



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé
de l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

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



N° 14734*01

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire sera publié sur le site Internet de l'autorité administrative de l'Etat compétente en
matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception :

30/08/12

Dossier complet le :

7/09/12

N° d'enregistrement :

F-093-12-C-0022

1. Intitulé du projet

Création de la halte ferroviaire d'ARENC

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Réseau Ferré de France

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

Hubert DU MESNIL

RCS / SIRET

41228073700435

Forme juridique

EPIC

Joignez à votre demande le document CERFA n° 14734*01

3. Rubrique(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 rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
5° b)	Halte ferroviaire

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet

Création d'une halte ferroviaire dans le quartier d'Arenc à Marseille, dans une tranchée ferroviaire existante, à 7 mètres environ sous le niveau des chaussées routières périphériques.

4.2 Objectifs du projet

Tirer profit des trains de voyageurs régionaux circulant depuis quelques années sur les « voies du Port », entre MARSEILLE SAINT-CHARLES et L'ESTAQUE, pour offrir un arrêt des trains dans ce quartier en pleine mutation, où la desserte ferroviaire voyageurs est actuellement inexistante et où les besoins en déplacements seront de plus en plus importants.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Sur une durée de 6 mois, réalisation de 2 parvis couvrant partiellement la tranchée ferroviaire, une rampe d'accès adaptée aux personnes à mobilité réduite, 2 escaliers permettant d'accéder au quai depuis les parvis, le quai lui-même, d'une longueur de 222 m, les équipements de télécommunication de sécurité et de billettique.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La nouvelle halte ferroviaire accueillera 23 TER en provenance de Miramas et 20 TER en provenance de la Gare Saint-Charles (3000 voyageurs/jour à la mise en service). Aucun personnel d'exploitation ne sera à demeure dans la gare.

4.4.1 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 administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Porter à connaissance au titre de l'article L. 121-2 du code de l'Urbanisme pour la création d'un muret de réduction des vitesses de submersion de la tranchée couverte en cas d'inondation.

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Sans objet

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Superficie globale du projet (avec zones de chantier)m ²
Longueur x largeur du quai	222 m x 5 m
Dimension du parvis nord / sud	100 m ² / 36 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse

Entre la rue de Chanterac
et le Boulevard Mirabeau
13 002 MARSEILLE

Coordonnées géographiques¹

Long. 5 ° 22 ' 3,78 " E Lat. 43 ° 18 ' 46,78 " N

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ :

Long. 5 ° 22 ' 5,82 " E Lat. 43 ° 18 ' 44,43 " N

Point d'arrivée :

Long. 5 ° 21 ' 59,30 " E Lat. 43 ° 18 ' 54,01 " N

Communes traversées :

Marseille

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 étude d'impact ? Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ? Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Sans objet

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

La tranchée ouverte actuelle comprend une voie ferrée, et un accès pompier à tunnel ferroviaire

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ? Oui Non

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

- **DTA des Bouches-du-Rhône**, approuvée par décret le 10 mai 2007 (décret n° 2007-779 publié au J.O. du 11 mai 2007)
- **SCoT de Marseille Provence Métropole**, approuvé et adopté par les élus de Marseille Provence métropole au Conseil communautaire du 29 juin 2012.
- **Plan d'Occupation des Sols** valant plan local d'urbanisme approuvé le 22 décembre 2000 et modifié à plusieurs reprises, dont la dernière a été approuvée le 26 mars 2012 – Zone **UzciAe de la ZAC CIMED** (règlement équivalant à celui de la zone **AU du POS**).

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

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) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Marseille
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<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"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan de prévention des risques naturels d'inondation (PPRNI) par ruissellement et coulée de boue,
si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	prescrit le 12/12/2003 mais non approuvé
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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 l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Site d'Intérêt Communautaire « Calanques et îles Marseillaise – Cap Canaille et Massif du Grand Caunet » (FR9301602) – 4 km • Zone de Protection Spéciale « Îles Marseillaises – Cassidaigne » (FR9312007) – 4 km
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux nécessiteront l'emploi de matériaux de construction en relative faible quantité (granulats et métaux) d'origine extérieure au site. Les entreprises de travaux auront recours à des fournisseurs déclarés.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les 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"/>	

Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Transport de matières dangereuses (A55 surplombant le secteur du projet)
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Inondation, coulées de boue. Risques de submersion partielle du quai. Sismicité faible
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Bruit de chantier, bruit ferroviaire. Pas d'impact significatif compte tenu de l'ambiance sonore préexistante, de l'occupation du sol et du mode opératoire du chantier.
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Emissions liées au chantier (engins à moteur).
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vibrations liées au chantier (réalisation de tranchées, de revêtements de sol, de couche de forme etc.
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Eclairage de la halte. Pas d'impact sur une zone urbaine.
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Emissions directes et indirectes liées au chantier et à l'exploitation. Très faible impact, circulations ferroviaires électriques pour la plupart, et déjà existantes sur la ligne.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Déchets classiques des chantiers de BTP, durant les travaux. Impact faible, compte tenu de l'ampleur du chantier.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nombreux impacts positifs sur les transports terrestres : diminution du trafic automobile et ses effets indirects positifs, meilleure répartition des voyageurs dans les transports urbains qui amènera à des désengorgements aux heures de pointe en gare Saint-Charles et dans le métro ligne 2), accessibilité du quartier ARENC pour les employés et résidents du quartier (actuels et futurs), développement économique et culturel.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Concomitance prévue des travaux de la halte avec les constructions des Quais d'Arcenc. Cumul des effets négatifs (bruits, vibrations, impact sur la circulation routière etc.). Complémentarité du projet avec ceux de la ZAC CIMED. Le projet participe à la réussite du nouveau quartier.

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 :

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

De notre avis, le projet peut être dispensé d'étude d'impact.

Localisé en milieu urbain marqué, très circonscrit et générant très peu de nouvelles surfaces artificialisées, le projet a une empreinte environnementale faible. Surtout, il engendre des impacts positifs sur le développement du quartier d'Arcenc, en pleine mutation, et sur les transports terrestres de la métropole (notamment les échanges entre l'étang de Berre et Marseille).

Au-delà de ces points forts, les nuisances et risques liés aux travaux et à l'exploitation ont été évalués.

Concernant le bruit, une étude a été menée en 2010 par le bureau CIA qui porte essentiellement sur les bruits de voisinage (phase travaux), puisqu'aucune circulation ferroviaire nouvelle ne sera ajoutée sur la ligne. Cette étude conclut à l'absence d'impact significatif sur le voisinage, compte tenu de l'ambiance sonore pré existante pénalisée par les circulations routières de l'A55 et des rues adjacentes au projet. D'autre part, les travaux seront très limités dans le temps et dans la quantité.

Concernant les effets cumulés avec d'autres projets connus, l'organisation du chantier tiendra compte de la proximité des zones de travaux, comme cela est pratiqué traditionnellement. Les deux projets possèdent des emprises bien circonscrites. En dehors de ce projet connexe, le projet de halte ferroviaire n'entrera en concurrence avec aucun autre projet.

Concernant les risques naturels, notamment le risque inondation, le projet de halte ferroviaire, a fait l'objet d'une étude hydraulique spécifique SOGREAH en septembre 2011. Cette étude, contrairement aux autres études connues sur le secteur, tient compte de la formation d'embâcles (augmentation du débit centennal par rapport à celui de référence) et a réalisé les simulations en régime transitoire permettant de mieux appréhender la dynamique de l'évènement de crue. Les hypothèses de calcul ont été par ailleurs définies dans le respect des recommandations des services chargés des risques inondation de la DDTM des Bouches-du-Rhône. L'étude conclut à l'absence d'impact du projet sur la zone inondable.

La DDTM des Bouches-du-Rhône a été consultée dans le cadre d'un diagnostic préalable des procédures à mener au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du Code de l'Environnement. Le 15 mars 2012, il a été convenu avec le service environnement de la DDTM, qu'au vu de la consistance du projet, aucune procédure n'était nécessaire.

