

# EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU BUREAU DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

**Séance du jeudi 12 octobre 2023**

Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 31 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Martial ALVAREZ - Christian AMIRATY - Philippe ARDHUIN - François BERNARDINI - Christian BURLE - Gaby CHARROUX - Georges CRISTIANI - Olivier FREGEAC - Daniel GAGNON - David GALTIER - Gerard GAZAY - Roland GIBERTI - Philippe GINOUX - Jean-Pierre GIORGI - Nicolas ISNARD - Didier KHELFA - Arnaud MERCIER - Danielle MILON - Véronique MIQUELLY - Pascal MONTECOT - Roland MOUREN - Serge PEROTTINO - Catherine PILA - Henri PONS - Didier REAULT - Georges ROSSO - Michel ROUX - Laurent SIMON - Martine VASSAL - Amapola VENTRON - David YTIER.

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Jean-Pascal GOURNES représenté par Georges CRISTIANI.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :

Gérard BRAMOULLE - Emmanuelle CHARAFE - Éric LE DISSES - Frédéric VIGOUROUX.

Madame la Présidente a proposé au Bureau de la Métropole d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

**MOB-006-14516/23/BM**

**■ Déclaration de projet portant sur l'utilité publique de la réalisation des travaux nécessaires à l'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse (VAL'TRAM) comprenant l'extension du centre de maintenance et la création de parcs relais**

72287

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

La Métropole a pris la décision de lancer l'extension de la ligne de tramway sur 14,4 km entre Aubagne et La Bouilladisse, dénommé projet Val'TRAM, réutilisant principalement la plateforme de l'ancienne voie ferrée dite Voie de Valdonne.

Par délibération TRA 023-1398/16/CM du 15 décembre 2016, le conseil de la Métropole a approuvé la création et l'affectation d'une autorisation de programme relative au projet d'investissement du tramway Val'TRAM entre La Bouilladisse et Aubagne.

Par délibération n°003-7092 du 24 octobre 2019, la Métropole a approuvé la révision du programme de l'opération et la poursuite de l'opération sur base du programme révisé. Le programme complet est doté d'un budget de 144 600 000 euros HT, y compris les dépenses engagées sur les années précédentes (2017 – 2019).

Par délibération n°017-9287 du 17 décembre 2020, la Métropole a approuvé la nouvelle répartition et l'affectation de l'autorisation de programme relative au projet d'investissement de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse – Val'TRAM. Le programme est réduit de 9 000 000 euros qui sont affectés à une opération relative à la mise en sécurité, l'entretien et la rénovation des ouvrages de la Voie de Valdonne.

Le projet Val'TRAM a fait l'objet d'une concertation préalable en 2021, 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 MOB 003-10498/21/CM le Conseil de la Métropole a approuvé le bilan de la concertation préalable pour l'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse (Val'TRAM).

Ce projet s'inscrit essentiellement dans des emprises foncières maîtrisées par le maître d'ouvrage. Il est toutefois susceptible d'impacter des emprises foncières privées. Les négociations et procédures d'acquisitions foncières amiables seront privilégiées et sont en cours. Toutefois, à défaut d'accord avec les propriétaires, il pourrait être nécessaire de recourir à la procédure d'expropriation. Il convient, par conséquent, d'obtenir préalablement à toute démarche d'expropriation la déclaration d'utilité publique permettant les acquisitions nécessaires à la réalisation du projet, conformément aux dispositions du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le projet, nécessitant éventuellement de recourir aux procédures d'expropriation et étant par ailleurs soumis à la réalisation d'une étude d'impact, a fait l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, conformément à l'article L110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et menée conformément aux articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'environnement.

Le projet du Val'TRAM est également soumis à Autorisation Environnementale au titre de la Loi sur l'eau (L. 123-3 du Code de l'Environnement), qui intègre également un dossier de dérogation aux interdictions de l'article L411-1 du Code de l'Environnement (espèces protégées), une demande d'autorisation de défrichement au titre de l'article L314-6 du Code Forestier et l'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 (articles L.414-4 et R.414-19 à R.414-26 du code de l'environnement).

Au regard des dispositions conjointes du Code de l'Environnement et du Code de l'Expropriation, la mise en oeuvre de l'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse nécessite la mise en oeuvre d'une enquête publique préalable à la fois à la Déclaration d'Utilité Publique et aux autorisations de travaux. Ainsi, au regard de l'article L.123-6 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une enquête publique unique.

Par délibération MOB 005-10613/21/BM du 19 novembre 2021, le Conseil de la Métropole a autorisé le dépôt du dossier d'enquête publique en préfecture pour l'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse (VAL'TRAM) comprenant l'extension du centre de maintenance et la création de parcs relais.

Par courrier en date du 22 février 2023, la Métropole d'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° E23000014 /13 en date du 21 mars 2023, le Tribunal Administratif de Marseille a désigné une commission d'enquête pour mener la procédure d'enquête publique unique du projet.

Par arrêté du 18 avril 2023, le Préfet de la Région - Préfet du Département, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique de la réalisation des travaux nécessaires à la réalisation du projet et l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L. 181-1 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 espèces et habitats protégés et d'autorisation de défrichement.

Ce même arrêté précise les modalités de l'enquête publique qui s'est déroulée du 15 mai 2023 au 20 juin 2023 inclus.

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

La commission d'enquête a rendu son rapport le 27 juillet 2023. La commission a émis un avis favorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique du projet assorti de deux réserves et une recommandation. Les réserves portent sur l'organisation d'une réunion de présentation destinée aux riverains de la future station Le Barbouillet à Roquevaire et l'information de la population sur le déroulement des travaux.

Par ailleurs, la commission d'enquête a également émis un avis favorable, assorti d'une réserve et de cinq recommandations, sur la demande d'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement. La réserve concerne la mise en place d'un dispositif participatif pendant la phase de chantier pour faciliter les échanges avec les riverains concernés sur chaque secteur de travaux.

Le maître d'ouvrage a analysé l'ensemble des observations formulées par la commission d'enquête et est en mesure de répondre favorablement aux réserves ainsi qu'aux recommandations.

Conformément aux dispositions de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, la Métropole entend se prononcer sur l'intérêt général de l'opération projetée.

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'opération

### 1.1 Rappel des enjeux et objectifs du projet indiqués dans le dossier de déclaration d'utilité publique (DUP)

Le projet du Val'TRAM consiste au prolongement de la ligne T de tramway d'environ 14 km entre les communes d'Aubagne et de La Bouilladisse. Le tracé réutilise en grande partie l'emprise de l'ancienne voie ferrée dite « voie de Valdonne » et traverse cinq communes, comptant au total environ 60 000 habitants, qui sont du Nord vers le Sud : La Bouilladisse, La Destrousse, Auriol, Roquevaire et Aubagne.

L'acquisition des voies a été réalisée par la Métropole Aix Marseille Provence auprès de SNCF Réseau.

