

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

04/04/2018

Dossier complet le :

04/04/2018

N° d'enregistrement :

F0331810125

1. Intitulé du projet

Aménagement d'une bretelle souterraine entre le Boulevard Schloesing et le Tunnel Prado Sud à Marseille

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage (SMTPC)

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Cécile CAMBIER, directeur général

RCS / SIRET

3 3 4 | 1 7 3 | 8 7 9 | 0 0 0 5 | 0

Forme juridique

Société Anonyme

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)
6. Infrastructures routières a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente	Liaison routière à 2 x 1 voies, entre le boulevard Schloesing et le Tunnel Prado Sud, de 495m de long (y compris trémie d'entrée/sortie)

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste en une voie routière bidirectionnelle, en partie souterraine, composée de plusieurs sections :

- une première zone de branchement au Tunnel Prado Sud de 90m ;
- prolongée d'une deuxième section de 160m, parallèle à l'avenue Cantini, ouverte partiellement en surface (disconnexion aérodynamique entre les deux sections enterrées permettant d'assurer la ventilation de l'ouvrage)
- le passage en tranchée couverte sous la Place Ferrié (175m)
- et enfin la trémie d'entrée/sortie sur le bd Schloesing de 70m.

Dans le cadre des travaux de la bretelle Schloesing, les passerelles routières de la Place Ferrié seront supprimées. La place fera l'objet d'un réaménagement provisoire à la mise en service de la liaison souterraine. Son aménagement définitif sera réalisé dans le cadre des aménagements du tramway. Le projet de bretelle Schloesing et d'aménagement provisoire de la place, retenu à l'issue des études conduites en liaison avec les services de la métropole Aix-Marseille-Provence, est compatible avec les différentes options envisageables pour le passage du tramway et l'aménagement définitif de la place Ferrié.

L'accès à cet ouvrage sera gratuit.

4.2 Objectifs du projet

La Place Ferrié constitue un noeud important du réseau routier marseillais. C'est le passage obligé pour les liaisons quartiers sud <—> A50 et A7/A55 via le tunnel Prado Carénage. C'est également un des carrefours du système de 1ère rocade de Marseille (passerelle Plombière - Bd du Jarret/Sakakini - Bd Schloesing). De ce fait, le Bd Schloesing et la Place Ferrié sont saturés soir et matin aux heures de pointe: plus de 40000 veh/jour sur le Bd Schloesing et 5000 veh/h sur la place. En outre, le chemin de l'Argile est lui aussi régulièrement saturé, ce qui occasionne des situations d'engorgement fréquentes au niveau de la zone de péage à la sortie du tunnel Prado Carénage, à l'origine de remontées de file dans l'ouvrage souterrain.

Ce secteur en périphérie du centre-ville est en plein renouvellement urbain (nombreuses opérations achevées de densification urbaine: Cap Est et ZAC du Rouet le long du parc, logements autour du stade vélodrome et le long du Bd Schloesing). Le trafic très important demeure cependant un frein à la poursuite de la requalification de ce quartier.

Les objectifs du projet de bretelle souterraine Schloesing sont donc :

- de diminuer le trafic automobile sur la Place Ferrié, le bd Rabatau Nord et le chemin de l'Argile,
- d'améliorer la sécurité routière au niveau de la zone de péage des tunnels Prado Carénage et Prado Sud en limitant les risques de remontées de file,
- de permettre la requalification de la Place Ferrié, en lien avec les nombreux projets de Marseille Grand Est (ZAC de la Capelette, suppression des passerelles, tramway Castellane vers la Gaye, requalification de la Place de Pologne...),
- de poursuivre l'apaisement de l'axe Rabatau/Schloesing - Jarret, en conformité avec les objectifs du PDU.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux de réalisation de la bretelle souterraine Schloesing s'échelonnent sur 3 ans, prévus de fin 2018 à fin 2021.

