

**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 :
15/06/2017

Dossier complet le :
15/06/2017

N° d'enregistrement :
F-093-17-C-0056

1. Intitulé du projet

Allongement des quais de la gare ferroviaire de Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence (13)

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 SNCF Réseau - Ingénierie et Projets Méditerranée - Agence Projets PACA

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale Gisèle GELY - directrice d'opérations

RCS / SIRET 412 280 737 003 10 Forme juridique EPIC

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.))
5° Infrastructures ferroviaires b) construction de gares et haltes, plateformes et de terminaux intermodaux.	Modification des caractéristiques initiales de l'infrastructure - art. R122-2 - II.

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 prévoit l'allongement des deux quais de la gare de Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence située sur la ligne n°830 000 Paris-Lyon-Marseille, au pied d'une cuesta, entre la zone d'activités de Couperigne et la zone industrielle des Estroublans (commune de Vitrolles, Bouches-du-Rhône).

La réalisation des quais de la gare, construite en profil mixte (en remblai côté ouest et déblai côté est) nécessitera des travaux de terrassement et de prolongement des murs de soutènement. Une adaptation des poteaux caténaires et une extension de la mise en sécurité du site seront également nécessaires.

4.2 Objectifs du projet

La gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence (VAMP) située entre les gares de Rognac et Pas des Lanciers possède des quais de 170 mètres de longueur, elle a été mise en service en décembre 2008.

Or, certains TER intercitys qui circulent sur cette ligne ont une longueur supérieure à la longueur de ces quais.

Il est donc nécessaire de les allonger pour porter leur longueur exploitable à 220 mètres.

Par ailleurs, l'arrivée récente de nouveaux matériels roulants (pouvant être d'une longueur supérieure à 170 mètres) sur le réseau ferroviaire régional vient aujourd'hui conforter cette décision.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Le chantier se déroulera sur une période estimée à 8 mois, dont une partie se réalisera de nuit (de septembre 2018 à avril 2019).

Il comprendra :

- des terrassements : l'élargissement en déblai du côté est de la voie et un élargissement en remblai du côté ouest, accompagnés du prolongement des murs de soutènement respectifs ;
- la pose des nouveaux quais dans le prolongement sud des quais existants (côté Marseille) ;
- le prolongement des fossés longitudinaux d'assainissement et leur raccordement au réseau pluvial existant ;
- la mise en sécurité et en accessibilité aux personnes à mobilité réduite des nouveaux quais (bandes podotactiles, éclairage, signalétiques, clôture ...) dans le prolongement de l'existant ;
- le remaniement des poteaux caténaires.

L'accès aux abords de la voie côté est se fera par une piste carrossable accessible depuis le versant qui surplombe la voie .

L'accès côté ouest se fera depuis la route départementale 20 (cf. annexe 5).

Les installations de chantier (base-vie, parking) seront implantées côté ouest, sur un terrain situé en contre-bas de la zone d'allongement des quais. Cette parcelle, actuellement en friche, sera débroussaillée avant l'implantation des installations. Des aires de stockage seront également implantées côté-est, au niveau de la boucle de retournement de la piste carrossable ainsi qu'en bout de quais existants.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'allongement des quais permettra à l'ensemble des voyageurs à destination de la gare de VAMP de descendre de voiture en toute sécurité.

Aucune modification fonctionnelle de la gare n'est prévue dans le projet, le trafic et la fréquence d'arrêt des trains en gare n'évolueront pas avec le projet.

La mise en service du projet est prévue pour la fin du mois d'avril 2019.