Le projet du Val'TRAM répond à plusieurs enjeux présentés ci-dessous :

- **Offrir une meilleure desserte du territoire** en desservant la haute vallée de l'Huveaune vers La Bouilladisse et la vallée de la Sainte-Baume (Auriol / Saint-Zacharie).

Les 11 nouvelles stations, entre Aubagne et La Bouilladisse, irrigueront les bassins d'emploi et de vie actuels et futurs. Sont ainsi desservis dans un rayon de 1 km autour des futures stations 39 700 habitants<sup>1</sup> et 12 600 emplois<sup>2</sup>, auxquels s'ajoute un potentiel de 2 600 habitants supplémentaires.

- **Développer l'accessibilité aux stations et l'intermodalité**, sur l'axe La Bouilladisse-Aubagne, dont le principal axe routier (RD96) est particulièrement engorgé aux heures de pointe.
- **Favoriser l'écomobilité** en proposant les solutions adéquates et en créant des itinéraires pour favoriser les modes doux.
- **Améliorer la qualité de vie** grâce à des désengorgements des axes routiers Nord-Sud, et la diminution des circulations de bus et cars permettant d'améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière, de diminuer les nuisances sonores liées aux trafics routiers, les émissions de polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.
- Réaménager et améliorer **la qualité de l'espace public** en lien avec la création des stations.
- **Améliorer la performance** pour les utilisateurs dans un couloir géographiquement contraint, saturé par les déplacements domicile travail de façon à opérer un transfert modal et augmenter la fréquentation des transports en commun.
- **Valoriser un patrimoine d'exception** en utilisant la voie désaffectée pour prolonger la ligne existante. La voie existante est empruntée sur un tronçon de 13,2 km, avec de nombreux ouvrages existants : deux tunnels de 100 et 200 m et d'une cinquantaine de ponts rail.
- **Inscrire un projet intelligent en prolongeant l'existant** : le projet s'inscrit majoritairement dans des emprises existantes. Il permet une connexion au réseau existant de tramway, l'optimisation du parc des rames existantes et du centre de maintenance déjà en activité.

### 1.2 Caractéristiques essentielles du projet

Le projet Val'TRAM s'inscrit dans un contexte présentant une grande diversité urbaine comme paysagère. À ce titre, deux grands secteurs composent le projet : le secteur urbain et le secteur péri-urbain.

---

1 Données INSEE carroyées - recensement 2015

2 Source base carroyée FranceBusiness-ESRI France 2021

### **1.2.1 Secteur urbain**

Le secteur urbain desservi par le projet correspond au centre-ville d'Aubagne.

Le projet Val'TRAM consiste à prolonger la ligne T du tramway au niveau de la gare d'Aubagne. Il s'insère dès lors dans le centre-ville en desservant le cours Voltaire pour franchir ensuite l'Huveaune au niveau de l'avenue Elzeard Rougier. L'Huveaune franchi, le tissu urbain se desserre jusqu'à ce que le contexte paysager s'impose à partir de la station Campagne Valérie.

Au-delà de la réalisation du projet « transport », le projet de Val'TRAM intègre sur la zone urbaine un réaménagement de l'espace public permettant notamment de maintenir les fonctionnalités urbaines existantes, en les requalifiant et en garantissant la sécurité de tous les usagers.

### **1.2.2 Secteur périurbain**

Le Val'TRAM s'insère sur les emprises de la voie historique de Valdonne jusqu'à La Bouilladisse, à l'Ouest de la RD96, dans le respect des limites foncières de l'ancienne infrastructure ferroviaire.

Le tracé de base est conçu en voie unique mais comporte des sections de voie double au droit de la majorité des stations, ainsi qu'au Sud de la station La Chapelle, sur un linéaire d'environ 500m.

Les aménagements du projet se glissent au sein d'un contexte riche et varié, aussi bien au niveau des paysages que des essences en place. À ce titre, l'objectif du projet est de révéler les potentiels paysagers du Val'TRAM et de se fondre dans ce contexte en tirant le meilleur parti de la palette végétale locale.

### **1.2.3 Les stations**

Le projet comprend 11 nouvelles stations qui sont :

- Centre-Ville Voltaire : quai simple (en voie unique, exploité dans les deux sens de circulation) ;
- Les Défensions : quai double latéral ;
- Campagne Valérie : quai central ;
- Napollon : quai central ;
- Pont de l'Étoile : quai central ;
- Le Barbouillet : quai central ;
- Roquevaire : quai central ;
- Auriol - St Zacharie : quai central ;
- La Destrousse : quai simple (en voie unique, exploité dans les deux sens de circulation) ;
- La Chapelle : quai central ;
- La Bouilladisse : quai central.

Les stations seront conçues de manière homogène pour affirmer l'identité du tramway Val'TRAM.

### **1.2.4 Parc-relais**

L'opération s'accompagne de la création de 3 parcs-relais positionnés en des endroits stratégiques pour faciliter et inciter au report modal :

- 200 places à Auriol / Saint Zacharie ;
- 100 places à Pont de l'Étoile ;
- 150 places à La Bouilladisse.

Des poches de stationnement de moindre capacité en lien avec les stations sont également prévues à la Destrousse et Napollon. L'opération comprend également des points de rabattement bus aux stations ainsi que du stationnement pour les cycles.

L'augmentation de capacité des parc-relais sera étudiée après la mise en service en fonction des taux de remplissage qui seront constatés.

## **2 Prise en considération de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale par le projet et présentation synthétique des mesures d'évitement, de réduction 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 soumis à 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 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'État compétente en matière d'environnement ainsi qu'au Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel.

Le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) a donné son avis (n° 2023-04) favorable avec réserve le 6 mars 2023.

La Mission Régionale d'Autorité Environnementale Provence-Alpes-Côte-D'azur (MRAe) a transmis son avis délibéré (n° MRAe 2023APPACA25/3374), le 6 avril 2023.

Cet avis indique que « *le projet s'inscrit positivement dans un objectif de mobilité durable et décarbonée* ». La MRAe formule 19 recommandations puisqu'elle considère que « *le dossier présenté comporte un certain nombre d'insuffisances qui méritent d'être complétées afin de mieux caractériser la solution retenue.* »

Le Maître d'Ouvrage a transmis un mémoire en réponse le 12 mai 2023 répondant points par points aux 19 recommandations.

### **2.1 Synthèse des effets et impacts du projet**

L'étude d'impact figurant au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a porté sur le projet global, à savoir l'extension du tramway d'Aubagne jusqu'à La Bouilladisse, ainsi que ses aménagements annexes constitués par les parcs relais, les poches de stationnement, les sous-stations électriques, les aménagements cyclables et l'extension du centre de maintenance.