Le phasage des travaux est le suivant:

1 - déviation des réseaux: la déviation des réseaux sera réalisée pour leur plus grande partie avant la dépose des passerelles, ceci pour maintenir le fonctionnement actuel de la circulation au niveau du carrefour et éviter de cumuler les effets négatifs des travaux et d'une importante circulation au sol;

2 - en parallèle, travaux dans le parc du 26ème centenaire:

- accès au chantier dans le parc au droit du franchissement du Jarret,
- creusement vers le raccordement au TPS (nord-ouest) et vers la Roseraie (côté sud-est, vers la Place Ferrié);

3 - dépose des passerelles de la Place Ferrié au deuxième semestre 2019;

4 - travaux sur la Place Ferrié en plusieurs tronçons successifs afin d'y maintenir la circulation. Les travaux de terrassement se feront essentiellement en "taupe", c'est-à-dire sous la dalle de couverture déjà réalisée à partir d'une des extrémités du cadre.

Cette technique permet de limiter les nuisances pour les riverains et usagers (bruit, poussière, impact visuel, emprise au sol...) et de rétablir rapidement la circulation en surface;

5 - travaux de la trémie sur le Bd Schloesing et de la section centrale dans le parc.

Les travaux d'aménagement provisoire de la Place Ferrié ne seront réalisés qu'une fois la bretelle souterraine mise en service afin de limiter la gêne sur le trafic.

En outre, la réalisation de la bretelle Schloesing doit nécessairement être anticipée par rapport à celle du tramway. En effet, la concomitance des travaux au droit de la place Ferrié n'est pas envisageable du point de vue technique (superposition des tracés), ni au regard de la gêne qu'elle occasionnerait aux riverains et au trafic de surface.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le report de trafic en souterrain va permettre de diminuer le trafic de surface et donc la congestion sur la place Ferrié, sur le chemin de l'Argile, sur le Bd Rabatau sud et le rond-point du Prado.

La baisse du trafic permet d'envisager favorablement la requalification de la place Ferrié (avec limitation des voies dédiées aux véhicules) pour le passage du tramway sans saturer l'ensemble du quartier aux heures de pointe.

Le chemin de l'Argile bénéficiera également de cet aménagement: cette voie assure aujourd'hui la liaison A50/tunnels vers le Bd Rabatau nord et la Place Ferrié; elle est saturée aux heures de pointe ce qui occasionne des remontées de file dans la zone de péage des tunnels. La diminution du trafic sur cette voie permet de régler un problème de sécurité routière (au péage des tunnels) et de lui redonner un rôle de desserte de quartier.

La diminution du trafic sur Rabatau Nord vient également conforter les démarches entreprises d'apaisement du Jarret.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet n'est soumis à aucune procédure administrative d'autorisation:

- Déclaration d'Utilité Publique: le foncier nécessaire aux travaux est propriété de la collectivité; il n'est donc pas besoin de recourir à la procédure d'expropriation
- loi sur l'eau : il s'agit d'un site déjà urbanisé et il n'est pas prévu d'imperméabilisation supplémentaire; une partie du secteur est en zone inondable; toutefois, la superficie concernée est inférieure aux seuils de la déclaration.
- défrichement/N2000/dérogation espèces protégées: il s'agit d'un milieu urbain éloigné de tout boisement ou espace naturel
- patrimoine culturel: pas de monument historique ou site classé à proximité

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
voirie souterraine bidirectionnelle en bi-tube puis un mono-tube de largeur variable	11,4 à 8,7m de large
- longueur	495 m
- chaussée	de 3,00m à 3,25m
- trottoirs franchissables	de 0,525m et 0,85m
Sur le boulevard Schloësing, trémie d'accès/sortie à 2 voies	largeur totale de 7,50m
- chaussée	2 x 3,00m
- trottoirs franchissables	2 x 0,75m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Marseille

Coordonnées géographiques¹

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a, 9°a), 10°, 11°a) et b), 22°, 32°, 34°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ : Long. 0 5 ° 2 3 ' 4 5 " 49 Lat. 4 3 ° 1 6 ' 4 6 " 6 1

Point d'arrivée : Long. 0 5 ° 2 3 ' 5 7 " 6 7 Lat. 4 3 ° 1 6 ' 3 4 " 1 7

Communes traversées :

Marseille (8ème et 10ème arrondissements)