Par ailleurs, l'étude hydraulique menée a permis de fixer les conditions de réalisation de la halte pour qu'elle soit exploitable sans qu'aucun risque ne soit pris pour les voyageurs, y compris les personnes à mobilité réduite, en cas d'inondation de la halte.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet
<input type="checkbox"/>	Un plan de situation 1/25 000 ou, à défaut, au 1/50 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;
<input type="checkbox"/>	Des photographies datées (2 ans maximum) de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des différentes prises de vue ;
<input type="checkbox"/>	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;
<input type="checkbox"/>	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : 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 ;

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
	<ul style="list-style-type: none"> • Note de synthèse environnementale, intégrant les annexes demandées • Un plan du projet.

9. Engagement et signature

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



Fait à

Marseille

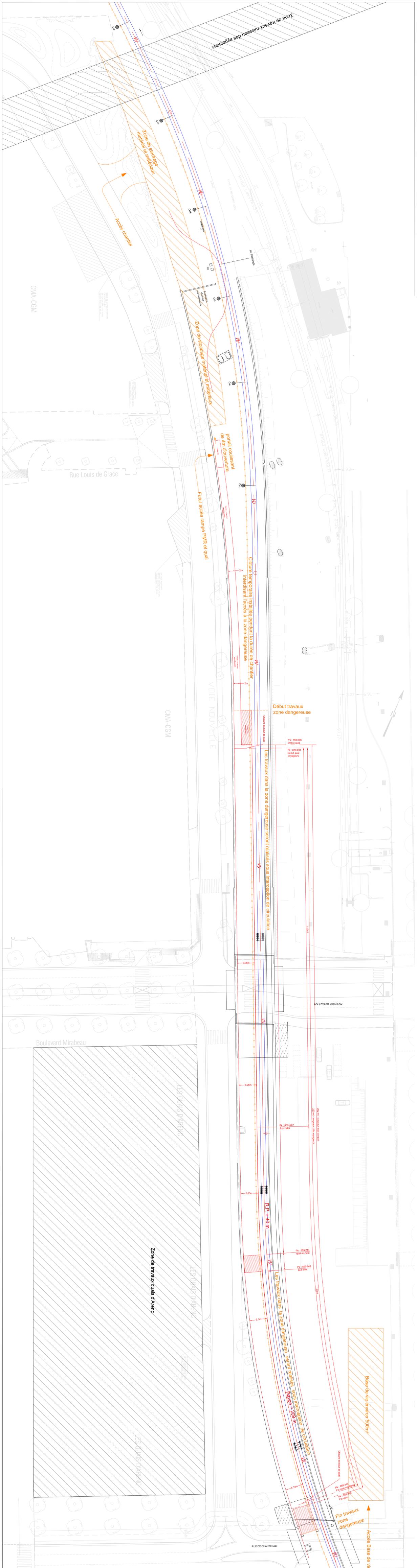
le,

06/09/2012

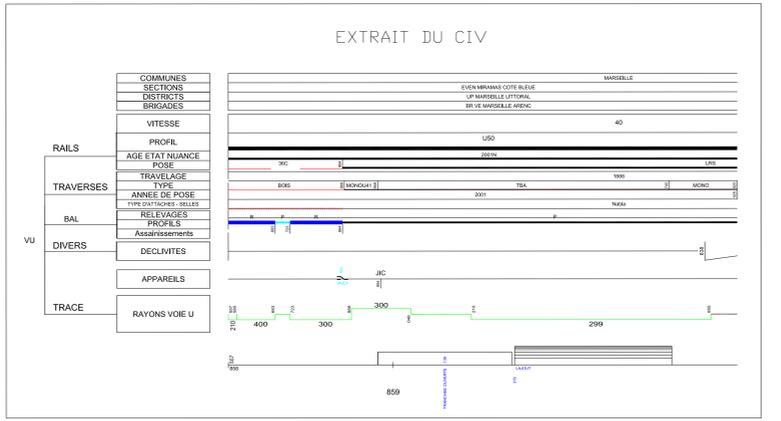
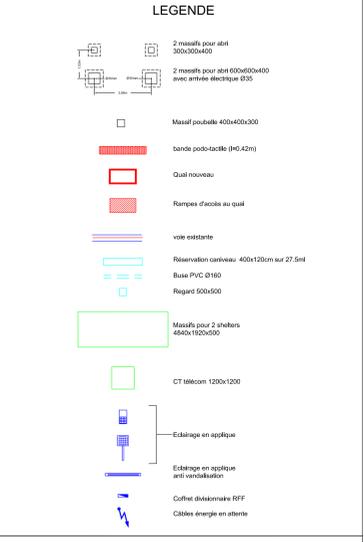
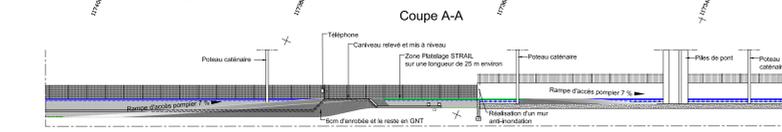
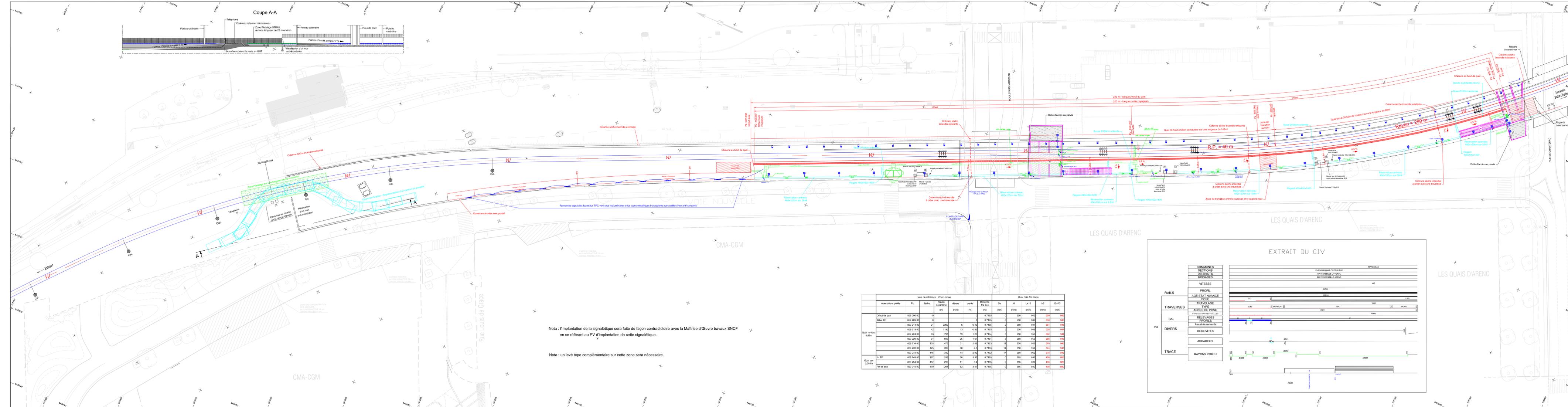
Signature



Gilles PHILIP chargé de Projets



					
Matrice Orange Réseau d'Orange de France		Matrice Orange Orange Réseau de France		Matrice Orange Orange Réseau de France	
Projet Ligne 939001 de L'estaque à Marseille St-Charles Commune de Marseille Halte d'ARENIC Création d'un quai de 222 ml Longueur utile de 220 ml Km 859+207					
DCE					
Plan d'installation de chantier					
N° 11.087 Date 11/08/2008		E. LE BONNAME			
P.M.R.-EG 11-087 L-939001 Km 859.207 N°11-287					