Dès la phase de conception du projet, les études environnementales ont été menées sur les différents volets d'impact potentiels :

- Les milieux physiques et naturels susceptibles d'être impactés par le projet ont été pris en compte afin de les préserver, de protéger les ressources en eau qu'ils renferment et sauvegarder les espèces faune et flore ainsi que leurs habitats ;
- 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 trafic ont été menées et notamment des projections de trafic avec l'arrivée du Val'TRAM, qui ont ensuite constitué des entrants pour les études acoustique et air ;
- Une étude acoustique a permis d'apprécier l'ambiance sonore préexistante et les objectifs réglementaires à atteindre pour le tramway, afin d'envisager les protections acoustiques lorsque c'était nécessaire ;

- Une étude air de niveau II a été réalisée. Le gain de temps de parcours induit par la mise en place du Val'TRAM engendrera un report modal significatif estimé à 8 600 véh.km par jour en moins sur le réseau routier. Cette diminution du trafic routier engendre une amélioration de la qualité de l'air, une baisse des émissions de polluants atmosphériques et une réduction des nuisances sonores.

Les incidences (ou effets) à caractère « notable » du projet sur les différents facteurs caractérisant le site et son environnement, sont synthétisées dans les paragraphes suivants.

## **2.2 Effets positifs attendus du projet**

Les bénéfices attendus du Val'TRAM concernent à la fois les déplacements, mais aussi le cadre de vie et l'environnement. Ils seront autant de leviers pour un développement harmonieux et pérenne de la haute vallée de l'Huveaune, de la vallée du Merlançon et de la ville d'Aubagne. Les effets positifs attendus du projet sont les suivants :

- Amélioration de la desserte en transports en commun du territoire. Le Val'TRAM offrira une vraie alternative au tout voiture sur un axe aujourd'hui saturé avec 18 000 véhicules par jour. Cette extension du tramway en voie entièrement dédiée, proposera des temps de trajets courts et fiables. Le gain de temps de parcours pour les usagers des transports en commun est estimé entre 8 et 9 minutes à horizon 2030.
- Valoriser le patrimoine ferroviaire local à travers la restauration d'une ancienne voie ferrée désaffectée pour prolonger la ligne de tramway existante.
- Améliorer le cadre de vie grâce à la réduction des nuisances sonores, à l'amélioration de la qualité de l'air et de la sécurité.
- Réduire les émissions des Gaz à Effet de Serre.
- Réduire les déplacements automobiles au profit de transport en commun et favoriser les modes doux.
- Développer l'accessibilité aux stations et l'intermodalité.

## **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, réduire et compenser les impacts identifiés.

Les différents engagements du maître d'ouvrage sont détaillés dans le dossier d'enquête publique.

### **2.3.1 Effets en phase chantier**

#### **Prévenir et limiter la pollution des sols et des milieux aquatiques**

De nombreuses mesures de prévention du risque pollution seront mises en place notamment en relation avec le ravitaillement en carburant et en huile pour les engins de chantier, le lavage, l'entretien et le stationnement des engins ainsi que le stockage et le traitement des produits susceptibles de causer des pollutions. Les travaux à proximité de cours d'eau feront l'objet de dispositions particulières supplémentaires, comme la pose de batardeau pour éviter les fuites de béton.

L'organisation des chantiers prendra en compte l'aléa inondation afin d'éviter toute pollution en cas de débordement de cours d'eau lessivant divers produits stockés pour les besoins du chantier.

#### **Minimiser le risque de départ des feux de forêt**

Lors des travaux et afin de minimiser le risque de départ de feu, les différents arrêtés préfectoraux relatifs à la maîtrise du risque des feux de forêt seront respectés.

### **Limiter le risque de mouvement de terrain (retrait et gonflement des argiles inclus)**

Pour le risque de retrait et gonflement des argiles, des études géotechniques ont été réalisées pour déterminer avec précision les mesures adéquates à mettre en œuvre. Par ailleurs, lorsque les travaux impliquent un risque de déstabilisation de terrain, les mesures suivantes ont été préconisées : renforcement des terrains de couverture, maîtrise des écoulements superficiels et des rejets, réalisation d'études géotechniques complémentaires et en vue de l'implantation des Lignes aériennes de Contact.

### **Limiter l'impact du projet sur les biens matériels et activités socio-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 du centre-ville d'Aubagne. 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.

Les accès aux activités de loisir seront aussi maintenus. Il en est de même pour l'accès des services publics et de secours.

### **Limiter l'impact sur l'activité agricole**

Durant toute la phase chantier, les accès aux terres agricoles seront maintenus par des aménagements provisoires si besoin afin de ne pas perturber le déroulement des activités agricoles.-

Si le projet nécessite la création de pistes de chantier, elles ne seront pas positionnées sur les parcelles agricoles.

Par ailleurs, une attention particulière sera portée sur la limitation des émissions de poussières par aspersion des sols.

### **Limiter les incidences sur le milieu naturel et sur la biodiversité**

Un ensemble de mesures sera mis en œuvre pour limiter au maximum les impacts sur le milieu naturel notamment, le balisage des emprises chantier à proximité des milieux naturels sensibles, ou encore la réalisation des travaux aux périodes favorables.

Parmi les mesures mises en œuvre pour la préservation des espèces, on peut citer :

- La restauration de zones de frayères en faveur du Barbeau méridional ;
- La gestion et restauration de terrains dégradés en faveur des espèces inféodées aux milieux semi-ouverts ;
- La transposition des stations d'Anémone couronnée situées dans l'emprise du projet ;
- Des pêches de sauvegarde lors des travaux réalisés au sein des cours d'eau de l'Huveaune et du Merlançon ;
- La mise en place de nichoirs en faveur des chiroptères.



Un suivi par un écologue sera assuré pendant toute la durée du chantier.

### **Maitrise des incidences sur les déplacements et infrastructures**

La réalisation des travaux entrainera des modifications d'exploitation des différents modes de transport (circulation routière, stationnement, itinéraires des bus, cheminements piétons). Plusieurs mesures sont envisagées pour limiter l'incidence de ces perturbations : mise en place d'itinéraire de substitution, aménagement des passages piétons, et maintien de la circulation des bus moyennant le déplacement et l'aménagement provisoire des arrêts de bus. Des actions de communication seront déployées tout au long du chantier afin d'informer les riverains et les acteurs économiques concernés, des différentes phases de travaux, de leurs incidences, ainsi que des mesures mises en œuvre.

### **Maîtrise des impacts sur les réseaux publics existants**

L'emprise du tramway est concernée par 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 plans des réseaux existants sur le tracé des extensions du réseau. Les travaux de dévoiement et / ou de protections des réseaux enterrés sont réalisés par les services techniques compétents des concessionnaires, ou par des entreprises agréées sous leur direction.

### **Limiter les impacts sur le cadre de vie**

Toutes les mesures seront prises pour limiter les nuisances relatives à la réalisation du Val'TRAM. Ainsi, des mesures comme l'adoption des bonnes pratiques pour la réduction de la dispersion des poussières seront mises en place afin de limiter la détérioration de la qualité de l'air. Concernant les nuisances sonores, les entreprises seront dans l'obligation de mettre en œuvre un ensemble de mesures de réduction des émissions sonores et ainsi respecter la tranquillité du voisinage.

