations va conduire à la « réhabilitation » de sites à l'abandon et/ou l'aménagement de sections bordant l'ancienne voie Valdonne aujourd'hui peu entretenues avec une approche paysagère.

Pour le secteur péri-urbain, **la commission constate** que les aménagements paysagers avec ombrage, l'utilisation de matériaux pérennes en adéquation avec l'existant pour la voirie, les plantations d'arbres et arbustes, participeront positivement à l'insertion de cette infrastructure au sein d'un environnement verdoyant.

Sur le secteur péri-urbain, la station du « Barbouillet » à Roquevaire est un point particulièrement controversé par de nombreux riverains.

Le projet « Val' Tam » permet de participer à l'évolution de la haute vallée de l'Huveaune, de la vallée du Merlançon et de la ville d'Aubagne qui est planifiée et comportera un potentiel de 1 200 logements supplémentaires et de 20 [ha] de zones d'activité à requalifier ou à densifier.

Au titre des nuisances (sonores, vibratoires, visuelles, ...) notamment exprimées par de nombreux riverains, la commission estime que le maître d'ouvrage les a prises en compte au cas par cas, lors des restitutions d'études et des réponses produites.

Des possibilités de démarches amiables pour des solutions sont ouvertes. **La commission d'enquête retient positivement** les solutions prévues et les propositions pour de potentielles nuisances révélées à posteriori en notant toutefois que le maître d'ouvrage se limite souvent au champ réglementaire.

La commission d'enquête considère que le projet « Val' tram » participera activement au renforcement des liens entre zone urbaine et zone péri-urbaine.

La commission regrette que le maître d'ouvrage n'intègre pas suffisamment le ressenti des riverains en matière de nuisances (bruit notamment) et se limite uniquement aux seuils réglementaires.

La commission d'enquête estime toutefois que l'impact sur le cadre de vie des a été évalué à un niveau satisfaisant.

3.2.2. L'impact écologique de la réalisation et mise en exploitation du projet « Val'tram » est-il favorable ou défavorable ?

Les différentes pièces composant le dossier du projet attestent de l'étude détaillée des impacts sur l'environnement par la maîtrise d'ouvrage. Les mesures d'évitement et/ou de compensation qui portent atteinte à la biodiversité ou zones humides sont décrites dans ces documents.

Par ailleurs, après consultation par le maître d'ouvrage, la Mission régionale d'autorité environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur (MRAe) a rendu un avis délibéré en date du 6 avril 2023 sur le projet de Val'Tram .

Le maître d'ouvrage a apporté des compléments et précisions via un mémoire réponse pièce constitutive du dossier (Volume 1 : Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique - Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale).

Sur le secteur urbain, le public a exprimé une relative contestation du tracé dans le centre-ville d'Aubagne ayant pour conséquences, l'abattage d'arbres, la création d'une voie dans le lit de l'Huveaune.

Sur le secteur péri-urbain, le public s'est révélé sensible notamment sur les effets collatéraux des emprises foncières avec l'enlèvement d'arbres, la mise en place de câbles électriques et de pylônes....

La commission considère que le « Val 'Tram » s'insère sur les emprises de la voie historique de Valdonne, jusqu'à La Bouilladisse ; Respectant les limites foncières de l'ancienne infrastructure ferroviaire les atteintes à la faune et le flore s'en trouve réduite.

La commission d'enquête rappelle que le moyen de transport retenu pour le projet est décarboné, que de facto il n'y aura pas d'émissions polluantes à l'atmosphère (monoxyde de carbone, particules fines), que la mise à disposition de service de transport collectif participera à la réduction de la circulation automobile et de ses émissions polluantes.

La commission d'enquête considère enfin que l'ensemble des dispositions et mesures prévues permettent d'établir que l'impact du projet sur l'environnement est favorable.

3.2.3. La prise en compte des risques naturels et risques technologiques est-elle adaptée ?

Les risques naturels (inondation, incendie-feux de forêts, de retrait gonflement d'argiles, mouvement de terrain, sismique), qui sont relativement importants au sein de l'aire d'étude ont fait l'objet d'une prise en compte. Des mesures de prévention s'appuyant, notamment sur des dispositifs existants, ont été identifiés.