Voie de référence - Voie Unique		Quai côté file haute									
Informations profils	Ps	écluse	Rayon	obstr.	perce	Distance	Se	h1	L+10	h2	h3-10
	(mm)	(mm)	(mm)	(%)	(mm)	(mm)	(mm)	(mm)	(mm)	(mm)	(mm)
Début de quai	859 095.00	0	0	0	0.7185	0	550	945	550	945	545
début RP	859 200.00	0	0	0	0.7185	0	550	945	550	945	545
	859 214.00	21	2302	6	0.42	0.7185	2	550	947	554	545
	859 218.00	42	1196	13	0.82	0.7185	3	550	948	550	545
	859 224.00	63	797	18	1.26	0.7185	4	550	950	552	545
	859 228.00	84	598	25	1.67	0.7185	5	550	950	552	545
	859 234.00	105	478	31	2.08	0.7185	11	550	956	574	545
	859 239.00	125	399	38	2.5	0.7185	14	550	959	574	545
	859 244.00	146	342	44	2.92	0.7185	17	550	962	578	545
	859 249.00	167	298	48	3.34	0.7185	0	385	962	498	545
	859 254.00	187	259	51	3.4	0.7185	0	385	960	408	545
	859 316.00	170	284	52	3.47	0.7185	0	385	960	408	545

Nota : l'implantation de la signalétique sera faite de façon contradictoire avec la Maîtrise d'Œuvre travaux SNCF en se référant au PV d'implantation de cette signalétique.

Nota : un levé topo complémentaire sur cette zone sera nécessaire.

Maîtrise d'ouvrage

Réseau Ferré de France
Case Docks - 400x120
13567 MARSEILLE cedex 02

Maîtrise d'œuvre

Centre Ingénierie Méditerranée
BP 22 11, Les Carrières
13234 MARSEILLE

Maîtrise d'œuvre étude

Ingénierie Méditerranée - P de Marseille
BP 22 11, Les Carrières
13234 MARSEILLE

DCE

Ligne 939001 de L'Estaque à Marseille St-Charles

Commune de Marseille

Halte d'ARENCE

Création d'un quai de 222 ml
Longueur utile de 220 ml
Km 859+207

Plan d'Occupation du Quai

1. Appréhension des données de base	17/03/2011	3.00h	
2. Définition de la hauteur des quais	28/03/2011	3.00h	
3. Définition de la largeur des quais	17/04/2011	3.00h	
4. Définition de la longueur des quais	03/05/2011	3.00h	
5. Définition de la largeur des quais	03/05/2011	3.00h	
6. Définition de la longueur des quais	03/05/2011	3.00h	
7. Définition de la largeur des quais	03/05/2011	3.00h	
8. Définition de la longueur des quais	03/05/2011	3.00h	

11-087

Etat de l'œuvre

E. LE BONCHAMPE

Plan d'Occupation du Quai

Version d'AutCAD: 2000

Coordonnées: Nautisme

Feuille: D

PI-MR-EG 11-087 L-939001 Km 859+207 N°11-283

Voie ferrée de l'ESTAQUE à MARSEILLE

Création de la halte d'ARENC

Note environnementale

Juillet 2012



Création de la halte ferroviaire d'Arenc
Note environnementale

Sommaire

I. : Présentation du projet	5
I.1 Localisation du projet	6
I.2 Aménagement prévu	9
II. : État initial du site et de son environnement.....	11
II.1. Milieu physique	11
II.1.1 Contexte climatique	11
II.1.2 Topographie	11
II.1.3 Géologie et risque de mouvements de terrain	11
II.1.4 Le risque sismique.....	11
II.2. Ressource en eau	12
II.2.1 Eaux souterraines.....	12
II.2.2 Eaux superficielles	12
II.2.3 Inondabilité	12
II.2.4 Qualité de l'eau.....	13
II.3. Le milieu naturel.....	13
II.3.1 Flore et habitats	13
II.3.2 Zones naturelles protégées	14
II.4. Le patrimoine.....	14
II.4.1 Le patrimoine paysager	14
II.4.2 Le patrimoine culturel	15
II.5. Le milieu humain	15
II.5.1 L'organisation urbaine	15
II.5.1 L'habitat.....	15
II.5.2 Activités économiques.....	15
II.5.3 Les équipements.....	15
II.5.4 Les transports	15
II.5.5 Documents d'urbanisme	16
II.5.6 Réseaux.....	16
II.5.7 Risques technologiques	17
II.6. Cadre et qualité de vie	17
II.6.1 Ambiance sonore	17
II.6.2 Qualité de l'air	17
II.7. Synthèse des enjeux, sensibilités et contraintes	18
III. Estimation des principaux effets du projet sur l'environnement et mesures associées	19
III.1. Principaux impacts temporaires (phase chantier)	19
III.1.1 Sur le milieu physique et naturel	19
III.1.1 Sur les zones Natura 2000.....	20
III.1.2 Sur le paysage et le patrimoine	20
III.1.3 Sur le milieu humain.....	20
III.1.4 Face aux risques.....	21
III.2. Principaux impacts permanents (phase d'exploitation)	22
III.2.1 Sur le milieu physique et naturel	22
III.2.2 Sur le paysage et le patrimoine	22
III.2.3 Sur le milieu humain.....	22
III.2.4 Face aux risques.....	22
III.3. Risque pour la santé	23

I.: Présentation du projet

La création de la halte ferroviaire d'Arenc s'inscrit dans un projet urbain complexe, mobilisant de nombreux acteurs et en perpétuelle évolution.

Malgré une bonne desserte ferroviaire, il s'avère que les anciens quartiers de Marseille (notamment le secteur concerné par le projet Euroméditerranée), en l'absence de zone d'arrêt des trains, sont mal desservis par le rail.

Ainsi, après analyse des projets en cours et à venir, des réseaux de transport (tous modes confondus) et de la fonctionnalité des espaces, il s'avère que le secteur d'Arenc (2^{ème} arrondissement de Marseille) est un site pertinent pour l'implantation d'une halte voyageurs sur la ligne MARSEILLE-L'ESTAQUE (dites voies du Port).