### **Protection du patrimoine et du paysage**

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.

Par ailleurs, afin de minimiser l'impact du chantier sur le paysage, plusieurs mesures seront adoptées comme le balisage et la réduction des emprises des travaux dans l'espace, le tri et l'évacuation des déchets du chantier dans des centres de traitement appropriés, le nettoyage régulier du chantier ou encore la mise en place de protection visuelles de type clôtures bardage installées dans les zones sensibles (centres villes, périmètres de co-visibilité).

#### **2.3.2 Effets en phase exploitation**

##### **Maîtriser le risque inondation**

Le projet a été conçu en concertation avec les services de l'Etat afin d'éviter toute aggravation du risque inondation.

##### **Maîtriser le risque de pollution**

La circulation du tramway n'engendre aucune pollution directe. L'usage des produits phytosanitaires pour l'entretien et le traitement des espaces verts sera interdit, conformément à la réglementation.

### **Minimiser le risque de départ des feux de forêt**

En mesure préventive, le débroussaillage de la voie ferrée de ses abords, ainsi que ceux de ces équipements connexes, sera réalisé conformément à l'arrêté préfectoral relatif au débroussaillage du 12 novembre 2014.

### **Limiter les impacts sur le cadre de vie**

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.

Les dispositifs d'éclairage sélectionnés seront dimensionnés selon les normes en vigueur tout en veillant à minimiser les impacts lumineux vis-à-vis des riverains le cas échéant.

### **Protection du patrimoine et du paysage**

Pour assurer la protection du patrimoine dans le milieu urbain, l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) des Services Départementaux de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP) des Bouches-du-Rhône a été associé à la conception du projet. Ces rencontres ont permis d'échanger sur le projet et sur les mesures d'insertion prévues dans l'étude paysagère et d'intégrer ses recommandations.

En milieu périurbain, les aménagements paysagers visent à conforter et à valoriser les paysages remarquables existants, en réutilisant au maximum les éléments patrimoniaux architecturaux ou ferroviaires présents.

## **3 Prise en considération des avis des collectivités 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 février 2021 à janvier 2022, 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),
- Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM),
- Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC),

- Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS).
- Architecte des Bâtiments de France (ABF),
- Conseil Départemental des Bouches du Rhône,
- Les Villes d'Aubagne, Auriol, Roquevaire, La Destrousse et La Bouilladisse,
- SNCF Réseau.

### **Phase formalisée**

La concertation formalisée a ensuite été conduite par le Préfet des Bouches-du-Rhône. Elle s'est déroulée entre les mois de février et mai 2022. 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 également 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 Résultats de l'enquête publique préalable a la déclaration d'utilité publique et a la délivrance de l'autorisation environnementale**

La commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 27 juillet 2023. Ces observations ont été notifiées par la préfecture à la Métropole Aix-Marseille-Provence le 28 juillet 2023. La commission a émis un avis favorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique du projet assorti de deux réserves et une recommandation.

Les réserves telles qu'exposées plus en détail ci-après portent sur l'organisation d'une réunion de présentation destinée aux riverains de la future station Le Barbouillet à Roquevaire et l'information de la population sur le déroulement des travaux.

Par ailleurs, la commission d'enquête a également émis un avis favorable, assorti d'une réserve et de cinq recommandations, sur la demande d'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement. La réserve telle qu'exposée plus en détail ci-après concerne la mise en place d'un dispositif participatif pendant la phase de chantier pour faciliter les échanges avec les riverains concernés sur chaque secteur de travaux.

Le maître d'ouvrage a analysé l'ensemble des observations formulées par la commission d'enquête et est en mesure de répondre favorablement aux réserves ainsi qu'aux recommandations.

## **5 Prise en considération des résultats de l'enquête publique par le maitre d'ouvrage**

### **5.1 Dossier de demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP)**

#### **5.1.1 Réserves de la commission d'enquête au titre de la DUP**

La commission d'enquête a assorti son avis favorable des deux réserves suivantes :

**« Réserve 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. »*

Une réunion de concertation s'est tenue le 12 septembre 2023 en présence des riverains de la future station Le Barbouillet avec les représentants de la Métropole Aix-Marseille-Provence, le maire de Roquevaire et la maîtrise d'œuvre du projet. Les riverains ont été informés de la réunion par courrier déposé dans leur boîte aux lettres le 05 septembre 2023. Les personnes ne pouvant participer à la réunion ont été invitées à se rapprocher des services de la Métropole pour obtenir les informations.

Au cours de cette réunion, le Maître d'Ouvrage a présenté les éléments techniques et socio-économiques justifiant de l'implantation de la station Le Barbouillet en lieu et place, ainsi que les aménagements et mesures qui seront mises en place afin de limiter les nuisances de la station pour les riverains.

Les éléments suivants ont été notamment portés à la connaissance des riverains présents :

- Les deux stations disposent d'un potentiel d'utilisateurs avérés :
  - Plus de **1 200 personnes** résident à proximité immédiate (noyau de vie villageois de Pont de l'Etoile, Le Cannet, La Dorgale...)
  - **6 300 personnes** en rabattement sur le parking relais
- L'offre de transport en commun sera nettement améliorée avec 1 tramway toutes les 10 mn en heure de pointe et 20 mn en heure creuse, soit 120 passages de tramway/jour contre 62 passages de bus actuellement
- L'implantation des deux stations "Pont de l'Etoile" et "Le Barbouillet" se justifie pleinement par leurs fonctionnalités différentes l'une de l'autre et du fait des besoins distincts auxquels elles répondent :
  - La station "Pont de l'Etoile" disposant d'un parking relais de plus de 100 places est destinée à recevoir principalement des usagers véhiculés en rabattement sur le Val'TRAM. La configuration de la départementale D96 ne permet pas l'aménagement d'un cheminement piéton sécurisé entre la station et le hameau de Pont de l'Etoile.
  - L'implantation de la station "Le Barbouillet" telle que présentée dans le dossier d'enquête publique s'impose pour répondre au besoin de desserte des habitants du hameau de Pont de l'Etoile et aux lotissements situés à proximité comme celui du Cannet plus au nord de la station. Il est rappelé que la création de la station Le Barbouillet a été un souhait du public soumise au Maître d'Ouvrage lors de la concertation préalable du projet en 2015. L'emplacement de la station choisi par le Maître d'Ouvrage la positionne à égale distance entre le lotissement du Cannet et le centre du hameau de Pont de l'Etoile. L'accès à la station depuis le hameau est facilité avec l'aménagement d'un itinéraire piéton direct et la création d'une passerelle sur l'Huveaune.
- Le déplacement de la station vers le rond-point du Cannet engendre plusieurs contraintes techniques et foncières non maîtrisées :
  - Augmentation du temps de trajet des piétons depuis le hameau de Pont de l'Etoile
  - Nécessité de nouvelles emprises foncières privées non maîtrisées
  - Report des nuisances riveraines vers une zone présentant une urbanisation similaire
- Le Maître d'Ouvrage a pris l'engagement auprès des riverains de la station Le Barbouillet de réduire les nuisances que peut induire son implantation en lieu et place :
  - Réduction de l'impact lié au vis-à-vis en mettant en place des écrans multi-fonction au droit de la station
  - Mettre en place une signalisation directionnelle aux abords de la station afin de diriger les automobilistes vers le parking Relais de Pont de l'Etoile et éviter l'impact sur la circulation et le stationnement anarchique sur le Chemin du Barbouillet
  - Étudier la mise en place de stationnement minute aux abords de la station pour organiser les déposes en dehors du chemin du Barbouillet

