



PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

**Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
de Provence-Alpes-Côte d'Azur**

*Service biodiversité, eau et paysages  
Unité sites, paysages, impacts*

*Pôle évaluation environnementale des projets*

Adresse postale  
CS 80065 le Tholonet  
13182 Aix en Provence cedex 5

Aix en Provence, le 28/09/2011

Marseille Provence Métropole  
Développement et aménagement du territoire  
Pôle infrastructures et déplacements  
Direction des infrastructures  
BP 48014  
13567 MARSEILLE CEDEX 02

Nos réf. : SBEP-SBa-2011-449  
Vos réf. : votre saisine en date du 25/07/2011  
Affaire suivie par : Sylvie BASSUEL  
sylvie.bassuel@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 04 42 66 65 89- Fax : 04 42 66 66 01

**Objet :** Saisine de l'autorité environnementale relative au projet de bus à haut niveau de service - ligne Bougainville / Saint-Antoine vallon des Tuves à Marseille

### **Avis de l'autorité environnementale pour les projets**

**Projet :** Bus à haut niveau de service - ligne Bougainville / Saint-Antoine

**Maître d'ouvrage :** Communauté urbaine Marseille Provence Métropole

**Situé sur la commune de :** Marseille (13)

**Référence :** Saisine de l'autorité environnementale en date du 25/07/2011

**Pièces jointes :** Dossier d'enquête publique comportant une étude d'impact

**Date de réception du dossier par l'autorité environnementale / DREAL :** 29/07/2011, date de départ du délai de 2 mois pour remettre l'avis de l'autorité environnementale

**Date de l'accusé de réception :** 05/08/2011

**Consultation du préfet de département :** 05/08/2011

**Consultation de l'Agence régionale de santé :** 05/08/2011

#### **1. Cadre juridique de l'avis autorité environnementale**

Compte tenu de l'importance et des incidences potentielles du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis étude d'impact et à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir à qui incombe, conformément à l'article R122-13-1 :

- de le joindre au dossier d'enquête publique ou toute procédure équivalente de consultation du public ou de mise à disposition du public ;
- de rendre cet avis (ou l'information sur l'existence d'un avis tacite) public par voie électronique sur son site Internet.

L'avis ne préjuge en rien de la décision d'autorisation prise par l'autorité compétente.

Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement pour le projet est le préfet de région ; pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Par arrêté préfectoral 2009-273 en date du 04 septembre 2009, le directeur de la DREAL a délégué de signature du préfet de région pour signer l'avis de l'autorité environnementale.

## 2. Présentation du projet

Les quartiers nord de Marseille souffrent de difficultés économiques et sociales ; l'éloignement du centre ville et la présence d'un réseau de transports en commun mal structuré accentuent l'isolement des habitants. Par ailleurs les noyaux villageois concernés souffrent d'un espace public peu fonctionnel et peu attractif, voire dangereux. Le stationnement illicite est fréquent, contribuant au manque de fluidité de la circulation.

L'objectif du maître d'ouvrage consiste à résoudre ces dysfonctionnements et ces inégalités en termes de déplacements en mettant en place un transport en commun plus performant et en améliorant la fonctionnalité et la qualité de l'espace public.

Le choix s'est porté sur un bus à haut niveau de service (BHNS).

*Quelles sont les caractéristiques d'un BHNS ?*

- *une fréquence élevée aux heures de pointe ;*
- *une régularité et une ponctualité renforcées ;*
- *des temps de parcours optimisés ;*
- *des plages horaires étendues ;*
- *une bonne information des usagers aux stations et dans les bus.*

L'aménagement concerne un linéaire de 11 km entre la station de métro Bougainville et Saint-Antoine, où le BHNS se substitue à l'actuelle ligne de bus 26 pour desservir les quartiers de La Cabucelle, Saint-Louis, La Viste, Saint-Antoine, Notre-Dame Limite.

Le projet comporte la création de voies en site propre (lorsque la largeur entre fronts bâtis le permet) ou l'aménagement de voies mixtes, la modification de carrefours et la mise en place d'un système de commande des feux par le BHNS afin d'assurer une vitesse commerciale optimisée au regard des contraintes physiques.

Le projet opère une redistribution de l'espace public au profit des piétons. La requalification de l'espace public passe par sa restructuration au profit des piétons, avec sécurisation des traversées, l'aménagement de stationnements dans les noyaux villageois où demeurent des commerces de proximité, la plantation d'arbres d'alignement, la mise en place de mobilier urbain et d'abris bus.

Il contribue à l'ouverture de l'écocité « Euroméditerranée » vers le nord et s'intègre parfaitement dans ce projet phare de l'agglomération marseillaise (desserte du pôle multimodal Gèze).