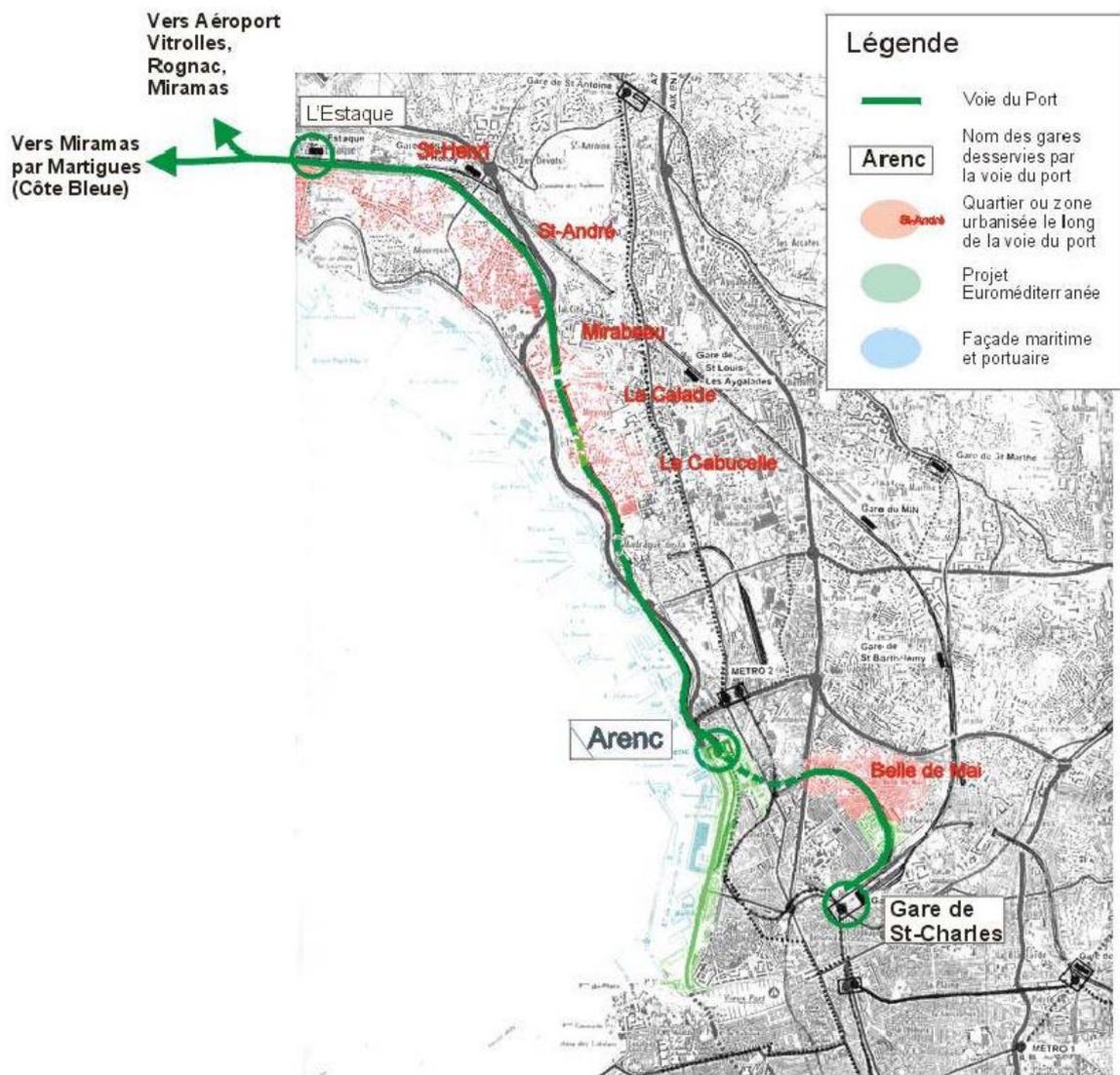


Figure 1 : tracé des voies du Port (source : dia-me & TTK GmbH - 2007)

Bien qu'étant localisés au cœur du projet ZAC CIMED et qu'ils en soient un maillon constitutif, les travaux de création de la halte ferroviaire d'ARENCE constituent un programme de travaux à part entière.

I.1 Localisation du projet

Le projet est situé dans la partie sud du port de commerce de Marseille, au niveau des bassins de la Grande Joliette et d'Arenc. Il s'insère dans l'interface entre le port et l'intérieur, dans une zone où s'inscrivent également des infrastructures autoroutières (A55) et autres grands axes urbains nord-sud (Bd de Paris, quai d'Arenc).

Le projet jouxte la récente tour CMA CGM, point de repère important de ce quartier en pleine mutation et le nouveau terminus du tram T2 (ARENCE LE SILO).



Photo 1 : le projet jouxte la tour CMA CGM et le nouveau terminus du Tram T2

Le projet de halte prend place sur les « voies du port », axe ferroviaire déjà utilisé pour le trafic de voyageurs (ligne MARSEILLE–MIRAMAS *via* la Côte Bleue). Actuellement aucun arrêt commercial de cette desserte ne se fait entre les gares de L'ESTAQUE et SAINT-CHARLES.

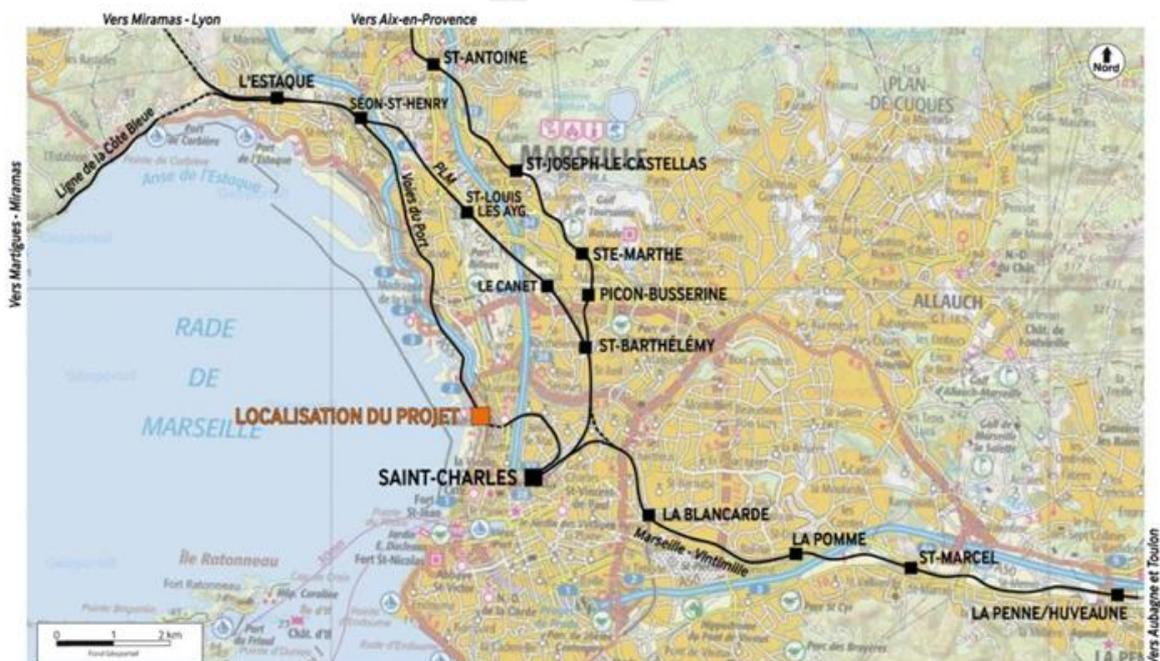


Figure 2 : localisation du projet dans l'agglomération (fond géoportail)

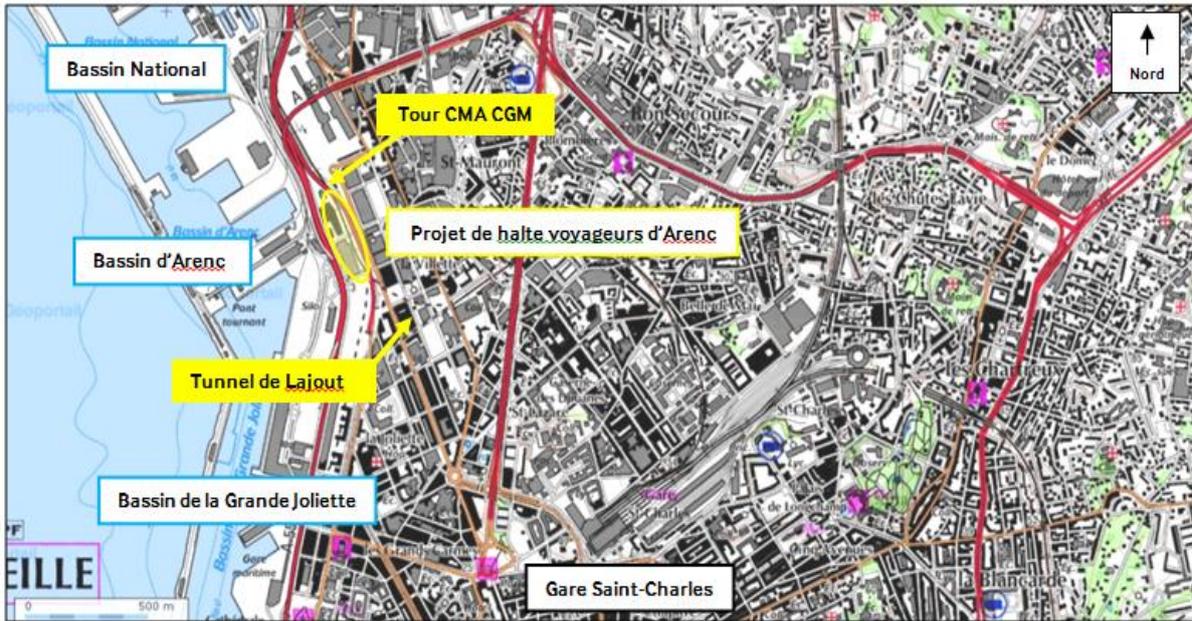


Figure 3 : localisation du projet dans le quartier du port de commerce (fond géoportail)