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 sera soumis à dérogation à la protection stricte des espèces.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur d'allongement des quais	50 mètres
Largeur des quais	4 mètres
Hauteur des quais	0,55 mètres
Longueur du mur de soutènement créé	50 mètres
Hauteur du mur de soutènement créé	De 2 à 6 mètres
Longueur du fossé d'assainissement créé	50 mètres
Volume de terre nécessaire au remblaiement	200 m ³
Volume de terre issu du déblaiement	800 m ³

4.6 Localisation du projet**Adresse et commune(s)
d'implantation**

Gare ferroviaire de Vitrolles-
Aéroport- Marseille-Provence,
Impasse Thalès
Rue Blaise Pascal
13127 Vitrolles

Coordonnées géographiques¹

Long. 5 ° 14 ' 15 " E Lat. 43 ° 26 ' 36 " N

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

Point d'arrivée :

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

Communes traversées :

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 ☐

La gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence a été mise en service en décembre 2008. Elle a fait l'objet d'une étude d'impact dans sa phase de conception et d'une déclaration de projet en 2007. Les quais conçus dans le cadre de ce projet avait alors une longueur de 170 mètres.

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

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/sinp/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) ?	☐	☒	
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☒	☐	La commune de Vitrolles est située sur la rive est de l'Etang de Berre. Néanmoins la gare de VAMP est située à environ 1km du littoral.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) de la Communauté du Pays d'Aix, validé par le conseil communautaire le 24/06/2010.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	
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 ?	☒	☐	PPRn: - risque retrait gonflement des argiles, approuvé le 27 février 2017; - risque inondation: prescrit le 16 février 1999; - risque feux de forêt: prescrit le 30 mars 2011. PPRT: - société BUTAGAZ: prescrit le 10 novembre 2009 (seule une partie du périmètre concerne la commune de Vitrolles); - société BRENNITAG: approuvé le 4 novembre 2013. La gare ferroviaire de VAMP n'est située dans aucun de ces périmètres.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Aucun site répertorié dans les bases de données BASOL/BASIAS n'est présent à proximité de la gare.
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?	☐	☒	Pas de périmètre de protection connu d'après la base de données SIGMA de SNCF Réseau.
Dans un site inscrit ?	☐	☒	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	Les sites Natura 2000 les plus proches sont situés à - environ 2 km de la gare de VAMP pour la ZPS "plateau de l'Arbois" n° FR9312009 - plus de 3 km pour le SIC "marais et zones humides liées à l'Etang de Berre n° FR9301597.
D'un site classé ?	☐	☒	