Les inquiétudes en matière de risques naturels formulées par les contributeurs sont principalement orientées sur la crainte d'une défiguration des massifs, la pose de grillages de partout, le risque d'éboulis ou de chute de pierres et aussi pour l'aléa d'inondation du parking à La Bouilladisse, auquel la commune, doit d'ici fin 2023, proposer des aménagements à réaliser.

Les risques technologiques liés aux transports et déplacements (réseau viaire, modes de transports) ont été intégré à l'étude. Quelques interrogations du public se sont portées sur la canalisation provenant de la société ALTEO de Gardanne longeant la voie de Valdonne. L'évaluation des risques et la définition des mesures de prévention ont été conjointement établies par le maître d'ouvrage et la société ALTEO.

La commission d'enquête considère adaptée la prise en compte des risques naturels et technologiques, en rappelant que la canalisation ALTEO n'a pas vocation à perdurer.

3.2.4. La justification de la maîtrise foncière est-elle au niveau attendu pour la faisabilité de l'opération ?

La procédure en cours est très largement avancée, il reste 10 parcelles en voie d'acquisition.

La volonté de la Métropole est de favoriser au maximum le traitement amiable avec les propriétaires privés.

La commission d'enquête considère que la démarche engagée est pratiquement aboutie et confère la maîtrise foncière de la métropole.

3.2.5. L'impact des travaux a-t-il été suffisamment pris en compte ?

Les préoccupations du public à l'égard de l'impact des travaux portent principalement sur les nuisances induites pour la continuité des accès aux domiciles, aux commerces, aux lieux publics, les perturbations sur les activités de commerces, de services, l'impact sur la qualité de l'air (présence de polluants atmosphériques tels que poussières, dioxyde d'azote, monoxyde de carbone...)

La commission estime que les éléments de réponses apportées par le maître d'ouvrage, dont la mise en place un dispositif de communication « TRAVAUX » avec des médiateurs présents sur le terrain pour informer les commerçants lors de la phase chantier et trouver des solutions pour limiter la gêne occasionnée par la phase Chantier, sont d'un niveau satisfaisant.

Pour autant, **la commission d'enquête considère** que la prise en compte serait plus efficace avec la mise en place d'un dispositif participatif, organisé avec les parties intéressées (riveraines), pendant les phases opérationnelles de travaux et la mise en service du tramway. La phase de réalisation des travaux est prévue par sections lancées simultanément tout au long du tracé.

De facto, les nuisances générées peuvent être différentes suivant les activités de chantier, les riverains seront impactés par des problématiques variées, notamment en proximité des deux bases travaux à La Bouilladisse et à Aubagne.

Enfin, **La commission déplore** que la préservation du buffet de la gare d'Aubagne n'ait pas été une priorité dans le cadre des études concernant l'aménagement du secteur.

3.2.6. *Les conditions d'exploitation sont-elles satisfaisantes ?*

Les caractéristiques de fréquence, d'horaires de fonctionnement, de vitesse sont documentées dans le dossier présenté au public. Les caractéristiques du matériel roulant sont également précisées. L'accessibilité aux PMR est prévue pour l'ensemble des cheminements et des stations hormis la traversée de la passerelle piétonne du Barbouillet.

Nombre de contributions rédigées par le public interrogent sur les conditions d'exploitation de manière neutre ou favorable sous réserves, voir défavorable pour certaines.

Elles sont notamment orientées sur aptitudes d'évolutions sur le temps court et/ou long, des dispositions d'exploitation et des équipements choisis.

La commission constate que les facultés d'adaptation et/ou d'évolutions des dispositifs et dispositions de fonctionnement, évoquées par le maître d'ouvrage (MO) ouvrent des perspectives positives de maintien du niveau de service en phase avec l'évolution du besoin.