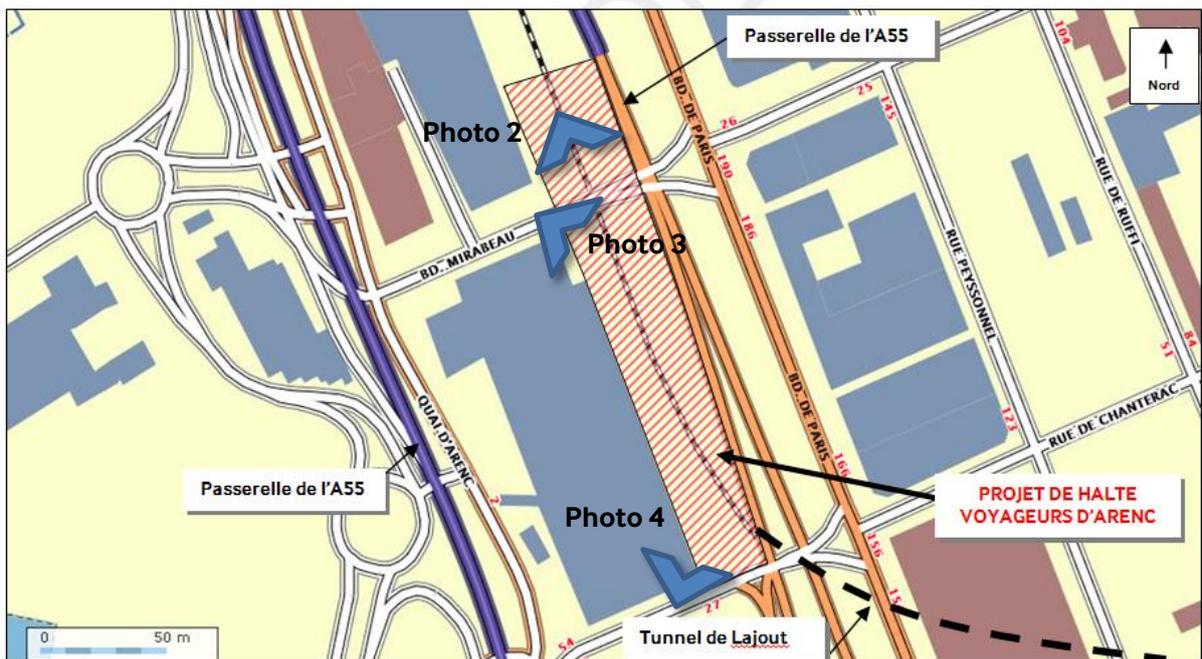


Figure 4 : localisation à l'échelle de l'îlot (fond géoportail) – Repérage des photos

Création de la halte ferroviaire d'Arenc
Note environnementale



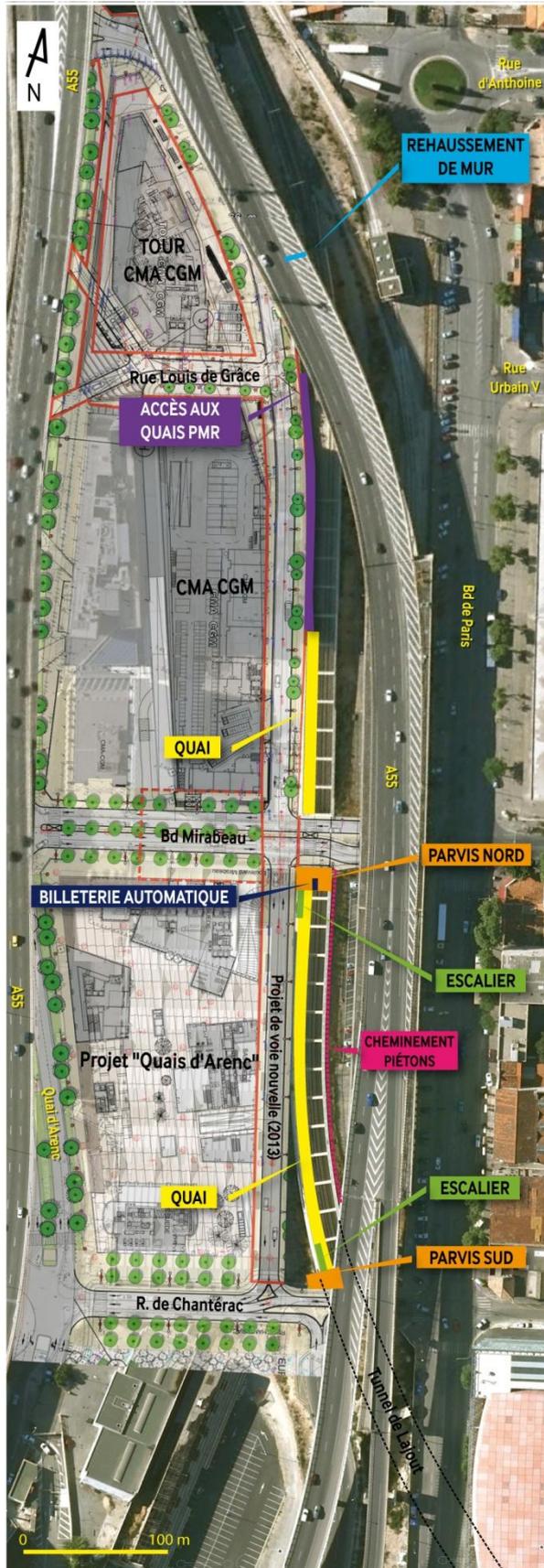
Photo 2 : Accès nord à la tranchée ouverte (boulevard Mirabeau)
Source SNCF 2010



Photo 3



Photo 4 : Vue depuis la rue de Chanterac - 2012



I.2 Aménagement prévu

La halte voyageurs d'ARENC sera aménagée au droit de la voie ferrée actuelle, au niveau de la tranchée ouverte.

Actuellement, la voie n'est pas équipée ni adaptée à l'accueil du public. Il n'y a pas d'accès direct depuis les rues périphériques (boulevard Mirabeau, boulevard de Paris ou rue Chantérac).

L'opération consiste donc à transformer un tronçon dédié au transit des trains en une halte voyageurs.

Figure 5 : schéma de principe de la future halte voyageurs d'Arenc



Figure 6 : Localisation de la zone d'installations de chantier

II.: État initial du site et de son environnement

II.1. Milieu physique

II.1.1 Contexte climatique

Le climat marseillais est de type méditerranéen, marqué par des étés secs et des hivers doux. Il est aussi concerné par des épisodes pluvieux de forte intensité (150 à 200 mm par heure) concentrées sur de très courtes durées (5 à 10 minutes). Ce type d'évènement peut constituer une contrainte pour la réalisation du projet.

Le vent de secteur nord / nord-ouest (Mistral) sec, froid et souvent violent, est le plus fréquent sur la zone d'étude. Il est dominant d'avril à septembre et reparaît généralement en décembre. Il peut représenter une forte contrainte lors de la phase travaux.

II.1.2 Topographie

La topographie ne représente pas une forte contrainte dans le secteur d'Arenc. La zone de projet fait partie des terrains qui ont été gagnés sur la mer pour les besoins du port autonome. Leur altimétrie est donc quasi identique. Les terrains y sont plats avec une légère pente orientée vers la mer.

Le haut de la trémie de la tranchée ferroviaire est surélevé par rapport aux rues environnantes (quai d'Arenc et Boulevard de Paris), au droit du projet.

II.1.3 Géologie et risque de mouvements de terrain

Le projet s'inscrit dans une zone d'alluvions récentes, constituée de graviers fluviaux. Ces sols sont très compressibles. Selon le BRGM, les possibilités de tassements sont faibles. Ce risque est inscrit au Plan de Prévention des Risques naturels Mouvements de terrain par tassements différentiels prescrit le 06/07/2005 mais non approuvé à ce jour.