Des échanges ont eu lieu avec les participants à la réunion qui ont conduit aux conclusions suivantes :

- Le projet du VAL'TRAM n'est pas remis en cause lors de la réunion ni la justification de l'utilité publique d'une station dans le périmètre.
- Des explications complémentaires sont à apporter aux questionnements du collectif, notamment avec la présentation des plans précis du projet aux riverains directement impactés par la station, et de l'impact du déplacement de la station au rond-point du Cannet.

Le Maître d'ouvrage s'engage donc à poursuivre les échanges avec les riverains pour apporter des réponses complémentaires aux questions exprimées.

**« Réserve 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. »*

La maîtrise d'Ouvrage confirme son engagement à mettre en œuvre un dispositif de communication chantier à l'attention des riverains. Ce dispositif sera mis en place au démarrage des travaux et ce, pour toute leur durée, avec pour objectifs de présenter le projet, d'informer en continu mais aussi animer les échanges.

Il comprendra, pour cela les éléments suivants :

- Des panneaux de chantier communicants disposés aux abords des travaux ;
- Des lettres de chantier trimestrielles, présentant le projet et les grandes avancées ;
- Des flash Info Travaux, spécifiques à chaque zone d'intervention, informant les riverains des travaux précis à venir, des déviations de circulation ;
- Des réunions d'information en lien avec les dispositifs de concertation mis en place dans les communes ;
- Un relai sur le terrain avec deux médiateurs dédiés à l'opération en charge de répondre aux questions des riverains et prendre les dispositions nécessaires autant que possible pour limiter les gênes occasionnés.

Les supports de communication seront distribués dans les boîtes aux lettres des riverains, diffusés sur le site internet de la Métropole et les réseaux sociaux et transmis aux associations par voie électronique. Ces supports de communication reprendront les informations présentées en comité de suivi de circulation mis en place par le Maître d'ouvrage au démarrage des travaux.

### **5.1.2 La recommandation de la commission d'enquête au titre de la DUP**

« 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 ».

L'extension de la ligne nécessite la démolition du Buffet de la Gare, bâtiment propriété de la Métropole, qui ne bénéficie pas de protection particulière (classement au titre des Monuments historiques).

Ce bâtiment disposant toutefois d'un cachet patrimonial, le Maître d'Ouvrage définira certains des éléments constituant le bâtiment et présentant des qualités remarquables. Une association spécialisée dans la sauvegarde des bâtiments patrimoniaux sera contactée pour participer à l'identification des éléments à conserver.

Le Maître d'Ouvrage prescrira auprès de l'entreprise en charge de la démolition du bâtiment les dispositions techniques nécessaires pour permettre la dépose soignée des éléments identifiés.

Ces éléments seront remis à la commune d'Aubagne qui sera compétente pour les utiliser lors d'un futur projet d'aménagement.

En conclusion, le maître d'ouvrage s'engage à répondre favorablement à cette recommandation, en effectuant une dépose soignée, lors de la démolition du bâtiment, de certains des éléments remarquables, en lien avec une association compétente en la matière.

## **5.2 Dossier de demande d'autorisation environnementale**

### **5.2.1 Réserve de la commission d'enquête au titre de la demande d'autorisation environnementale**

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

**« Réserve n°1** : Créer et mettre en place pendant les travaux un dispositif participatif, organisé avec les parties intéressées (riverains) 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. »*

La maîtrise d'Ouvrage confirme son engagement à mettre en œuvre un dispositif de communication chantier à l'attention des riverains et des usagers. Ce dispositif sera mis en place au démarrage des travaux et ce, pour toute leur durée, avec pour objectifs de présenter le projet, d'informer en continu mais aussi animer les échanges.

Outre les différents supports de communication qui seront distribués ou diffusés, un relai sur le terrain sera organisé avec deux médiateurs dédiés à l'opération.

Ces médiateurs sont au centre du dispositif participatif prévu par la maîtrise d'Ouvrage en assurant les missions suivantes :

- Animer une structure d'information sur le projet auprès des riverains, commerçant et acteurs du chantier ;
- Diffuser de l'information sur le déroulement du projet ;
- Assurer une remontée d'information régulière sous forme de reporting et alerter le maître d'ouvrage en cas d'évènement significatif ;
- Animer les présentations du projet auprès des riverains ;
- Assurer la distribution de flyers info chantier ;
- Rencontrer les riverains/commerçants en fonction de l'actualité du chantier.

Ces médiateurs seront amenés à se déplacer en fonction des travaux sur l'ensemble des secteurs géographiques concernés.

### **5.2.2 Les recommandations de la commission d'enquête au titre de la demande d'autorisation environnementale**

**« 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. »*

Le maître d'Ouvrage s'engage à réaliser la mise en œuvre des mesures prescrites dans l'étude d'impact ainsi que dans les mémoires en réponse à l'autorité environnementale et au procès-verbal de la Commission d'Enquête.

Les entreprises de travaux devront, pour leur part, mettre en œuvre le maximum de précautions afin de respecter la tranquillité du voisinage et devront déposer dans les mairies concernées et à la Préfecture, un mois avant le démarrage des travaux, un dossier bruit de chantier, qui présentera les mesures envisagées pour atténuer le bruit. En vertu de cette réglementation, le Préfet pourra imposer des dispositions particulières après avis des maires des communes concernées

Les dispositions suivantes seront prises en vue de réduire les nuisances sonores des travaux :

- L'adoption d'engins et de matériels conformes aux normes en vigueur sur le bruit et disposant de certificats de contrôle ;
- Le choix de l'implantation des équipements sur le site des travaux ;
- L'adaptation des matériels et mode opératoire des travaux ;
- Autres dispositions de lutte contre le bruit de chantier à la source : limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier sur les pistes, capotage du matériel bruyant.

L'organisation générale des travaux (accès, emprises de chantier, périodes de travaux, horaires de chantier) sera étudiée avec précision de manière à minimiser les nuisances pour les riverains et sera définie conformément au règlement sanitaire départemental et aux arrêtés préfectoraux et communaux en vigueur dans les différents secteurs concernés.

Une programmation horaire adaptée sera mise en œuvre notamment pour les opérations les plus bruyantes.