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

Le projet de bretelle souterraine constitue une modification du tunnel Prado Sud par la création d'un débranchement vers le Bd Schloësing. Le tunnel Prado Sud (TPS) est une liaison souterraine bidirectionnelle entre le rond-point du Prado (Bd Michelet et Prado 2) et l'échangeur Scott (vers tunnel Prado Carénage-A7/A55 et vers A50) qui a permis de désenclaver les quartiers sud-ouest de Marseille et de requalifier le Bd Rabatau sud. Le TPS a été autorisé par une déclaration de projet le 9 octobre 2009 (vote en conseil communautaire de la CUMPM du 2/10/2009), suite à une enquête publique début 2009.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sing/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Commune de Marseille Le projet se situe en bordure Est du centre-ville, à plus de 2,5 km de la frange littorale.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Projet situé en bordure Est du centre-ville de Marseille, éloigné du parc national des Calanques (à près de 3km de l'aire d'adhésion)
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) approuvé par le conseil communautaire de MPM le 28/06/2010. Dans la zone d'étude, l'ensemble des voies circulées fait l'objet d'un classement sonore au titre des voies bruyantes (catégories 3 ou 4).
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Site urbanisé éloigné de zones humides. Le cours d'eau "le Jarret" est canalisé en souterrain dans la traversée du parc du 26ème centenaire (toit du canal à environ 5m sous le terrain naturel).
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPR Incendie de forêt, prescrit le 30/03/2011 PPR Inondation, approuvé le 24/02/2017 PPR Mouvement de terrain - Affaissements et effondrements liés aux cavités souterraines (hors mines), approuvé le 29/10/2002 PPR Mouvements différentiels de terrain - phénomène retrait/gonflement d'argiles approuvé le 27/06/2012 --> secteur a priori sans enjeu (B2) --> le projet est concerné par le risque inondation (aléa faible à modéré) et par le risque technologique (activités et voiries d'importance).
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Activités potentiellement polluantes recensées dans les BD BASIAS et BASOL à proximité de la zone de travaux (activités pour la plupart terminées). Les travaux nécessitant des terrassements, des mesures de pollution seront faites par échantillonnage afin de définir la filière adéquate de mise en décharge des terres.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Secteur d'étude localisé à 3 km du site Natura 2000 le plus proche (ZSC Calanques et îles Marseillaises – Cap Canaille et massif du Grand Caunet)
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A ce stade, les études montrent que les prélèvements d'eau dans la nappe restent en deçà du seuil de déclaration au titre de la rubrique 1.1.2.0. Les études détaillées permettront de valider les débits de prélèvements dans la nappe. Le projet prévoit le franchissement du Jarret; celui-ci est canalisé en souterrain à cet endroit (aucune berge naturelle). Le projet de tunnel ne touche pas au canal souterrain du Jarret.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe en partie dans les alluvions du Jarret (au droit du raccordement avec le tunnel Prado Sud). La méthode de construction (paroi « parisienne » et drainage sous radier) garantit la transparence hydraulique de l'ouvrage: il n'y aura donc aucun effet de barrage. L'ouvrage tel que prévu ne modifiera donc pas les masses d'eau et les écoulements souterrains.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Estimations de la production de matériaux: environ 40 000 m3, extraits sur une période de 2 ans. Les excédents de matériaux issus des travaux de terrassement seront directement envoyés sur d'autres chantiers ayant besoin de matériaux ou seront mis en décharge contrôlée après recherche d'éventuelles pollutions. L'export des déblais se fera par camions. Sur la base de camions de 10 m3, il faudra l'équivalent de 4 000 camions. En période de plus forts travaux de terrassement, il sera évacué entre 400 à 800 m3/jour, soit de 4 à 8 camions par heure.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans le parc du 26ème centenaire, des arbustes et arbres sont situés sur l'emprise du tunnel. Suivant l'avis du service des espaces verts de la ville de Marseille, les arbres ne seront pas déplacés mais replantés en nombre équivalent une fois les travaux réalisés; les surfaces de couverture de l'ouvrage seront végétalisées. Présence de la Rainette méridionale, du Léopard des murailles et du Martin-Pêcheur occasionnellement, dans les emprises du projet: la faune sera dérangée par les travaux mais trouvera refuge dans le reste du parc (le projet n'intéresse que 3% de la surface totale du parc).