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 ?	☐	☒	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	Le drainage longitudinal le long des quais créés sera repris, dans le prolongement des installations existantes.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	L'élargissement en déblai de la plateforme à l'est produira environ 800 m ³ de matériaux inertes. Leurs caractéristiques ne permettent pas leur réutilisation pour l'élargissement de la partie ouest de la plateforme (remblai).
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	L'élargissement en remblai de la plateforme à l'ouest nécessitera l'apport d'environ 200m ³ de matériaux d'origine extérieure au site (grave non traitée). Les entreprises auront recours à des fournisseurs déclarés. Le maître d'ouvrage veillera aux modalités de transport de ces matériaux afin d'en limiter l'impact sur l'environnement.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☒	☐	Travaux de faible ampleur et en majorité dans les emprises ferroviaires. Pistes d'accès existantes. Les abords immédiats des quais (garrigue) seront débroussaillés pour le bon déroulement des opérations ainsi que l'aire destinée aux installations de chantier. Les espèces végétales situées à l'emplacement des futurs quais disparaîtront définitivement (surface limitée). Une expertise botanique a été menée en 2014 et a mis en avant la présence de flore protégée sur la piste carrossable d'accès. Impacts potentiels sur des espèces d'amphibiens et de reptiles (piste d'accès). Les arbres situés sur l'aire d'installation de chantier seront maintenus autant que possible.
	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 ?	☐	☒	La ZPS du Plateau de l'Arbois présente un intérêt particulier pour le Faucon Pèlerin, l'Aigle de Bonelli ainsi qu'un intérêt international pour l'hivernage des oiseaux d'eau. De nombreuses autres espèces d'oiseaux sont également concernées par ce site. Toutefois, la zone de travaux est trop éloignée du site de l'Arbois pour que le chantier puisse avoir un impact direct sur ces espèces. S'il s'avère que des arbres doivent être abattus pour les besoins du chantier (installations de chantier uniquement), ces opérations se feront selon les prescriptions du naturaliste pour éviter ou limiter les impacts.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	La nature des travaux et la sensibilité des milieux environnants au site de la gare rendent les incidences du projet négligeables à nulles.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☒	☐	L'allongement des quais se fait dans les emprises ferroviaires. Seule une très faible partie du pied de talus sera artificialisée pour la réalisation des quais et le prolongement du mur de soutènement et cela sur 50 mètres.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	La gare de Vitrolles est située : - hors périmètre de danger des PPRT de la commune; - hors du périmètre de sécurité du gazoduc Berre- Pas-de-Lanciers. La RD 20, sur laquelle circule des engins de transport de matières dangereuses, est à plus de 150 mètres du site. La ligne ferroviaire qui traverse la gare de VAMP supporte du transport de matières dangereuses. Néanmoins le projet n'a aucun impact supplémentaire vis-à-vis de l'exposition des voyageurs à ce risque.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	Le projet se situe dans une zone de sismicité moyenne, la réalisation des aménagements intègre les dispositions constructives prévues par la réglementation européenne.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☐	☒	Le trafic ferroviaire sur la ligne restera inchangé.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☒	☐ ☐	La phase travaux sera génératrice de nuisances sonores. Une habitation est présente à proximité de la zone de chantier (environ 120 mètres). L'entreprise travaux organisera le chantier de façon à respecter la législation en vigueur et à réduire au maximum les nuisances. Une demande de dérogation sera faite auprès de la mairie de Vitrolles pour les travaux réalisés de nuit. Le projet n'induit aucune nuisance sonore supplémentaire en phase exploitation. Zone déjà fortement concernée par ces nuisances.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☒	☐	La phase chantier pourra être émettrice de vibrations et notamment lors des opérations de terrassement. Néanmoins, les opérations de déblaiement concernent des terrains meubles, aucun explosif ne sera employé. Les impacts seront limités dans le temps. Le projet n'induit aucun impact supplémentaire en phase exploitation.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☒	☐	Pour les travaux qui se réaliseront de nuit, des sources lumineuses temporaires viendront éclairer le chantier pour assurer la sécurité du personnel. Ces dernières seront orientées pour limiter la diffusion lumineuse à la seule zone de travaux. Les impacts sont limités dans le temps. En phase exploitation, le projet prévoit l'ajout de trois candélabres supplémentaires par quai, en continuité des aménagements existants.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☒	☐	La phase chantier est susceptible d'engendrer des émissions de poussières dans l'atmosphère (circulation des camions sur pistes, terrassements), les impacts seront toutefois temporaires et se limiteront aux abords de la gare. Les engins de chantier émettront également des polluants liés à la combustion de leur carburant, néanmoins l'entreprise travaux fera en sorte d'optimiser les déplacements lors des travaux, cette volonté de la part du maître d'ouvrage sera intégrée dans le dossier de consultation des entreprises. Ces impacts seront limités dans le temps et seront localisés.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	La gare de VAMP est actuellement équipée d'un système d'assainissement qui récupère les eaux de ruissellement des quais, de la plateforme ferroviaire et du bassin versant intercepté. Le projet prévoit de prolonger ce système d'assainissement existant afin de récupérer les eaux des nouveaux quais et du bassin versant intercepté par ces derniers. Celles-ci seront dirigées vers un bassin de rétention qui tamponne les eaux avant de les rejeter dans le réseau d'eau pluvial communal.
	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	Le chantier engendrera 800 m ³ de matériaux inertes issus des opérations de terrassement et des déchets classiques de chantiers BTP (caniveau béton...). Sur l'ensemble du chantier, les déchets seront triés en fonction de leur nature puis évacués vers la filière adéquate. Les déchets seront valorisés autant que possible. Le maître d'ouvrage intégrera ces principes dans le dossier de consultation des entreprises.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	☐	☒	

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 :