Le projet intègre aussi la mise en place d'un réseau d'eau pluviale.

Ce projet bénéficie d'une subvention dans le cadre du 2ème appel à projets TCSP (loi de programmation du Grenelle Environnement du 3 août 2009) avec le label « écocité » permettant une majoration de la subvention de 5%.

### 3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les principaux enjeux ont trait :

- au manque d'efficacité du système de transports en commun actuel, dont la vitesse commerciale est limitée par l'absence de fluidité de la circulation, la présence de stationnement illicite, le mauvais fonctionnement des carrefours. L'amélioration de la vitesse commerciale et de l'attractivité est un objectif majeur afin de désenclaver les quartiers isolés, de permettre l'accès aux équipements publics qui jalonnent l'itinéraire et aux zones d'emploi ;
- au manque de qualité et de fonctionnalité de l'espace public et du paysage urbain, notamment en traversée des noyaux villageois. Le projet constitue une opportunité pour valoriser le cadre de vie (et donc de l'habitat et des commerces), conférer une identité et une unité à l'espace urbain, améliorer l'image de marque des quartiers traversés et rendre l'espace accessible aux personnes à mobilité réduite ;
- à la quasi-absence de réseau pluvial, le ruissellement s'effectuant essentiellement sur chaussée, ce qui pose des problèmes car les pentes sont fortes. Le projet est l'occasion de mettre en place un réseau performant ;
- au bruit : l'ambiance sonore est non modérée sur la majeure partie de l'aire d'étude.

La période de travaux va créer des sujétions et nuisances fortes pour les riverains et les usagers de l'itinéraire. En revanche, il est attendu des impacts globaux positifs en phase exploitation.

#### Pré-cadrage

Les services de l'Etat ont apporté des éléments de cadrage du projet.

#### Procédures

Le projet est soumis à étude d'impact.

Les eaux de ruissellement seront réceptionnées dans le réseau communal ; aucun rejet ne sera effectué dans le milieu naturel (ruisseau des Aygalades). Il n'y aura pas augmentation des surfaces imperméabilisées. Le projet n'est pas soumis à autorisation au titre des articles L214-1 à 6 du code de l'environnement.

### 4. Qualité du dossier de demande d'autorisation

#### 4.1. Examen de l'étude d'impact

L'étude d'impact comprend les diverses parties exigées par l'article R122-3 du code de l'environnement. Elle couvre l'ensemble des thèmes requis et présente une bonne qualité globale sur la forme et sur le fond.

Les principaux éléments saillants du dossier sont les suivants :

- **Le résumé non technique** est clair, bien illustré et complet.
- L'état initial propose un diagnostic pertinent du territoire, proportionnel aux enjeux susceptibles d'être impactés par le projet. Les enjeux d'environnement et de développement durable sont bien identifiés.
- Le projet a pour objectif même de répondre aux principaux enjeux environnementaux et de développement durable qui caractérisent les espaces desservis. Le projet prend en compte également les besoins émergents (nombreux logements récents, en cours de construction ou programmés, dans une perspective de densification de l'urbanisation favorable au développement des transports en commun).

**Les choix sont justifiés** : le choix d'un bus à haut niveau de service (grande capacité, cadencement, priorité aux carrefours, confort, bonne lisibilité et sécurité au droit des stations) est pertinent. L'absence de mise en place d'une piste cyclable est justifiée par le

maître d'ouvrage au regard des contraintes spatiales, la priorité ayant été mise sur le transport en commun et les piétons. Cet argument apparaît recevable.

Le choix d'un projet mixant sections en site propre et sections en circulation mixte est argumenté sur la base des contraintes physiques en traversée des noyaux villageois où l'élargissement des trottoirs était un objectif majeur pour améliorer la fonctionnalité de l'espace public. Ainsi le site propre ne sera mis en œuvre que sur 6 km (sur les 11 km de la ligne), ce qui nécessite un traitement des intersections rigoureux afin de permettre le saut qualitatif souhaité.

En terme de fréquence, le dossier affiche l'objectif d'1 bus toutes les 5 minutes.

- **L'évaluation des effets du projet sur l'environnement** prend en compte la phase de chantier et la période d'exploitation. Les impacts sont bien identifiés et décrits.

La réalisation du projet se traduira par impacts forts en phase travaux, dont la durée estimée est de 15 mois : perturbations du fonctionnement urbain et de la circulation, nuisances, risques de pollution.

Le projet engendre par ailleurs l'abattage de 66 arbres d'alignement (sur les 205 recensés), ce qui représente un impact significatif dans un contexte urbain souvent minéral).