La commission considère que les éléments du dossier, complétés par les retours du maître d'ouvrage, sont de nature positive pour les conditions d'exploitations retenues.

Les réponses apportées aux six questions majeures concernant la demande d'autorisation environnementale sont parties intégrantes des conclusions exprimées par la commission d'enquête.

3.3. **CONCERNANT LE RER METROPOLITAIN : QUELLES CONDITIONS DE REALISATIONS A COURT, MOYEN ET LONG TERME ?**

A plusieurs reprises, le public a manifesté son intérêt pour un mode de transport type « train » ou « tram/train » qui apparaît beaucoup plus évolutif que le Val'tram.

La commission a examiné les différents modes de transport proposés en prenant en compte, d'une part les contraintes d'exploitation et d'autres part les contraintes technologiques.

Au niveau des contraintes d'exploitation, **la commission rappelle** tout d'abord, que la ligne entre Marseille St Charles et Aubagne comporte trois voies, deux banalisées pour les trains rapides, type TGV, et une voie unique pour la navette omnibus entre les deux villes. Actuellement, la capacité est proche de la saturation.

De plus, dans le cadre de la mise en service de la LNPCA, le cadencement des trains va encore augmenter, il est donc impossible d'insérer des trains lents supplémentaires.

Par ailleurs, **la commission attire l'attention** sur le fait que la mise en place d'un matériel de type Tram-Train, entrainerait une offre de service moins adaptée aux besoins, avec :

Page 17 | 27

Commenté [CT1]:

Commenté [CT2R1]:

- Une fréquence réduite à 30 min, fréquence effective sur la ligne omnibus Aubagne – Marseille (voie unique avec croisement).
- Une capacité réduite 500 voyageurs/heure contre 750 avec le tramway,
- Un temps de parcours comparable : 45 min avec une solution Tram-train (LA Bouilladisse – Aubagne : 20 min / Aubagne – Marseille : 25 min) contre 45 min avec le Val'TRAM en correspondance (La Bouilladisse – Aubagne : 25 min / temps d'échange : 5 min / TER rapide : 15 min)

Au niveau des contraintes technologiques, des travaux importants et coûteux seraient nécessaires :

- Création d'un ouvrage de franchissement du faisceau de voies en entrée de gare,
- Reprise et adaptations des quais,
- Reprise de la signalisation (signalisation ferroviaire classique de block automatique lumineux avec contrôle de vitesse par balises ainsi qu'une signalisation européenne ERTMS)
- Reprise de l'électrification de la ligne (Intégration du courant alternatif 25000 volts 50 Hertz et du courant continu 1500 Volts), sauf à faire fonctionner des motrices diesel, ce qui n'est pas souhaitable.
- Acquisition du matériel roulant en lieu et place de celui existant : 8 rames de tram-trains (40 M€)
- Création d'un nouveau centre de maintenance.

Consulté sur ce point par la commission, le 3 juillet 2023, le directeur territorial de SNCF Réseaux, a confirmé ces points à la commission le 7 juillet 2023.

En conclusion, au vu de tous ces éléments d'analyse, et des difficultés identifiées (contraintes d'exploitation et technologiques), **la commission considère** que la solution Tram/train très souvent évoquée au cours de cette enquête, avec une interconnexion avec le réseau SNCF, est à écarter.

Malgré le fait qu'il soit utile dans le cadre du report modal, de bénéficier de pôles d'échange multimodaux commun, **la commission estime** que la solution Val'tram constitue effectivement la meilleure offre de service actuelle.

Enfin, **la commission note** que la rupture de charge au niveau de la gare d'Aubagne, est actuellement incontournable sur le court et moyen terme, et considère qu'elle est en partie compensée par l'optimisation des correspondances.

Concernant le RER métropolitain, les éléments précisés dans ce chapitre sont parties intégrantes des conclusions exprimées par la commission d'enquête.

4. ANALYSE BILANTIELLE

4.1. PRESENTATION

Dans le cadre d'une DUP, il convient de mesurer si l'intérêt général l'emporte sur les expropriations nécessaires à la réalisation du projet car « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité » (Article 545 du Code civil).