Compte tenu des caractéristiques du projet, les contraintes liées aux mouvements des terrains sont estimées faibles.

II.1.4 Le risque sismique

Marseille s'inscrit en zone de sismicité 2 c'est à dire faible (au total 5 rubriques de classification). Ainsi, les contraintes sismiques sont faibles compte tenu des caractéristiques du projet.

II.2. Ressource en eau

II.2.1 Eaux souterraines

Le secteur de projet est concerné par des formations de l'Oligocène et alluvionnaires. Celles-ci accueillent des « masses d'eau souterraines à affleurement ». Le secteur d'Arenc est concerné par la présence d'eau à faible profondeur (une dizaine de mètres environ).

Au niveau de la zone de projet, la voie ferrée est en déblai d'environ de 7 mètres. Depuis sa création, aucune remontée de nappe n'a été observée, ni signalée.

Aucun captage en eau potable n'a été recensé sur la zone d'étude.

La conservation de la nappe souterraine constitue un enjeu important. Sa sensibilité au projet est estimée très faible au regard de la nature du projet et des observations réalisées au préalable sur le terrain.

II.2.2 Eaux superficielles

Le réseau hydrographique de la zone d'étude s'inscrit dans le bassin versant du ruisseau des Aysgalades. Ce ruisseau de 17 km de long possède un bassin versant de 47 km² et présente un régime torrentiel, c'est-à-dire pouvant subir, en fonction des conditions météorologiques, des épisodes de crues importants.

Le site, entièrement urbanisé, est équipé d'un réseau de collecte des eaux pluviales.

II.2.3 Inondabilité

Le site de projet est identifié en zone à risque d'inondation faible à modéré.

En l'état actuel, la tranchée est inondable pour une crue d'occurrence centennale au débouché du tunnel de Lajout. Cependant, la réalisation des travaux devrait permettre d'abaisser le niveau des plus hautes eaux et placer l'entrée du tunnel de Lajout et la tranchée ferroviaire hors d'eau (pour une crue d'un temps de retour égal à 100 ans).

En revanche, l'éventualité d'un débordement n'est pas écartée (hypothèse d'un débit centennal à 190 m³/s) afin de décrire le risque pour des crues de période de retour supérieure ou égale à 100 ans.



Figure 7 : zone inondable sur le secteur d'Arenc

II.2.4 Qualité de l'eau

D'après les informations issues du SDAGE Rhône-Méditerranée, le ruisseau des Ayalades se caractérise par un état écologique moyen en 2009. En effet, des matières organiques et oxydables ainsi que des substances dangereuses ont été déterminées dans le ruisseau.

II.3. Le milieu naturel

II.3.1 Flore et habitats

Le projet se situe dans une zone totalement urbaine. Les seuls habitats sont constitués par des bandeaux de friche entre deux infrastructures laissant peu de place au développement des espèces. Le couvert végétal est ainsi de qualité médiocre.

Concernant la faune, le site est peu favorable au nichage des oiseaux. Quelques rongeurs ont été repérés.

Arenc est un quartier urbanisé situé aux portes de port autonome de Marseille. Le secteur, fortement urbanisé, ne laisse que très peu de place au développement des espèces. La sensibilité de la faune et de la flore, quasi inexistantes, est ainsi qualifiée de nulle.

II.3.2 Zones naturelles protégées

Le projet n'est concernée par aucun périmètre naturel réglementé ou présentant un intérêt écologique.

Elle est située à environ 4 km des îles du Frioul, bénéficiant de protection au titre des Directives « Habitats » (92/43/CEE modifiée) et « Oiseaux » (79/409/CEE). Il s'agit :

- du Site d'Intérêt Communautaire « Calanques et îles Marseillaise – Cap Canaille et Massif du Grand Caunet (FR9301602). D'une superficie de plus de 50 000 hectares, le domaine insulaire présente un patrimoine remarquable. La quinzaine d'îles et d'îlots se regroupent en deux archipels : le Frioul et Riou. Malgré leur uniformité apparente, les archipels marseillais abritent plus de 350 espèces végétales dont 20 espèces protégées.
- de la Zone de protection spéciale Iles Marseillaises - Cassidaigne (FR9312007), d'une superficie de 39246 hectares. Il s'agit d'un site d'importance internationale pour la conservation de trois espèces de Procellariiformes : le Puffin cendré (240 à 360 couples, 20 à 30 % de la population nationale), le Puffin tempête (50 à 100 couples, 10 à 25 % de la population nationale) et le Puffin yelkouan (35 à 55 couples, 10 à 25 % de la population nationale).

Bien que la préservation du patrimoine naturel des Îles du Frioul constitue un fort enjeu, le projet se situe totalement en zone urbaine, à environ 4 km des zones Natura 2000. La sensibilité des Îles au projet est estimée nulle.

Le récent parc National des Calanques est situé à plus de 10 km du projet.

II.4. Le patrimoine

II.4.1 Le patrimoine paysager

Le secteur d'Euroméditerranée, où se localise le projet, fait partie d'une entité paysagère majeure de Marseille composée par la rade et l'espace littoral Nord (délimité par la mer, les collines du Rove, le promontoire de la Viste et son prolongement jusqu'à Arenc).

Aux abords du site du projet, le paysage est marqué par des ouvrages d'art, des constructions, des outils portuaires de grandes dimensions. Au niveau de la bande littorale, l'implantation urbaine s'est effectuée selon un axe nord-sud (l'implantation des docks, des bâtiments et murs de clôture de la gare de la Joliette, les viaducs autoroutiers, le hangar longitudinal et les constructions du quai du Maroc).

Le quartier d'Arenc fait l'objet d'une opération de restructuration urbaine d'ampleur nationale « Euroméditerranée ». Il est donc à ce jour en pleine mutation. La requalification du bâti confère à changer l'ambiance populaire du quartier d'Arenc, en quartier d'affaire mêlant patrimoine et modernité.

Depuis les immeubles d'habitation (bâtiments au nord du boulevard de Paris), les perceptions sur le site de projet sont quasi nulles, la passerelle autoroutière bloquant les ouvertures visuelles sur la tranchée.

II.4.2 Le patrimoine culturel

Le projet ne se situe pas à proximité de monuments historiques, ni périmètres de protection. De plus aucun site archéologique n'a été mis en évidence lors de travaux réalisés précédemment (à proximité de la tranchée ferroviaire).

II.5. Le milieu humain

II.5.1 L'organisation urbaine

Arenc s'inscrit dans un tissu urbain stratégique, à la croisée de la zone portuaire, des zones économiques de la façade littorale (docks, port autonome) et de zone d'habitats. La trame urbaine est en forte mutation. Elle s'axe sur les projets urbains et économiques avec les projets d'Euroméditerranée, ZAC (zone d'aménagement concerté) de la Joliette, Euromed center, ZAC Cité de la Méditerranée, Quai d'Arenc...

Le projet de halte voyageurs d'Arenc s'inscrit donc dans un territoire en pleine mutation urbaine et économique, constituant une centralité phare de la ville de Marseille en devenir.

II.5.1 L'habitat

Des opérations de requalification de la trame urbaine sont en cours, ce qui explique la juxtaposition des constructions remises en état et de bâtiments délaissés. L'habitat est peu représenté dans le périmètre du projet et présente une sensibilité faible.

Le programme « Parc habité » consiste en la rénovation du tissu urbain sous la forme d'un quartier mixte de bureaux et d'habitats. Il se situera sur le périmètre compris entre l'avenue Camille Pelletan, la rue d'Anthoine, l'avenue Roger Salengro et le quai du Lazaret.

II.5.2 Activités économiques

La fonction économique du quartier est en cours de mutation avec l'implantation de nombreux bureaux, notamment au niveau du boulevard de Dunkerque. Néanmoins, les activités économiques de base restent inchangées avec la présence de grossistes, de transitaires, de commerces liés soit à l'activité maritime, soit à la fréquentation des ouvriers du Port (bars, restaurants,...), des entreprises de transport, des entrepôts.