Un projet de création d'une ZAC, la ZAC "Cap-Horizon" à Vitrolles est actuellement en cours de conception par l'agglomération du Pays d'Aix, ce projet a fait l'objet d'une étude d'impact, d'un avis de l'autorité environnementale (2 avril 2015) et d'une dérogation à la protection stricte des espèces. Ce projet de développement économique vise notamment à reconnecter la partie basse de la ville où est implantée la gare de VAMP au centre urbain de Vitrolles, toutes deux séparées par une cuesta de plus de 30 m de haut. La gare de VAMP sera au cœur d'un projet de création d'un pôle d'échange multimodal (prolongement du BHNS jusqu'à la gare, création d'un escalator pour rattacher la gare à la partie haute de la ville...). Le prolongement des quais de la gare de VAMP n'a pas de lien fonctionnel avec la création de la ZAC. Toutefois, les impacts potentiels du projet sur la flore et la faune seront cumulés avec ceux de la ZAC de Cap Horizon car les deux aires d'étude se recoupent (les travaux en gare seront antérieurs aux travaux de la ZAC).

L'agglomération du Pays d'Aix fait appel à un bureau d'études naturaliste pour la mise en œuvre et le suivi des mesures ERC (Eviter-Réduire-Compenser) du projet de la ZAC. Ainsi, SNCF Réseau et l'Agglomération se sont rapprochés pour mettre en commun leur démarche de prise en compte des espèces patrimoniales et protégées dans le cadre de leur travaux respectifs: mise en commun des données d'entrée et des mesures compensatoires pour plus d'efficacité de la démarche. Il est confirmé que les travaux de prolongement des quais de la gare de VAMP auront un impact sur l'espèce végétale "Helianthème à feuilles de marum" ainsi qu'un impact potentiel sur une espèce d'amphibiens (le Crapaud Calamite) et différentes espèces de reptiles. Ces enjeux touchent essentiellement la piste d'accès nord du site. Une demande de dérogation propre à SNCF Réseau sera transmise aux services de l'Etat.

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) :

Localisée entre une zone d'activités et une zone industrielle, sur des emprises ferroviaires et dans le prolongement d'une gare existante, cette opération de faible ampleur ne générera que des impacts relativement minimes dans l'espace et le temps sur l'environnement humain et naturel.

Pour ce qui concerne la gestion des déchets de chantier, les matériaux excédentaires seront triés et envoyés vers les filiales de traitements adéquates, ces derniers n'ayant pas les caractéristiques adéquates pour être utilisés pour le remblaiement.

De plus, une demande de dérogation à l'arrêté bruit de voisinage sera déposée en mairie, si des prescriptions spécifiques sont demandées à ce titre, elles seront intégrées dans le dossier de consultation des entreprises-travaux et appliquées au chantier.

Enfin, la circulation des engins de chantier sur la piste d'accès nord de la gare impactera des espèces floristiques protégées. Il est prévu de déplacer ces dernières vers les aires de compensation prévues dans le cadre du projet de ZAC. En outre, des mesures d'évitement seront également mises en place pour empêcher que les amphibiens et les reptiles de se rendent sur cette piste (ex: comblement de flaques d'eau). Les zones à enjeux situées en bordure de la piste seront clairement balisées et les agents de l'entreprise travaux seront sensibilisés aux enjeux écologiques de la zone avant le démarrage des travaux. Enfin, il est également prévu d'appliquer un calendrier de moindre impact pour les opérations de débroussaillage et éventuelles coupes d'arbres.

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.

Le projet consiste en l'allongement des quais et des aménagements connexes de la gare de Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence, qui rentre dans le cadre d'une démarche de mise en sécurité des voyageurs. Au vu des faibles enjeux environnementaux qui s'y rattachent, de la faible sensibilité environnementale du site et de la démarche de prise en compte des espèces protégées et patrimoniales en coopération avec le Pays d'Aix, démarche cadrée par une démarche administrative (dérogation à la protection stricte des espèces pour l'Hélianthème à feuilles de Marum et le Crapaud Calamite et utilisation des aires de compensations de la ZAC de Cap Horizon, démarche en cours avec la DREAL PACA), la réalisation d'une étude d'impact n'apparaît pas nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	☒
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) ;	☒
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 ;	☒
4	Un plan du projet ou, 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 ;	☒
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 ;	☐
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.	☒

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
Annexe 7: Rapport d'expertise botanique (mai 2014). Annexe 8: Présentation succincte du projet Cap Horizon. Annexe 9: Mesures écologiques préconisées pour la prise en compte des espèces qui feront l'objet d'une demande de dérogation à la protection stricte des espèces.