En ce qui concerne les vibrations, les entreprises de la même façon devront recourir à une organisation chantier fixant les conditions d'information des riverains, de réalisation des déblais, des remblais, des ouvrages d'art, les plans de transport des matériaux, le suivi du respect des « règles de l'art », les horaires de chantier, en préconisant le choix des matériels les moins nuisibles. Toutes les précautions devront être prises pour ne compromettre à aucun moment la stabilité des ouvrages et immeubles voisins existants.

Avant le démarrage des travaux, un état des lieux préventif précis de l'ensemble des bâtiments les plus proches du projet sera réalisé afin de pouvoir apprécier le cas échéant d'éventuels désordres causés par les vibrations qui seraient signalés pendant les travaux.

En fonction de l'état des lieux, l'entrepreneur devra définir les méthodes et nature des engins nécessaires à la réalisation des travaux pour éviter toute pathologie sur les bâtis existants.

**« Recommandation n°2 :** Etablir et communiquer aux riverains un calendrier du déroulement des travaux par sections (ou phases). »

La maîtrise d'Ouvrage confirme son engagement à mettre en œuvre un dispositif de communication chantier à l'attention des riverains et des usagers. Ce dispositif sera mis en place au démarrage des travaux et ce, pour toute leur durée, avec pour objectifs de présenter le projet, d'informer en continu mais aussi animer les échanges.

Des flashes Info Travaux spécifiques à chaque zone d'intervention (section), informeront les riverains du calendrier de déroulement des travaux précis à venir, en précisant les différentes phases.

En parallèle des réunions d'information seront organisées dans les communes pour informer des grandes étapes de réalisation de l'opération.

Enfin, un relais sur le terrain sera mis en place avec deux médiateurs dédiés à l'opération en charge de répondre aux questions des riverains au quotidien et prendre les dispositions nécessaires autant que possible pour limiter les gênes occasionnés.

**« 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. »*

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un suivi de l'utilisation de la ligne de tramway et des parkings relais à la mise en service de la ligne. Ce suivi sera communiqué au comité de pilotage de l'opération composé notamment des élus des communes concernées et de la Métropole.

Ces éléments de suivi pourront également être transmis aux différents comités de quartier du secteur.

**« 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 décarbonné 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 utilisation 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 équipements permettraient de répondre aux attentes de sobriété. »*

Le matériel roulant existant est déjà équipé d'un système de freinage à récupération d'énergie.

Les quatre nouvelles rames seront également équipées d'un système de freinage à récupération d'énergie. Ces nouvelles rames seront pourvues d'un système de comptage d'énergie embarquée permettant de connaître la part d'énergie récupérée sur l'énergie consommée.

Le Maître d'Ouvrage répond favorablement à cette recommandation et confirme ainsi son engagement dans une démarche de réduction des consommations des énergies en lien avec le matériel roulant.

**« 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. »

L'usage de l'eau pendant le chantier du Val'TRAM sera limité aux besoins suivants :

- Pour les travaux : les besoins en eau seront limités au minimum nécessaire pour la bonne réalisation des ouvrages (comme par exemple la réalisation des structures en béton, des structures de chaussées, ou encore la réalisation des pieux) ainsi que pour la mise en œuvre des mesures environnementales prévues dans l'étude d'impact (comme par exemple le nettoyage des engins pour éviter la dissémination d'espèces invasives).



- Les besoins en eau de la base de vie seront limités à la consommation humaine, à la cuisine, à l'entretien et à l'hygiène. Des mesures de sensibilisation seront mises en place afin de minimiser la consommation et éviter le gaspillage d'eau.
- Arrosage des nouvelles plantations : il est prévu dans le cadre du projet un système d'irrigation efficace pour les plantes nouvellement installées afin de minimiser la quantité d'eau nécessaire tout en garantissant leur survie et leur croissance dans de bonnes conditions. Les plantes sélectionnées pour le projet sont de type méditerranéen, peu gourmandes en eau et résistantes aux fortes chaleurs.

Un raccordement provisoire au réseau d'eau potable public sera donc effectué pour assurer l'approvisionnement en eau de la base de vie et l'irrigation des nouvelles plantations.

Dans l'ensemble, le Maître d'Ouvrage s'engage à mettre en œuvre des pratiques responsables en matière de gestion de l'eau tout au long du projet, en utilisant des techniques efficaces favorisant ainsi la préservation de cette ressource naturelle.

## **6 Principales caractéristiques de l'opération justifiant le caractère d'intérêt général**

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 Val'TRAM est un projet phare de la Métropole figurant de manière plurielle dans différents documents cadre (PDU, SCoT, PLU...). Au-delà de la restauration et de la réutilisation d'une ancienne voie ferrée, le projet de TCSP ne se résume pas qu'à un projet de mobilité. Les bénéfices attendus concernent à la fois les déplacements, mais aussi le cadre de vie, l'environnement. Ils seront autant de leviers pour un développement harmonieux et pérenne de la haute vallée de l'Huveaune, de la vallée du Merlançon et de la ville d'Aubagne.

### **– Une pleine cohérence avec les documents cadre de la Métropole**

**Le projet de Val'Tram s'inscrit dans avec les documents suivants :**

- Le Plan de Mobilité Métropolitain (PDM) approuvé le 16 décembre 2021
- Le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT)
- Les Plans Locaux d'Urbanisme communaux (PLU)
- Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvé le 29 juin 2023 (PLUi)

### **– Le Plan de mobilité métropolitain en acte**

Le Val'TRAM répond aux objectifs de la Métropole Aix-Marseille-Provence inscrits dans l'Agenda de la mobilité et le Plan de Mobilité Métropolitain. La collectivité s'engage ainsi à réduire les déplacements automobiles (et la pollution) au profit des transports en commun et des modes actifs (vélo et marche).

### **– Une véritable colonne vertébrale de la mobilité et du développement du territoire**

Onze nouvelles stations, entre Aubagne et La Bouilladisse, irrigueront les bassins d'emploi et de vie actuels et futurs. Sont ainsi desservis dans un rayon de 500m autour des stations :

- 20 300 habitants (données INSEE carroyées - recensement 2015) ;
- 8500 emplois (source base carroyée France Business-ESRI France 2021).

Lorsque l'on élargit ce périmètre à un kilomètre autour des stations, ce sont **39700 habitants et 12600 emplois** qui seront desservis par le Val'TRAM. On notera en particulier la desserte de la zone d'activités de Napollon.

Par ailleurs, des équipements publics importants sont également situés à moins de 500m des stations comme l'Hôpital d'Aubagne et la mairie d'Aubagne, ainsi que celles de Roquevaire, La Destrousse et La Bouilladisse. Plusieurs équipements scolaires sont également desservis, en particulier 4 établissements d'enseignement secondaire de plus de 300 élèves (2 lycées et 2 collèges). De même, on retrouve dans ce périmètre de 500m autour des stations, des équipements culturels, notamment deux cinémas et une salle de spectacle.