La fonction commerciale du secteur d'étude est négligeable.

II.5.3 Les équipements

Excepté le bâtiment des Dock des Suds et les archives départementales, aucun équipement public n'est présent sur le secteur.

II.5.4 Les transports

Le secteur d'étude est desservi par un réseau viaire dense et hétérogène composé principalement par le système autoroutier (A55 – A557) sous la forme de passerelles et des

voies d'échange primaires (axes Schumann-Dunkerque-Paris, Boulevard Mirabeau, Rue d'Anthoine) et secondaires. Sur la zone, les niveaux de trafic sont très denses, notamment en période de pointe. Cette situation est accentuée par les nombreux travaux réalisés sur le secteur en mutation.

Le stationnement sur la zone est quasi-inexistant, provoquant des stationnements sauvages. Des parkings sont en projet sur la zone avec Euromed Center (900 véhicules), Arenc (500 places de stationnement inscrites au Plan de déplacements urbains), pôle d'échange d'Arenc (350 places)...

Le site est desservi par la ligne de Bus n°35 - Joliette – Plage des Corbières (4 bus par heure) et la ligne de tramway T1 - Arenc le Silo – Blancarde Foch (entre 4 et 14 tramways par heure).

Le projet Euroméditerranée, dans sa globalité, devrait engendrer un trafic de l'ordre de 100 000 à 1 100 000 véhicules. Des études de fréquentation de la halte ferroviaire à l'horizon 2015 démontrent qu'Arenc pourrait être une gare TER très fréquentée.

II.5.5 Documents d'urbanisme

Le projet de création de la halte voyageurs d'Arenc est une pièce constitutive du futur pôle d'échanges multimodal d'Arenc. Il est donc en parfaite adéquation avec les premières orientations de la DTA des Bouches-du-Rhône. Il devra néanmoins tenir compte des contraintes liées aux risques, pour la sécurité des biens et des personnes.

De même, le projet est en parfaite adéquation avec les orientations du SCoT de Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, récemment adopté.

Enfin, le projet est compatible avec les documents d'urbanisme. Seule la conduite de gaz située à proximité du site de projet peut constituer une contrainte en phase chantier (mesures de sécurité à mettre en œuvre).

II.5.6 Réseaux

Plusieurs réseaux se situent sur la zone d'étude. Il s'agit des réseaux liés :

- à l'eau : réseau unitaire d'assainissement sur le boulevard Mirabeau ;
- à l'infrastructure ferroviaire : présences de caténaires et caniveaux permettant le passage des câbles liés aux télécommunications et à la signalisation ferroviaire en souterrain ;
- électriques : 6 câbles passent sous le boulevard Mirabeau ;
- télécommunication : aériens et souterrains au niveau du boulevard Mirabeau ;
- gaz : une canalisation à proximité du projet.

Seule la conduite de gaz pourrait constituer une contrainte technique pour la réalisation du projet.

II.5.7 Risques technologiques

L'A55 (autoroute du Littoral) classée en voie de transport de matières dangereuses dans le dossier départemental des risques majeurs du département borde le projet à l'ouest. L'A55 en viaduc surplombe le site du projet (voie se dirigeant vers le nord).

Aucune installation classée pour la protection de l'environnement n'est recensée dans le périmètre du projet, ni aucun site et sol pollué.

II.6. Cadre et qualité de vie

II.6.1 Ambiance sonore

Une étude acoustique a été réalisée sur la zone d'étude. Le site de projet s'inscrit en zone d'ambiance non modérée.

Les niveaux de bruit enregistrés correspondent principalement au bruit des circulations routières de l'autoroute A55 et du boulevard de Paris.

II.6.2 Qualité de l'air

Le département des Bouches-du-Rhône est le plus touché de la région PACA par la pollution de l'air. Les grandes zones urbanisées (Aix-Marseille, deuxième agglomération de France), les réseaux routiers et autoroutiers denses, le grand pôle industriel à l'ouest du territoire, en font une zone dans laquelle les émissions de polluants atmosphériques sont importantes.

L'est des Bouches-du-Rhône, où le projet s'inscrit, est une zone sensible à protéger pour la population humaine importante et les espaces naturels remarquables alentours.

II.7. Synthèse des enjeux, sensibilités et contraintes

Le projet de création de la halte voyageurs d'ARENC s'inscrit au cœur de la trame urbaine de Marseille, dans **un secteur en forte mutation** (opération d'intérêt national Euroméditerranée, projet urbain « Parc Habité », développement des activités, des transports en commun ...).

Le **secteur d'Arenc est stratégique pour la ville de Marseille**, tant du point de vue économique que résidentiel.

Les sensibilités environnementales sont faibles sur le secteur en raison du caractère anthropisé du quartier (milieu urbain très artificialisé).

Elles concernent :

- la gestion du risque inondation dans l'attente des travaux de recalibrage du ruisseau des Aygalades et pour une crue de retour supérieur à 100 ans, notamment le risque de submersion de la tranchée ouverte qui accueillera les quais;
- la prise en compte des projets urbains connexes (aménagement de la voie nouvelle, des Quais d'Arenc, etc.) ;
- le faible espace disponible pour la réalisation des travaux (organisation du chantier) ;
- l'interconnexion du projet de la halte voyageurs avec les autres modes de transport ;
- l'intégration architecturale et urbaine du projet.

III. Estimation des principaux effets du projet sur l'environnement et mesures associées

III.1. Principaux impacts temporaires (phase chantier)

III.1.1 Sur le milieu physique et naturel

Les sols peuvent être perturbés en phase chantier par la circulation des engins de chantier sur l'emprise des travaux et des installations de chantier. Des risques de déversement accidentel d'huiles et d'hydrocarbures issus des engins de chantier existent également. Ces risques concernent aussi, de façon indirecte, les eaux souterraines (infiltrations possible jusqu'à la nappe).

La zone des travaux est située au droit d'un exhaussement existant. Elle devrait être hors d'eau lors d'une inondation du quartier au niveau du haut de la tranchée (parvis, entrée de la rampe PMR). En revanche, le risque inondation est réel au fond de la tranchée ouverte, où une grande partie des travaux seront réalisés (quais, escaliers, rampes, billetterie).

Le rehaussement du muret à l'amont de la tranchée (au nord du projet) permet :

- **en amont du seuil**, une diminution significative des vitesses (moins de débit vers la tranchée ferroviaire) sans pour autant changer les autres conditions d'inondation ;
- **dans le tunnel**, une forte réduction du niveau d'inondation et des vitesses d'écoulement.

Mesures environnementales

Les travaux seront conçus dans le respect de l'article R.211-6 et suivants du Code de l'Environnement relatifs à la réglementation du déversement des huiles et lubrifiants dans les eaux superficielles et souterraines (obligation de récupération, de stockage et d'élimination des huiles de vidange des engins).

Des mesures préventives concernant le stockage de produits polluants seront prises (bacs de rétention couverts, signalétique de stockage etc.). Des produits absorbants seront disponibles sur le chantier afin de pouvoir intervenir immédiatement en cas de déversement accidentel d'huile, de graisse ou de carburant.

Pour éviter tout risque de pollution, un nettoyage quotidien du chantier sera effectué, en particulier les déchets légers sensibles au vent et à l'eau. Une gestion maîtrisée des déchets devra être mise en place, avec en particulier un tri sur site.

Un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle devra être établi. Il comprendra les modalités d'intervention des entreprises travaillant sur le chantier.

Il ne sera pas fait entrave à l'écoulement des eaux en cas de crue par les matériaux ou le matériel. Les déblais (très limités sur le chantier) seront gérés de façon à ne pas

provoquer « d'effet de digue », ils seront stockés sur les points hauts, et enlevés le plus rapidement possible. Les tranchées resteront ouvertes le moins de temps possible.