9. Engagement et signature

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



Fait à

Marseille

le,

15 juin 2017

Signature



Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus



-  Halte ferroviaire Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence
-  Ligne SNCF n°830 000

Sources : Géoportail, SNCF Réseau

Annexe 3 :

Reportage photographique, site de la halte de Vitrolles Aéroport Marseille Provence



 Prise de vue

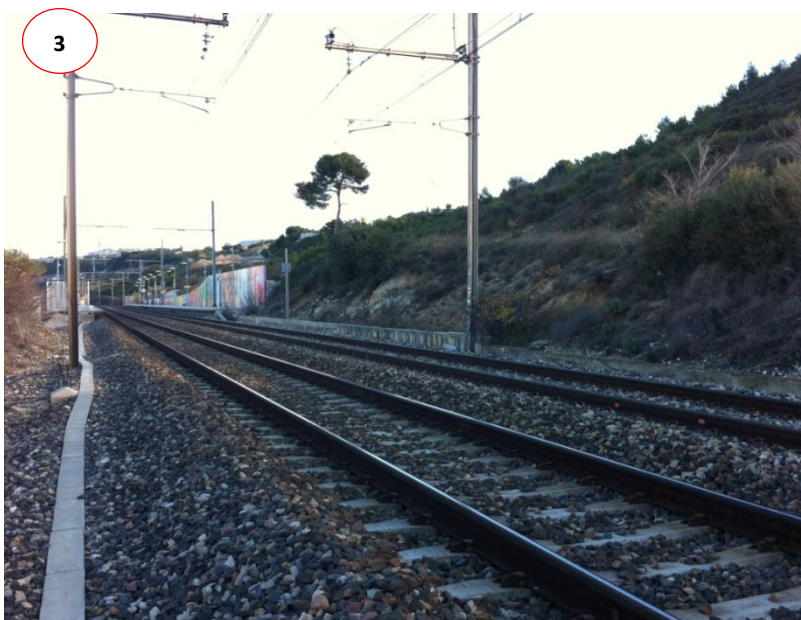
Sources: Géoportail / SNCF Réseau 10/2014



Vue générale sur la halte de VAMP depuis le quai ouest



Zone de prolongement du quai ouest, vue prise depuis l'extrémité sud du quai existant