Page 18 | 27

Il convient donc d'apprécier l'utilité publique d'un projet en appliquant la théorie du bilan qui prend en compte l'intérêt de l'opération projetée, ses objectifs mais aussi les divers inconvénients. Ainsi, cette analyse bilantielle permet de vérifier s'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

La commission d'enquête a établi une analyse bilantielle comportant 3 étapes :

- Caractère d'intérêt général du projet,
- Bilan foncier,
- Bilan coûts/avantages de la réalisation du projet : il est à évaluer si les diverses contraintes du projet (son coût, les atteintes à la propriété privée, les inconvénients d'ordre social.) ne sont pas excessives au regard de l'intérêt de l'opération. Les critères pris en compte par la commission sont les suivants :

- Intérêt économique
- Acceptabilité sociale du projet
- Qualité et cadre de vie
- Effets sur l'environnement
-

Pour chacun des points listés, ont été déterminées des affirmations sur lesquelles la Commission d'enquête, après rappels des éléments du dossier, synthèse des observations, réponses du Maître d'Ouvrage, appréciation de la Commission s'est déterminée par une évaluation qualitative exprimée avec une graduation de 5 couleurs :

1	2	3	4	5

Le niveau 1 représentant le rejet de l'affirmation et le niveau 5, son approbation

Cette approche bilantielle reste qualitative. Il n'y a pas de quantification sur l'ensemble car on ne peut pas déterminer de poids particulier pour chacun des critères.

Cette analyse permet à la Commission de prendre du recul pour ensuite prendre une décision sur l'intérêt public ou pas du projet de réalisation du Valtram.

4.2. ETAPE 1 DE L'ANALYSE BILANCIELLE : LE CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET

Le projet est cohérent avec la politique des transports (Nationale et régionale)	
Le projet participe contribue à l'aménagement du territoire	
La compatibilité avec les documents d'urbanisme existants est démontée	
Le projet retenu est justifié au regard d'autres solutions alternatives	

La commission souligne la cohérence du projet avec la politique des transports. Il constitue une opportunité pour l'aménagement du territoire. La commission note que les solutions alternatives ne font pas partie du projet, elles ont été examinées en phase de concertation.

Page 19 | 27

4.3. ETAPE 2 DE L'ANALYSE BILANCIELLE : BILAN FONCIER

Les acquisitions amiables par le maître d'ouvrage parcelles concernées par le projet Val'Tram sont > 80 % de l'emprise totale	
Les acquisitions de 10 parcelles complémentaires sont justifiées pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête	

Sur ce point, la commission constate la démarche positive en la matière de la part du maître d'ouvrage.

4.4. ETAPE 3 DE L'ANALYSE BILANCIELLE : BILAN COUTS/AVANTAGES DE LA REALISATION DU PROJET

4.4.1. Intérêt économique du projet

Le bilan socio-économique est solide et apporte un bilan positif	
Le coût financier de l'opération poursuivie est supportable	
Le projet favorisera l'attractivité économique locale	
Les conséquences économiques négatives du projet : impact sur les commerces, les entreprises, l'industrie, l'activité agricole, sont maîtrisées	
Le projet est rentable sur l'aspect socio-économique	

La commission estime que le bilan socio-économique conclut à un bilan positif malgré le fait qu'il n'est pas suffisamment développé dans sa présentation.

La commission d'enquête considère que le projet va contribuer au développement des zones d'activité et de l'emploi. Toutefois, un point de vigilance devra être développé durant les travaux pour les effets négatifs sur les activités commerciales et autres.

4.4.2. Acceptabilité sociale du projet

Le projet constitue une amélioration du service de transports collectifs à l'échelle de la vallée de l'Huveaune	
---	--

Les nouvelles stations correspondent à un besoin de la population et sont pertinentes	
Les nouvelles stations sont toutes aménagées pour l'accès des PMR	
Le projet proposé est globalement accepté par la population	

La commission considère que globalement ce projet va améliorer les transports collectifs dans ce secteur et répond à l'attente des populations.