#### – **Le renforcement de l'articulation urbanisme-transport**

Au regard de l'antériorité du projet, les documents d'urbanisme ont intégré au fil de leur évolution, le Val'TRAM comme transport urbain structurant, vecteur de croissance urbaine. À ce titre, il participe pleinement aux projets de développement des communes concernées. L'articulation urbanisme-transport est ainsi portée dans les différents documents de planification et dans les projets de territoire en vigueur comme en genèse.

L'articulation urbanisme-transport trouve traduction dans :

- Le PLU de la Commune d'Aubagne, à travers notamment l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sur le secteur de Napollon. L'intensification de l'urbanisation en lien avec la ligne de TCSP y est prévue.
- Le PLU de la commune de La Bouilladisse : l'OAP relative à la Chapelle est finement articulée au Val'TRAM.
- Le SCoT du pays d'Aubagne et de l'Etoile. Il se veut ambitieux sur cette thématique comme en atteste le DOO (document d'orientations et d'objectifs) dans le volet « Articulation urbanisme et Transport » visant l'intensification urbaine autour des axes de transports collectifs. Ce document comporte des préconisations et prescriptions qui ont vocation à être intégrées au document de planification locaux.

Le PLUi approuvé porte la même ambition et réaffirme le Val'TRAM en ligne de force du territoire.

Au global sur l'ensemble du linéaire, l'opération génère directement un potentiel de 1 200 logements supplémentaires et de 20 ha de zones d'activité à requalifier ou à densifier. L'attractivité de la ligne s'en trouvera renforcée avec l'ajout de 2 600 habitants supplémentaires à proximité immédiate du site.

#### – **Le renforcement de l'attractivité d'Aubagne**

Avec cinq nouvelles stations dans le territoire communal, la ville d'Aubagne sera mieux desservie et les équipements publics dont les équipements dits sensibles (école, hôpital...) deviendront plus accessibles. L'espace public sera réorganisé autour du tracé (places, cheminements piétons, pistes cyclables...). En améliorant la desserte du cœur de ville d'Aubagne (marché, commerces, équipements culturels, équipements scolaires sportifs et de santé), le Val'TRAM renforce son attractivité. Il véhicule également une image positive comme mode de transport urbain « propre ».

#### – **La meilleure alternative face aux contraintes techniques et enjeux de desserte**

Compte tenu des contraintes d'exploitation du réseau de transports en communs sur le secteur d'Aubagne, de nombreuses options et variantes ont été étudiées (prolongement de la voie ferrée, tram-train...).

Le projet retenu est celui présente les meilleures caractéristiques en termes de desserte, de temps de trajet et de coûts tout en répondant aux contraintes techniques d'insertion dans le réseau global de transport en commun.

– **Favoriser l'intermodalité et porter une réelle alternative au tout voiture**

Sur l'axe La Bouilladisse-Aubagne, particulièrement engorgé aux heures de pointe avec 18 000 véhicules par jour, le Val'TRAM permettra un report modal vers un mode de transport à moindre impact écologique et offrira de nouvelles opportunités de déplacements. Cette voie dédiée, à l'abri de la circulation, proposera des temps de trajets courts et fiables.

Le gain de temps de parcours pour les usagers des TC est estimé entre 8 à 9 min à horizon 2030.

Le tracé privilégie l'articulation avec les autres modes de déplacements. Des connexions et des correspondances sont ainsi prévues avec le réseau TER, le bus à haut niveau de service vers la zone des Paluds, les lignes de cars de la Métropole, les parkings relais, les stations vélos et la ligne du plan vélo métropolitain reliant Aubagne à La Bouilladisse.

Via le développement du réseau TC, c'est un bouleversement profond et durable des habitudes de déplacement qui est visé.

Le Val'TRAM s'accompagne ainsi de mesures diverses tendant à encourager les usages alternatifs à la voiture particulière :

- Augmentation du niveau de service en renforçant la cadence de desserte TC des secteurs péri-urbains (augmentation de +90% à Roquevaire, +170% à La Bouilladisse et +190% à Napollon)
- Une stratégie de stationnement répondant au besoin de rabattement des zones périurbaines avec la création de 500 places et présentant un confort d'accès comme d'usage
- La mise en œuvre de dispositifs cycles tout au long du parcours et dans chaque station de la séquence péri-urbaine
- La refonte du schéma de transport collectif permettant un meilleur maillage et la complémentarité des transports en commun
- La reprise du schéma de circulation dans la zone du centre-ville d'Aubagne dans le double objectif de donner plus de place aux transports urbains collectifs et de maintenir des conditions satisfaisantes de circulation dans la zone urbaine.

– **Des aménagements pour un cadre de vie plus apaisé**

Globalement, tout autour du tracé, l'espace public sera réorganisé et requalifié : places, cheminements piétons, aménagements cyclables... et ceci dans le respect de l'environnement dans lequel il s'insère.

En secteur urbain dense, le Tramway est l'occasion d'une recomposition des espaces adjacents, il contribuera à la revitalisation tant de la ville centre que des centre bourgs qu'il dessert.

Pour les espaces péri-urbains, l'insertion se vaudra fine et discrète tout en revalorisant un patrimoine ferroviaire aujourd'hui délaissé.

– **Pour une réduction des nuisances**

Le Val'TRAM participe à la réduction globale des nuisances grâce à des désengorgements des axes routiers Nord-Sud, avec une diminution de l'usage de la voiture particulier grâce au report modal vers le Val'TRAM, estimé à 8 600 véh.km par jour, et la diminution des circulations de bus et car à hauteur de 460 000 km.bus par an. Ces réductions de trafic qui s'opèrent à 71% en secteur urbain et à 19% en urbain dense permettent d'améliorer la qualité de l'air, de diminuer les nuisances sonores liées aux trafics routiers, l'insécurité routière, les émissions de polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.

– **Qualité et pérennité des aménagements**

Sur le projet Val'TRAM le choix des matériaux s'est porté sur des revêtements simples, pérennes et homogènes tout au long de la ligne. Pour les pistes cyclables et cheminements piétons, un revêtement minéral souple et perméable est utilisé. L'aménagement des parkings-relais visera à assurer la meilleure gestion des eaux pluviales par l'intermédiaire de noues et de bassin d'infiltration. Ces parkings accueilleront des bornes de recharge électriques IRVE ainsi que des Box vélo. Pour les énergies renouvelables, il est prévu la mise en place d'éclairage solaire en dehors des zones urbaines.

– **La solution la plus économique possible pour un haut niveau de service**

Le projet Val'TRAM consiste en une réhabilitation de l'ancienne voie de chemin de fer entre Aubagne et La Bouilladisse. Ce tracé préexistant offre un avantage indéniable, qui permet de mener un projet de haute qualité et à moindre coût. La mutualisation des équipements avec la ligne de tramway existante dont le centre de remisage et les rames en circulation présente également une optimisation des investissements publics passés.