Zone de prolongement des quais, vue prise depuis le sud-ouest de la halte



Zone de prolongement du quai est, vue prise depuis le quai ouest



Zone de prolongement du quai est, vue prise depuis le sud-est de la halte

6

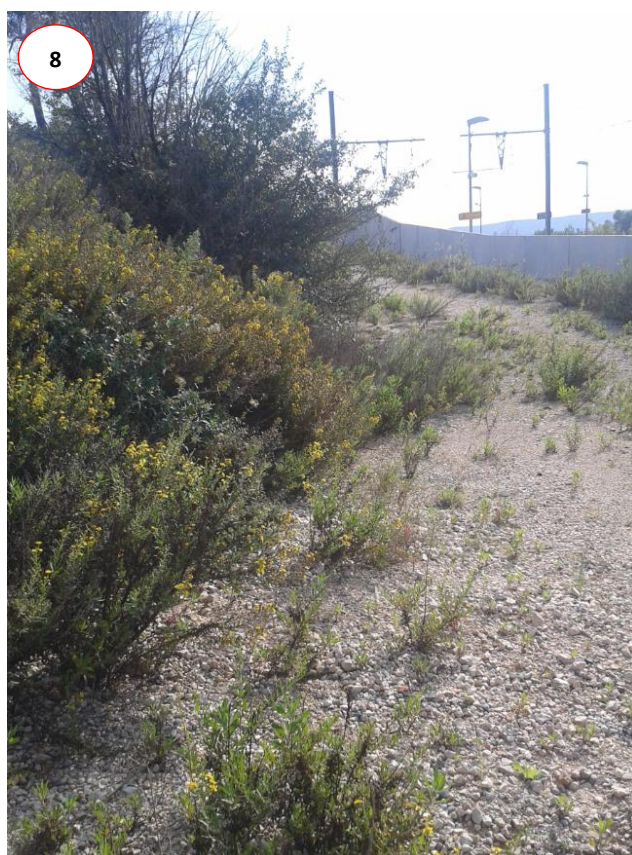