En ce qui concerne, la station du Barbouillet, la commission rappelle les difficultés liées à sa localisation et notamment l'absence d'accès pour les PMR.

4.4.3. Qualité et cadre de vie

La réalisation du projet améliore la mobilité au quotidien (professionnelle, scolaire, loisirs)	
Le projet favorise le développement de la multimodalité dans les déplacements	
Le projet apporte un confort pour la mobilité professionnelle et de loisirs au quotidien	
Le projet a une incidence positive sur la santé publique	
Le projet favorise un développement des aménagements urbains de qualité	
Les nuisances temporaires d'exécution des travaux sont prises en compte	
L'organisation et la gestion des impacts du chantier sont bien définis	
Les risques naturels pour les personnes et les biens sont réduits et maîtrisés	
Les risques technologiques pour les personnes et les biens sont réduits et maîtrisés	
L'impact paysager est pris en compte et acceptable	

La commission considère que ce projet va améliorer la qualité et le cadre de vie des populations.

Elle estime toutefois que les aménagements urbains existants (buffet de la gare notamment) auraient mérités d'être mieux pris en compte.

Par ailleurs, les nuisances liées aux travaux ainsi que l'organisation et la gestion des chantiers, mériteraient d'être mieux appréhendées.

4.4.4. Effets sur l'environnement

Réduction des atteintes à la faune et le flore, dus au respect des limites foncières de l'ancienne infrastructure ferroviaire	
Le projet participe à la transition énergétique	

Le projet participe à la réduction de la pollution de l'air	■
Les impacts du chantier sur les milieux naturels sont bien identifiés, limités et corrigés	■
L'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines est limité et correctement corrigé	■
L'impact du projet sur la biodiversité est limité et correctement maîtrisé	■
Un dispositif participatif est défini avec les parties intéressées riveraines, pendant les phases de réalisation, pour traiter des aléas et au moment de la mise en service du Val 'tram, pour traiter des éventuels ajustements de fonctionnement	■

Globalement, la commission note que ce projet répond aux exigences en matière de préservation de l'environnement.

Toutefois, la commission considère que des améliorations sont à développer lors des travaux, en associant la population en instaurant un dispositif participatif.

4.5. CONCLUSIONS SUR L'ANALYSE BILANTIELLE

Etape 1: Le caractère d'intérêt général du projet

Nécessité et cohérence du projet

Le projet est cohérent avec la politique des transports (Nationale et régionale)	■
Le projet participe contribue à l'aménagement du territoire	■
La compatibilité avec les documents d'urbanisme existants est démontée	■
Le projet retenu est justifié au regard d'autres solutions alternatives	■

Etape 2 : Le bilan foncier

Les acquisitions amiables par le maître d'ouvrage parcelles concernées par le projet Val'Tram sont > 80 % de l'emprise totale	■
Les acquisitions de 10 parcelles complémentaires sont justifiées pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête	■

Etape 3 : Le bilan coût avantage de la réalisation du projet

Intérêt économique du projet

Le bilan socio-économique est solide et apporte un bilan positif	■
Le coût financier de l'opération poursuivie est supportable	■
Le projet favorisera l'attractivité économique locale	■
Les conséquences économiques négatives du projet : impact sur les commerces, les entreprises, l'industrie, l'activité agricole, sont maîtrisées	■
Le projet est rentable sur l'aspect socio-économique	■

Acceptabilité sociale du projet

Le projet constitue une amélioration du service de transports collectifs à l'échelle de la vallée de l'Huveaune	■
---	---

Les nouvelles stations correspondent à un besoin de la population et sont pertinentes	Orange
Les nouvelles stations sont toutes aménagées pour l'accès des PMR	Orange
Le projet proposé est globalement accepté par la population	Vert