– **Restaurer la voie de Valdonne comme élément du patrimoine local**

La réexploitation de la voie de Valdonne via un mode « voie ferrée » est en soi un premier élément fondamental de préservation du patrimoine ferroviaire. L'usage est rétabli dans le respect des pratiques passées non par nostalgie mais par besoin.

Tout au long du linéaire, les éléments typiques et caractéristiques de la mémoire du lieu sont conservés lorsque c'est possible (feronnerie, mur en opus incertum...) et la restauration des ouvrages dégradés s'effectuera dans l'esprit originel : respect des formes et des matériaux.

– **Moderne et accessible à tous**

Le Val'TRAM est confortable, connecté, silencieux, et il adapte sa vitesse en fonction de l'environnement traversé. Il est parfaitement accessible aux personnes à mobilité réduite que ce soit pour le matériel roulant (espaces pour les fauteuils roulants, plancher bas, information sonore et visuelle) ou les aménagements réalisés (stations cheminements, et parkings). Seule l'accès à la station Le Barbouillet (passerelle sur l'Huveaune) fait exception pour des raisons techniques et donne lieu à des solutions de report vers la station Pont de l'Etoile située à 500 mètres qui dispose d'un parking relais de 100 places.

– **Impulser un bouleversement durable des habitudes de déplacements**

Le report modal est un objectif premier du Tramway. A horizon 2030, la ligne transportera 18 500 passagers par jour soit une augmentation de fréquentation de + 10 000 passagers. Le report modal est estimé à 2 000 passagers par jour.

Les prévisions de ce report notamment retenues dans le bilan socio-économique sont conservatoires, mais il convient de souligner que le Val'TRAM s'inscrit dans une dynamique de projets remarquables à l'échelle métropolitaine. A ce titre, le Plan de Mobilité marque une

accélération forte en termes de projet mobilité avec en corollaire l'ambition affichée de densifier le réseau TC à l'horizon 2030.

L'amélioration globale de l'offre métropolitaine de transport en commun a été prise en compte sur la base des projets d'ores et déjà consensuellement validés, il est aujourd'hui connu que d'autres projets mobilité à rayonnement métropolitain sont initiés et amplifieront les résultats.

#### – **Un projet de haute qualité environnementale**

Une grande attention a été portée à la sauvegarde de la végétation présente le long de la voie, notamment à la structure paysagère in situ.

Les ripisylves sont préservées. Une trame végétale d'accompagnement du projet est affirmée. Les parkings-relais sont plantés selon un principe d'îlot de fraîcheur. Ils mettent à profit les synergies végétales méditerranéennes, et proposent une palette d'essences variées, en sous-étage et à l'ombre de grands individus isolés (favorable à l'homme et à la biodiversité).

Le projet vise à l'excellence en termes de non-imperméabilisation des sites. La plateforme est majoritairement constituée de ballasts perméables sur la zone interurbaine. Sur le secteur urbain, le tramway s'insère sur des voiries existantes, sans imperméabilisation supplémentaire.

En ce sens, le projet d'extension du tramway entre la gare d'Aubagne et La Bouilladisse (Val'TRAM) ainsi que l'extension du centre de maintenance et la création des 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 d'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 délégation de compétences du Conseil de la Métropole au Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- La délibération TRA 023-1398/16/CM du 15 décembre 2016, approuvant la création et l'affectation d'une autorisation de programme relative au projet d'investissement du tramway Val'TRAM entre La Bouilladisse et Aubagne ;
- La délibération TRA 003-7092/19/CM du 24 octobre 2019, approuvant la révision du programme et l'affectation de l'opération d'investissement d'un tramway entre Aubagne et La Bouilladisse-Val'TRAM ;
- La délibération MOB 002-9641/21 du 18 février 2021 par laquelle la Métropole a procédé au lancement de la concertation préalable pour l'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse (VAL'TRAM) ;
- La délibération MOB 003-10498/21 du 7 octobre 2021 par laquelle la Métropole a approuvé le bilan de la concertation préalable pour l'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse (VAL'TRAM) ;

- La délibération MOB 005-10613/21 du 19 novembre 2021 par laquelle la Métropole a approuvé l'autorisation du dépôt du dossier d'enquête publique en Préfecture pour l'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse (VAL'TRAM) comprenant l'extension du centre de maintenance et la création de parcs relais ;
- Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- L'avis n°2023-04 du 6 mars 2023 émis par le Conseil Régional du Patrimoine Naturel ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage ;
- L'avis délibéré n° MRAe 2023PPACA25/3374 du 6 avril 2023 émis par la Mission régionale d'autorité environnementale Provence Alpes Côtes d'Azur ainsi que la réponse apportée par le maître d'ouvrage ;
- La décision n° E23000014/13 du Tribunal Administratif de Marseille en date du 21 mars 2023, désignant une commission d'enquête pour mener la procédure d'enquête publique unique du projet ;
- L'arrêté préfectoral du 18 avril 2023, prescrivant 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 ;
- Le rapport et les conclusions de la Commission d'Enquête, et l'avis favorable émis sur l'utilité publique du projet, assorti de deux réserves et d'une recommandation au titre de l'utilité publique et une réserve et de cinq recommandations au titre du DAE du 25 juillet 2023 transmis à la Métropole Aix-Marseille-Provence le 28 juillet 2023 ;

#### **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 du Conseil Régional du Patrimoine Naturel ;
- 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 présentation de la station Le Barbouillet avec les riverains de la station du 12 septembre 2023 ;
- Les engagements de la Métropole Aix-Marseille-Provence pour prendre en considération les 2 réserves et la recommandation de la Commission d'Enquête au titre de la demande de Déclaration d'Utilité Publique ;
- Les engagements de la Métropole Aix-Marseille-Provence pour prendre en considération la réserve et les cinq recommandations de la Commission d'Enquête au titre de la demande d'autorisation environnementale ;

- 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'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse (Val'TRAM) 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'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse comprenant l'extension du centre de maintenance et la création de parc relais ainsi que les réponses aux réserves et aux 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'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse comprenant l'extension du centre de maintenance et la création de parc relais.

### **Article 2 :**

La Métropole Aix-Marseille-Provence prend en considération l'étude d'impact du projet d'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse comprenant l'extension du centre de maintenance et la création de parc relais, l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale Provence Alpes Côtes d'Azur du 6 avril 2023, l'avis du Conseil Régional du Patrimoine Naturel du 6 mars 2023, les avis des collectivités territoriales et de leurs groupement qui ont été consultés, et le résultat de l'enquête publique du 15 mai 2023 au 20 juin 2023, 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 :**

Est déclaré d'intérêt général le projet d'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse comprenant l'extension du centre de maintenance et la création de parc relais.

### **Article 5 :**

Madame la Présidente de la Métropole, 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'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse comprenant l'extension du centre de maintenance et la création de parc relais.

**Article 6 :**

Madame la Présidente de la Métropole, 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'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse comprenant l'extension du centre de maintenance et la création de parc relais.

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

Certifié Conforme,  
Le Vice-Président Délégué,  
Transports et Mobilité Durable

Henri PONS