Terrain d'accueil des futures installations du chantier, vue prise de la halte

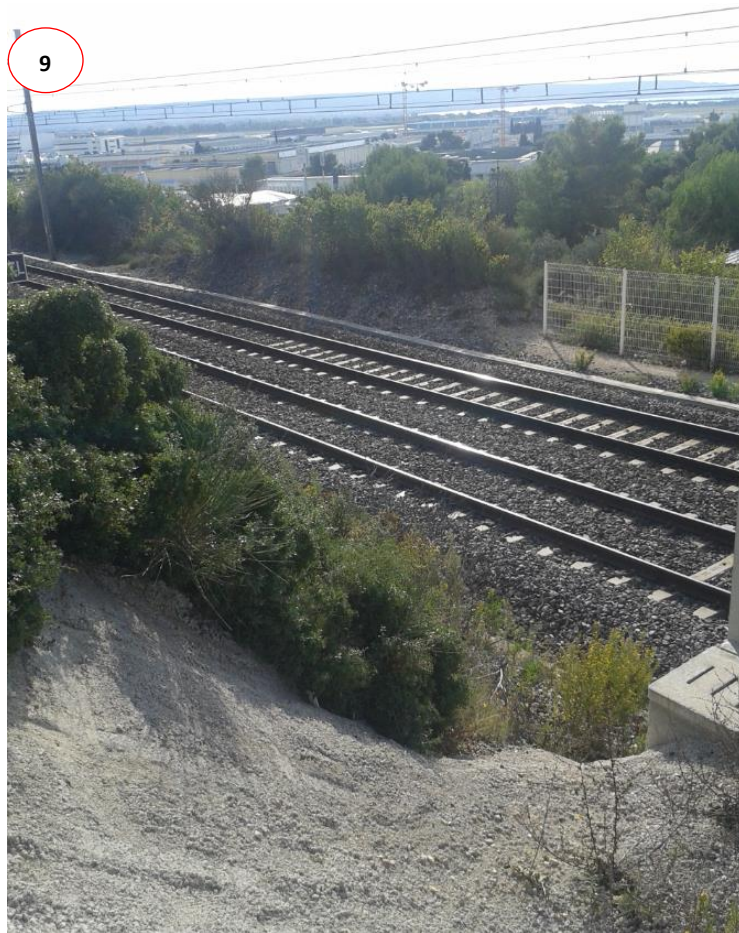
7



8

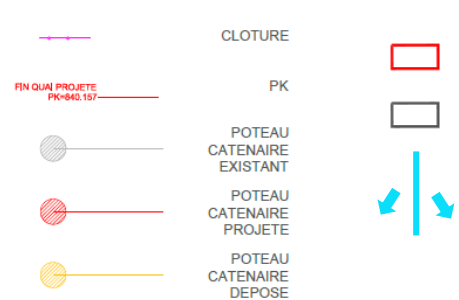
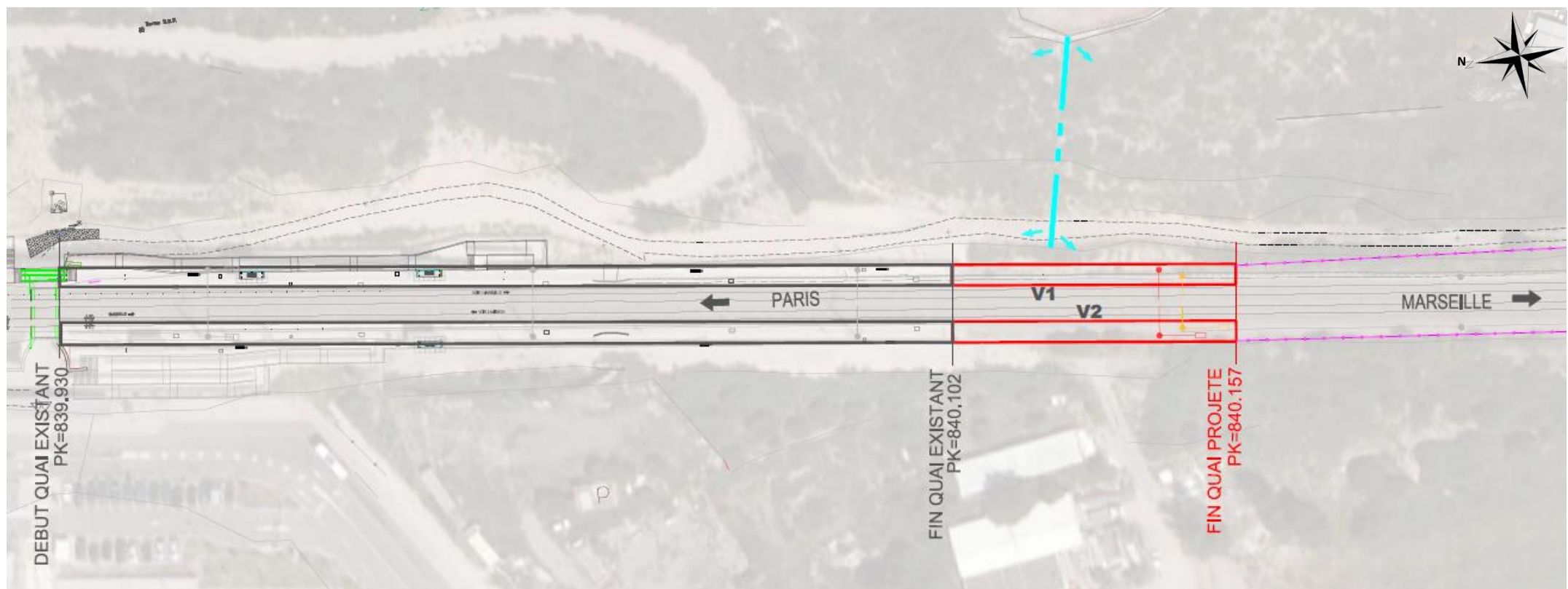


Piste d'accès est au chantier



Zone de prolongement des quais, vue prise depuis la piste d'accès est au chantier