Qualité et cadre de vie

La réalisation du projet améliore la mobilité au quotidien (professionnelle, scolaire, loisirs)	Vert
Le projet favorise le développement de la multimodalité dans les déplacements	Vert
Le projet apporte un confort pour la mobilité professionnelle et de loisirs au quotidien	Vert
Le projet a une incidence positive sur la santé publique	Vert
Le projet favorise un développement des aménagements urbains de qualité	Orange
Les nuisances temporaires d'exécution des travaux sont prises en compte	Orange
L'organisation et la gestion des impacts du chantier sont bien définis	Orange
Les risques naturels pour les personnes et les biens sont réduits et maîtrisés	Vert
Les risques technologiques pour les personnes et les biens sont réduits et maîtrisés	Vert
L'impact paysager est pris en compte et acceptable	Orange

Effets sur l'environnement

Réduction des atteintes à la faune et le flore, dus au respect des limites foncières de l'ancienne infrastructure ferroviaire	Vert
Le projet participe à la transition énergétique	Vert
Le projet participe à la réduction de la pollution de l'air	Vert
Les impacts du chantier sur les milieux naturels sont bien identifiés, limités et corrigés	Orange
L'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines est limité et correctement corrigé	Vert
L'impact du projet sur la biodiversité est limité et correctement maîtrisé	Vert
Un dispositif participatif est défini avec les parties intéressées riveraines, pendant les phases de réalisation, pour traiter des aléas et au moment de la mise en service du Val'tram, pour traiter des éventuels ajustements de fonctionnement	Orange

Au vu de la grille d'évaluation de l'analyse bilanciel sur le caractère d'utilité publique ou non du projet, la commission d'enquête considère que le bilan du projet de réalisation du Val'tram met en évidence que les avantages qu'il présente l'emportent sur les inconvénients.

La commission d'enquête ne relève pas d'élément remettant en cause la déclaration d'utilité publique de réalisation du projet Val'tram.

5. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission considère que le projet soumis à l'enquête publique est l'aboutissement de nombreuses phases de concertation qui se sont tenues depuis plusieurs années au niveau du pays d'Aubagne et de l'Etoile et qui avaient mobilisé de nombreuses personnes.

L'enquête publique s'est tenue du 15 mai 2023 au 20 juin 2023, soit une durée de 37 jours.

La Commission s'est assurée que les modalités juridiques pour la conduite de l'enquête ont bien été respectées notamment en matière de préparation, de contenu et de mise à disposition des dossiers d'enquête auprès du public.

L'ensemble des prescriptions réglementaires nécessaires à l'information du public a été respecté. Des certificats d'affichage et les contrôles par huissiers l'ont attesté. Une information du public plus large a encore été effectuée sous la conduite du Maître d'ouvrage pour sensibiliser la population sur la tenue de l'enquête. Les nombreuses permanences assurées par la Commission d'enquête ont permis aux personnes qui souhaitaient d'avoir un éclairage spécifique sur ce projet

La Commission estime donc que l'enquête publique s'est passée dans de bonnes conditions et que toutes les personnes qui ont souhaité faire des observations ont eu la possibilité de s'exprimer.

5.1. CONCLUSION MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA DUP

La Commission d'enquête donne **UN AVIS FAVORABLE** sur la demande de déclaration d'utilité publique, avec les réserves et les recommandations suivantes :

RESERVE N°1

Développer et présenter aux riverains les éléments techniques et sociaux économiques pouvant justifier de l'installation de la station du Barbouillet en lieu et place, pour obtenir une acceptabilité sociale apaisée.

Les arguments présentés au niveau du dossier et des éléments complémentaires que vous avez apportés en réponse au procès-verbal de synthèse apparaissent insuffisants pour répondre pleinement aux interrogations exprimées par les riverains (notamment la pétition) et la commission d'enquête, sur la nécessité de créer la station du Barbouillet à Roquevaire.

RESERVE N°2 :

Informer les associations et riverains concernés des comptes-rendus du comité de suivi sur l'évolution des travaux et des difficultés rencontrées.

Cela constitue en effet une demande forte de la part des riverains, d'être informé des travaux réalisés qui vont durer 20 mois.