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aire d'étude n'est incluse dans aucun périmètre Natura 2000 en raison de sa situation au cœur de l'agglomération marseillaise. Aucun habitat ou espèce d'intérêt communautaire n'a été recensé lors des relevés de terrain. Aucune fonctionnalité écologique n'existe entre le site d'étude et le réseau Natura 2000 qui ceinture la ville de Marseille.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est en zone urbaine dense mais intercepte le parc du 26ème centenaire. Toutefois, cette partie sud-est du parc est peu végétalisée (roseraie et végétation arbustive, alignement de tilleuls). Le projet routier étant enterré, la surface sera restituée au parc et réaménagée (plantations d'arbres, végétalisation). L'ouvrage fera l'objet d'une étude architecturale afin de proposer une insertion paysagère de qualité; cette étude sera conduite en liaison avec le service espaces verts de la ville de Marseille.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La liaison souterraine sera interdite aux poids-lourds et au transport de matières dangereuses.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La trémie d'entrée/sortie se situe en zone inondable du Jarret. Toutefois, elle est parallèle au sens d'écoulement des eaux du Jarret en cas de crue: elle ne génère donc pas localement de rehausse de la ligne d'eau. La trémie sera cependant mise hors d'eau par un système de batardeaux à vérins motorisés afin d'éviter toute entrée d'eau dans l'ouvrage en cas de crue. La surface interceptée en zone inondable est de 374m2.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le trafic engendre de la pollution atmosphérique. Toutefois, la comparaison de la situation avec et sans projet est favorable à la situation "avec projet": baisse de 5 à 9% des concentrations moyennes de la pollution (CO, NO2, SO2, PM 10, PM 2,5). Le secteur d'étude est soumis à une pollution de fond très importante: le bénéfice apporté par l'ouvrage est malheureusement imperceptible au regard de la pollution de fond.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Actuellement, les axes routiers de la zone d'étude drainent un trafic routier très important: plus de 40000 veh/jr sur le Bd Schloesing; plus de 5000 veh/h sur la Place Ferrié. Le projet permet le report d'une partie de ce trafic en souterrain: en 2022, le trafic global sur la Place Ferrié diminue de 23% par rapport à la situation de référence. Les axes qui bénéficient pleinement d'un allègement de trafic suite à la mise en place du projet sont le chemin de l'Argile et le bd Rabatau nord (accès au tunnel Prado Carénage).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le fuseau d'étude, situé à proximité d'axes routiers drainant un trafic important, est soumis à des nuisances sonores (ambiance sonore dite « non modérée »). Des dispositifs de protection phonique sont prévus dans les trémies d'entrée/sortie Schloesing et dans la section ouverte. Ces mesures sont suffisantes pour protéger les riverains du bruit induit par la nouvelle infrastructure et permettent de contenir le bruit en 2042 au niveau de celui de 2017.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, les engins de chantier peuvent générer des nuisances olfactives liées au fonctionnement des moteurs.</p> <p>En phase d'exploitation, les nuisances seront similaires à l'existant, le trafic global n'étant pas appelé à augmenter du fait du projet.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, les engins de chantier peuvent générer des vibrations.</p> <p>En phase d'exploitation, le niveau global de vibrations sera voisin de l'état actuel.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le tunnel sera éclairé 24h/24 mais cet éclairage ne concerne que la partie souterraine.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>20 ans après la mise en service, on note une légère baisse de la pollution en situation « avec projet » par rapport à la situation « sans projet ». Toutefois, cet impact est masqué par la pollution de fond, qui est jusqu'à 100 fois supérieure aux concentrations modélisées imputables aux émissions de la bande d'étude. L'impact du projet n'est donc pas significatif au regard de la pollution ambiante.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendrera pas de production d'effluents. Toutefois, les eaux de ruissellement, les eaux de lavage de la chaussée et les eaux utilisées par les services de secours en cas d'incendie sont polluées. Par conséquent, ces eaux seront relevées, stockées, et traitées avant rejet vers les égouts de la ville.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendrera pas de production de déchets en dehors des déblais qui seront valorisés ou évacués en décharge contrôlée: déchets verts, matériaux inertes issus des terrassements.</p> <p>Les terres excavées seront analysées par échantillonnage pour rechercher d'éventuelles pollutions avant de définir la filière d'évacuation adaptée.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet ne touche aucun gisement archéologique connu. En cas de découverte fortuite, celle-ci fera l'objet d'une déclaration aux services de la DRAC afin de définir les mesures de sauvegarde éventuelles. Le projet d'aménagement a une incidence très forte et positive sur le cadre paysager des environs de la Place Ferrié du fait de la suppression des passerelles qui obstruent les vues. Le parc du 26ème centenaire sera réaménagé suite aux travaux. Une entrée secondaire du parc sera rétablie.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet étant souterrain, l'activité de surface sera rétablie. La diminution du trafic de surface permettra la poursuite des aménagements urbains dans ce secteur: requalification de la Place Ferrié, prolongement du tramway Castellane vers la Gaye, ZAC de la Capelette. Le niveau de trafic sur le Chemin de l'Argile baissera de manière significative ce qui améliorera le cadre de vie des riverains.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