Ces impacts devraient être largement contrebalancés en phase exploitation par les améliorations qualitatives et fonctionnelles apportées par le projet : meilleure performance et attractivité des transports et commun, amélioration des circulations piétonnes, amélioration de l'image de marque des quartiers traversés et notamment des noyaux villageois commerçants, amélioration de l'accès aux équipements publics (établissements scolaires, hôpitaux) et aux zones d'emploi.

L'étude prend en compte les synergies du projet avec les autres projets concernant la zone dans le domaine des transports urbains (prolongement du métro jusqu'au futur terminus « Gèze », réaménagement de la place de la Cabucelle, projets ANRU de requalification urbaine et de construction de logements sur les quartiers Savine et Saint-Antoine).

*Sur la forme, les cartes présentée dans le chapitre 3.5 relatif aux impacts sur les modalités de déplacement et les trafics en phase exploitation sont peu lisibles. Il serait pertinent de les agrandir.*

- Concernant **l'articulation du projet avec les plans et programmes** concernés, l'étude met notamment en évidence la compatibilité du projet avec le Plan d'occupation des sols en vigueur (POS), avec la Directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône (DTA) et avec le Plan de déplacement urbains (PDU) dont il constitue la concrétisation. Il tient également compte des orientations du Schéma de cohérence territoriale en cours d'élaboration. Il est compatible avec le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux Rhône Méditerranée (SDAGE).

- Des **mesures** sont mises en œuvre pour réduire les impacts.

Les accès piétons aux équipements publics et aux commerces seront maintenus en phase travaux. Des itinéraires alternatifs seront mis en place accompagnés d'un dispositif d'information des usagers. A noter que la ligne de bus 26 sera maintenue durant les travaux .

Les arbres d'alignement conservés seront protégés durant les travaux. 96 sujets seront plantés le long de l'itinéraire, lorsque l'encombrement du sous-sol l'autorise. L'autorité environnementale attire l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité de ménager des fosses de plantation de grande dimension, remplies de terre végétale de bonne qualité afin d'assurer la reprise et le développement optimal des sujets car leur rôle est essentiel dans la qualité et la lisibilité du nouveau paysage urbain.

Le coût des mesures en faveur de l'environnement est estimé.

- L'étude **air et santé** n'appelle pas d'observation particulière.

- L'étude d'impact comporte une étude de faisabilité sur le **potentiel de développement des énergies renouvelables**.
- L'étude d'impact présente une analyse correcte des **méthodes** utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement.

#### **4.2. Prise en compte de l'environnement par le projet**

Le projet prend bien en compte les enjeux environnementaux et de développement durable relatifs aux déplacements, même si l'on peut regretter le faible linéaire de site propre : l'autorité environnementale attire l'attention de l'autorité organisatrice des transports sur la gestion volontariste du trafic qui devra être mise en place pour favoriser le BHNS aux intersections.

Le projet intègre également les préoccupations de qualité du paysage urbain, de fonctionnalité de l'espace public et d'accessibilité pour tous.

Il permet également d'apporter des réponses techniques au ruissellement urbain.

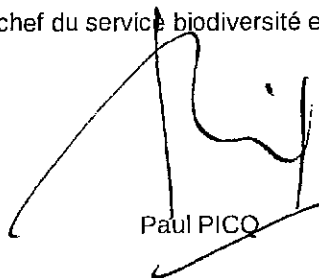
Le projet engendre des perturbations et nuisances en phase travaux pour lesquelles des mesures sont mises en place. Ces mesures devront être précisées lors des études de détail. L'autorité environnementale attire l'attention du maître d'ouvrage, autorité décisionnaire du projet, sur la nécessité d'une information en temps réel de la population et des usagers pendant cette période difficile et du maintien du dialogue avec les riverains (habitants, commerçants) pour mettre en place des solutions prenant en compte leurs observations.

### **5. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale**

L'étude d'impact est claire, complète et comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement. Les enjeux sont importants dans le domaine des déplacements, du cadre de vie, de la fonctionnalité et du partage de l'espace au profit des piétons et des transports en commun. Ces enjeux sont bien identifiés dans l'étude d'impact, qui propose un niveau d'analyse proportionnel aux enjeux.

Le projet a pour motivation même de répondre aux enjeux environnementaux pré-cités. Il permettra une amélioration significative du système de transport et de la desserte des quartiers concernés. Sa conception et les mesures prises limiter les impacts, temporaires mais importants qui caractérisent la phase de chantier, sont appropriées au contexte.

Le chef du service biodiversité eau et paysages



Paul PICO