RECOMMANDATION N°1 :

Confirmer votre volonté, en matière de conservation du patrimoine historique, d'assurer la protection des éléments remarquables composant le buffet de la gare en concertation avec les associations concernées.

Fait à Marseille le 25 juillet 2023



Patrice MICHEL
Commissaire enquêteur



Jean-Pierre PERRIN
Président de la commission



Christian TORD
Commissaire enquêteur

Etablis en pleine concertation des membres de la commission d'enquête, telles sont les conclusions motivées et avis de celles-ci.

5.2. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA DAE

La commission rappelle que son avis vaut pour les autorisations suivantes :

- L'autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques ;
- La demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées ;
- L'autorisation de défrichement.

La Commission d'enquête donne UN AVIS FAVORABLE sur la demande d'autorisation environnementale, avec la réserve et les recommandations suivantes :

RESERVE N°1

Créer et mettre en place pendant les travaux un dispositif participatif, organisé avec les parties intéressées (riveraines) suivant les sections géographiques directement concernées.

Cette organisation facilitera les échanges en vue de solutions adaptées et optimisées éviterait les éventuels contentieux. Son objectif serait de traiter les éventuels aléas de réalisation des travaux et de la mise en service du Val'tram impactant les riverains.

RECOMMANDATION N°1

Prendre en compte les nuisances occasionnées pendant la réalisation des travaux afin de les limiter autant que faire se peut.

La réalisation des travaux va effectivement entraîner pour les riverains des nuisances sonores et vibratiles. IL convient donc de prendre les dispositions nécessaires pour les réduire.

RECOMMANDATION N°2

Etablir et communiquer aux riverains un calendrier du déroulement des travaux par sections (ou phases).

RECOMMANDATION N°3

Créer et mettre en place un « observatoire » à la mise en service du Val'tram.

La cible de cette disposition participative permettrait d'observer l'adéquation de l'offre et de la demande en matière de stationnement et la formulation de solutions éventuelles. La disponibilité des emplacements de parking est un atout majeur dans l'encouragement à l'utilisation du transport collectif pour le public. La capacité des stationnement (500 places) est définie suivant les résultats des études développées. Le volume retenu interpelle assez souvent le public.

Cette instance pourrait être composée de représentants de CIQ ou autres collectifs/associations, d'élus des communes concernées et de la métropole.

RECOMMANDATION N°4

Etudier, afin de contribuer activement à l'optimisation des consommations électriques, la possibilité d'acquérir des quatre nouvelles rames équipées d'un système de freinage à récupération d'énergie et étudier la possibilité d'un tel équipement pour les rames existantes, à plus long terme.

La ligne Val'tram de transport décarboné, va permettre d'éviter la consommation d'énergie fossile et en conséquence participer à la réduction des émissions de polluants. Pour autant, ce moyen de transport collectif va engendrer une consommation d'électricité nouvelle.

Les systèmes de freinage à récupération d'énergie contribuent à la réduction de consommation, en convertissant l'énergie cinétique en énergie électrique utilisable par la ligne électrique du système de traction. Suivant les publications techniques, la réduction de consommation d'énergie attendue peut être de l'ordre de 10 à 30%. De tels équipement permettraient de répondre aux attentes de sobriété.

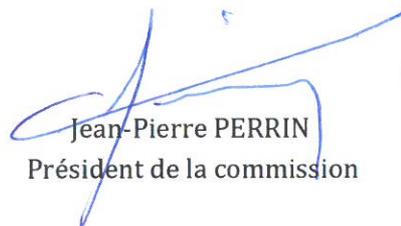
RECOMMANDATION N° 5

Définir les conditions d'approvisionnement et de consommation d'eau nécessaires à la réalisation des travaux en s'inscrivant pleinement dans la préservation de cette ressource naturelle.

Fait à Marseille, le 25 juillet 2023



Patrice MICHEL
Commissaire enquêteur



Jean-Pierre PERRIN
Président de la commission



Christian TORD
Commissaire enquêteur

Etablis en pleine concertation des membres de la commission d'enquête, telles sont les conclusions motivées et avis de celle-ci