Aucune entrave ne sera faite à l'écoulement éventuel de hautes eaux par le matériel.

Les bulletins météorologiques seront consultés quotidiennement et le chantier sera replié du fond de la tranchée ouverte vers le niveau du futur parvis en cas d'alerte orageuse.

Aucun impact négatif n'est à prévoir sur le milieu naturel, qui ne présente ici aucun enjeu. Les aménagements paysagers de la halte pourront en revanche avoir un effet positif (possibilité de nichage pour l'avifaune dans les arbres ou arbustes plantés).

III.1.1 Sur les zones Natura 2000

Compte tenu de la distance des sites Natura 2000 par rapport au projet et de la teneur des travaux, l'incidence du projet sur les zones Natura 2000 est estimée nulle.

III.1.2 Sur le paysage et le patrimoine

La halte sera implantée dans une ambiance paysagère urbaine, voire industrielle. L'impact visuel de l'aménagement sera très limité. En effet, seul l'ascenseur et les parvis seront visibles depuis les environs. Le design des équipements (mats d'éclairage, etc.) sera cohérent avec les principes architecturaux de la ZAC CIMED, pour une meilleure insertion urbaine.

Il n'y aura pas d'impact sur le patrimoine.

III.1.3 Sur le milieu humain

Les effets d'un chantier sur l'habitat sont les suivants :

- bruit des différents engins de chantier et des véhicules lourds pour le transport des matériaux ;
- vibrations mécaniques dans les sols et les structures ;
- odeurs et poussières qui varient en fonction des conditions locales (vent, sécheresse, etc.) ;
- perturbation de la circulation routière et de la circulation piétonne au cours des travaux et aux abords du chantier ;
- risques de chute de personnes dans les fouilles de tranchées éventuelles ;
- occupation temporaire d'espace pour le dépôt et le stockage du matériel nécessaire, etc.

Mesures environnementales

Concernant le bruit, la phase travaux respectera les niveaux de bruit admissibles.

Une attention particulière sera portée aux nuisances directes du chantier : nettoyage régulier, stockage non gênant, arrosage par temps sec et venteux, limitation des emprises, itinéraires piétons etc.

Une information aura lieu vis-à-vis des usagers, leur présentant les modalités de réalisation des travaux (plaquettes, affichages etc.).

Le trafic routier sera légèrement perturbé par la circulation des véhicules d'approvisionnement du chantier. Les rues directement concernées sont la rue Chantérac et le boulevard Mirabeau.

Mesures environnementales

Une signalisation routière adaptée sera mise en place durant les travaux (panneaux « sortie de camions » etc.). Les chaussées des rues permettant d'accéder au chantier seront régulièrement nettoyées pour éviter les poussières.

La création du quai au fond de la tranchée ouverte va constituer un obstacle pour les véhicules routiers de secours devant accéder à l'entrée du tunnel.

Mesures environnementales

Le projet prévoit de rétablir la circulation grâce à la mise en place d'un platelage spécifique permettant l'enraiment des véhicules de secours rail/route.

III.1.4 Face aux risques

Le risque encouru est lié à l'inondation de la tranchée ouverte, où seront implantés les quais. Le personnel de chantier peut être emporté par les eaux. Le matériel peut être également emporté ou endommagé.

Les bulletins météorologiques seront consultés quotidiennement. En cas d'alerte orageuse, le chantier de la halte d'Arenc sera suspendu, le personnel et le matériel seront évacués rapidement.

III.2. Principaux impacts permanents (phase d'exploitation)

III.2.1 Sur le milieu physique et naturel

L'impact du projet est positif dans le cadre de la préservation de la qualité de l'air.

De plus, l'emprise du nouveau quai ne devrait pas occasionner d'aggravation du risque inondation sur les habitations ou activités du quartier.

III.2.2 Sur le paysage et le patrimoine

Il n'y aura aucun impact permanent sur le patrimoine.

III.2.3 Sur le milieu humain

Les aménagements de la halte d'ARENC seront très légers. Ils s'articuleront autour de la tranchée ferroviaire existante sans sortir de cette emprise. L'intégrité des voies routières encadrantes (boulevard Mirabeau et rue Chantérac) sera préservée.

Les impacts permanents sur le cadre de vie en phase exploitation seront liés aux émissions sonores de la halte ferroviaire. Ces dernières sont issues du bruit des trains qui s'y arrêtent (freinage et moteurs de la rame), des annonces sonores sur les quais et dans les trains et du bruit éventuel émis par des voyageurs dans la halte.

Mesures environnementales

Une campagne de mesures acoustiques sera réalisée en phase exploitation de manière à vérifier que les nuisances de la halte ne créeront pas une augmentation significative du bruit ambiant. Les résultats des mesures feront l'objet d'une information du public dans le quartier.

En revanche, la baisse des circulations et stationnements automobiles dans les rues du quartier (report de la route vers le rail pour les travailleurs du quartier, des visiteurs des Dock des Suds, etc.) devrait améliorer de façon indirecte le cadre de vie des résidents du quartier.

III.2.4 Face aux risques

La future halte d'Arenc pourra être inondée en cas de crue pour un débit du ruisseau des Ayalades de 190 m³/s. Après recalibrage du ruisseau, la situation sera améliorée mais une partie du quai restera touchée.

Mesures environnementales

Le personnel exploitant éventuellement présent sur les lieux est tenu d'informer les voyageurs, en particulier les **personnes à mobilité réduite**, qui pourraient être exposés à une submersion d'une partie des quais. Le projet intègre une rampe d'accès créée du côté haut du quai et adaptée aux personnes à mobilité réduite, permettant l'évacuation de la halte en cas d'inondation. Les voyageurs disposent de

36 à 46 minutes pour évacuer la halte par la partie haute du quai non inondée sur 50 m.

En cas d'alerte orageuse, **la fermeture de la halte sera effectuée après évacuation totale des usagers**. Des messages d'information audiovisuels seront largement diffusés dans la halte et sur les parvis. Des services routiers de substitution seront mis en place pour l'acheminement des voyageurs.

En cas de déversement de produits dangereux depuis la plateforme autoroutière, à l'aplomb de la halte, les parvis, escaliers, quais et usagers présent au moment du sinistre pourraient être touchés. Des risques d'intoxication ou de brûlures existent. Il appartient aux services compétents de se préparer en vue d'assurer la protection des usagers de la halte en cas d'accident.

Des **plans d'évacuation** seront placés à proximité immédiate des escaliers et de la rampe d'accès ainsi qu'à tout autre endroit où ils pourront être vus facilement. Sur le quai, on plantera un plan tous les 25 m.

Des **plans d'intervention** doivent être placés à proximité des accès utilisables par les sapeurs-pompiers. De plus, un plan général, regroupant la totalité des niveaux de la halte, sera placé à chacun des accès.

III.3. Risque pour la santé

Le chantier sera source d'émissions de polluants atmosphériques et de bruit. A l'échelle de la ville de Marseille, et même du quartier, qui sont par ailleurs fortement impactés par les pollutions ambiantes (A55, port, etc.). La contribution du chantier de création de la halte ferroviaire d'Arenc aux émissions sonores et à la pollution de l'air sera très faible.

En phase d'exploitation, le projet aura un impact positif sur l'ambiance sonore et la qualité de l'air, toutes proportions gardées par rapport aux pollutions actuelles globales du secteur.

En conséquence, en phase exploitation, les effets sur la santé seront positifs.

Table des figures

Figure 5 : tracé des voies du Port (source : dia-me & TTK GmbH - 2007).....	5
Figure 1 : localisation du projet dans l'agglomération (fond géoportail).....	6
Figure 2 : localisation du projet dans le quartier du port de commerce (fond géoportail).....	7
Figure 3 : localisation à l'échelle de l'îlot (fond géoportail).....	7
Figure 6 : schéma de principe de la future halte voyageurs d'Arenc	9
Figure 7 : zone inondable sur le secteur d'Arenc.....	13