En phase chantier, les effets cumulés pressentis portent essentiellement sur le risque de saturation du réseau routier. Afin de limiter ce risque, il est prévu de réaliser les travaux sur la Place Ferrié par chantiers successifs et "en taupe" afin de maintenir la circulation de surface. Comme indiqué plus haut (§ 4.3.2), les travaux du tramway au droit de la place Ferrié, ainsi que son aménagement définitif, ne seront entrepris qu'après la mise en service de la bretelle souterraine, afin de limiter la gêne aux riverains et au trafic routier de surface.

En phase exploitation, le projet a des effets cumulés locaux et positifs avec la ZAC de la Capelette et le tramway : la diminution du trafic de surface permet la modification du cadre urbain (requalification de la place Ferrié suite à la dépose des passerelles pour le passage du tramway, façade urbaine qualitative de la ZAC sur la Place Ferrié).

A l'échelle de la ville, la L2 et le BUS ont un effet structurant majeur qui permet d'alléger le trafic sur le système de première rocade, dont le passage par la place Ferrié (cf. § 4.2). La requalification du Bd du Jarret/Sakakini (limitation de la place dédiée aux véhicules particuliers) renforce cet effet et la bretelle Schloesing complète le dispositif, en compatibilité avec les objectifs du PDU, qui vise à réduire significativement le trafic routier urbain de surface au profit des modes alternatifs. A la mise en service du Boulevard Urbain Sud (BUS), après 2023, le système de 1ère rocade (Jarret-Ferrié-Schloesing) sera moins attractif, ce qui permettra de poursuivre les opérations de renouvellement urbain de Marseille Grand Est. Ces effets cumulés sont favorables à la poursuite de la requalification urbaine du grand quartier Marseille Est.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Mesures principales prises en phase chantier:

- réalisation de la bretelle Schloesing préalablement aux travaux du tramway,
- organisation du chantier en phases successives sur la Place Ferrié de manière à limiter le dérangement du trafic,
- tranchée couverte en grande partie réalisée en "taupe", ce qui permettra de maintenir la circulation de surface et de limiter les nuisances aux riverains,
- chantier clôturé dans le parc du 26ème centenaire.

Mesures principales en phase exploitation:

- protections acoustiques dans la trémie et l'ouverture aéraulique afin de contenir le bruit émergent,
- mise en place de batardeaux sur la trémie Schloesing pour éviter l'inondation de la trémie routière en cas de crue,
- traitement architectural et paysager de l'ouverture aéraulique,
- plantations et végétalisation du parc et du mur côté avenue Cantini en fin de chantier.

Des notes en annexe détaillent l'ensemble des mesures prises.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

La baisse de trafic en surface a plusieurs conséquences très positives: amélioration de la sécurité routière au droit de la zone de péage des tunnels (réduction des remontées de file); amélioration nette du paysage urbain avec la dépose des passerelles; requalification de la Place Ferrié et passage du tramway; requalification du chemin de l'Argile qui perd son rôle d'axe de transit. Le projet n'a pas d'impacts négatifs significatifs sur l'environnement: projet en milieu urbain, pas d'augmentation de trafic (report en souterrain), pas d'augmentation des nuisances sonores ni de la pollution atmosphérique. Seule la phase travaux engendrera localement et temporairement une gêne de la circulation routière, minimisée par un phasage de travaux approprié.

Au vu de ces avantages et de l'absence d'impacts environnementaux, nous pensons que ce projet ne nécessite pas d'évaluation environnementale.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

8.2 - Note de synthèse
8.3 - Etude du trafic et des déplacements
8.4 - Etude d'insertion paysagère-Etat initial
8.4 - Etude d'insertion paysagère-Projet
8.5 - Note sur les eaux
8.6 - Etude acoustique
8.7 - Etude air et santé
8.8 - Diagnostic écologique
8.9 - Phasage des travaux

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à Marseille

le, 4 avril 2018

Signature



cadre ci-dessus