Annexe 4 : Plan du projet d'allongement des quais de la halte de VAMP



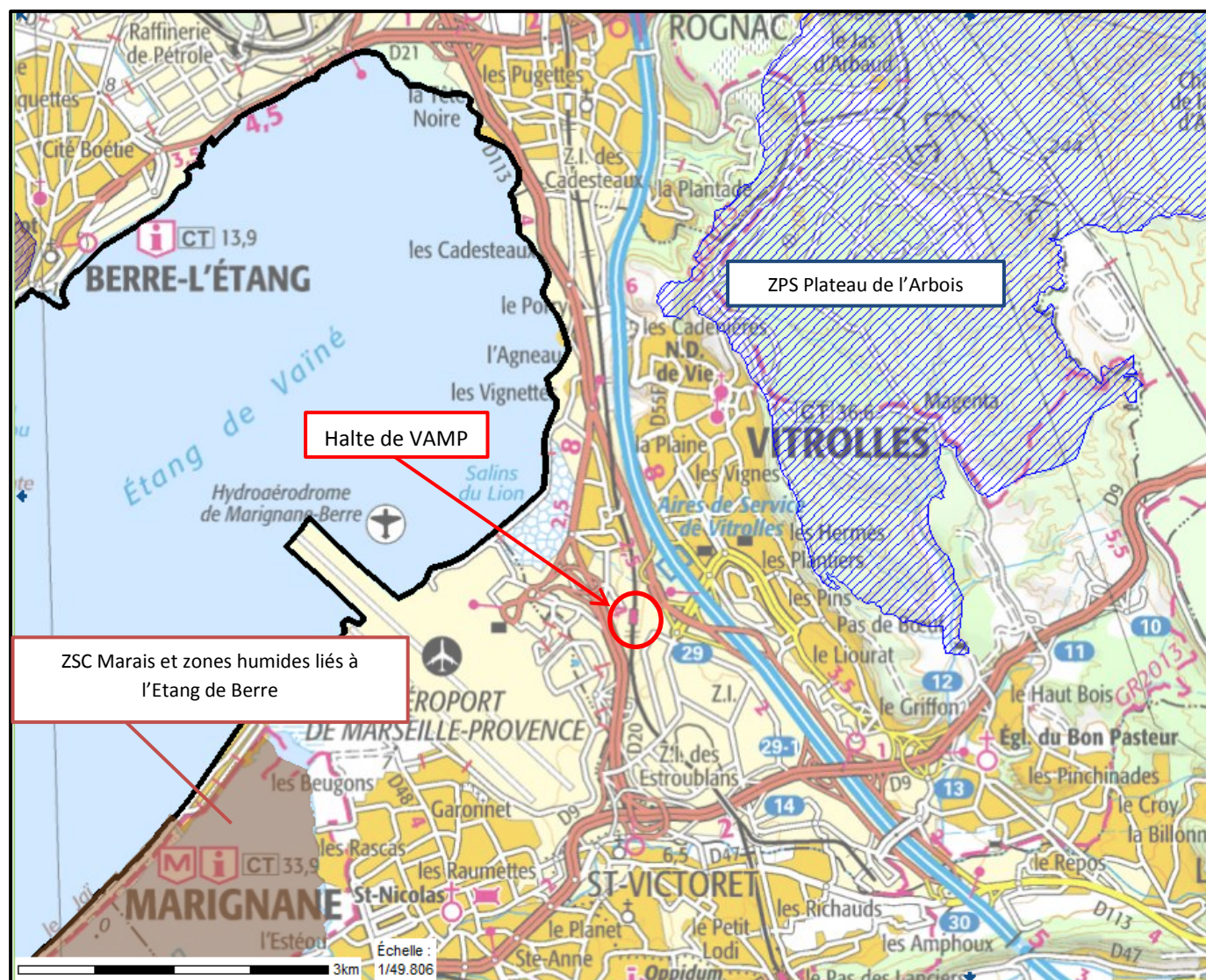
Annexe 5 :

Descriptif du projet et de ses abords



Source : SNCF Réseau

Annexe 6 : localisation du projet par rapport aux sites Natura 2000



Source : Géo-Ide PACA

**SNCF-INFRA-
Projets Systèmes Ingénierie Méditerranée
Pôle Etudes Marseille Groupe EG**

Allongement des quais de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence

Expertise botanique

Avril 2014

1 - Contexte

L'extension programmée des quais de la gare de VAMP interfère avec le milieu naturel à travers :

- l'emprise des nouveaux quais au sud des quais existants ;
- la réalisation ou le rajeunissement d'accès au chantier de part et d'autre de la voie ;
- l'emplacement des installations de chantier. Deux aires, toutes deux à l'ouest de la voie sont pressenties : au nord du bassin de rétention et au sud de la gare.

L'expertise, réalisée le 14 avril 2014, a pour but de repérer la présence éventuelle d'espèces végétales protégées réglementairement et, d'une façon plus générale, d'espèces végétales à valeur patrimoniale.

2 - Résultats

Deux espèces protégées ont été observées (cf. carte page 3). Ces espèces avaient déjà été relevées en 2007 :

- l'hélianthème à feuilles de marum (*Helianthemum marifolium* ssp. *marifolium*), figurant sur la liste nationale des espèces végétales protégées (arrêté interministériel du 20 janvier 1982 modifié) ;
- le sainfoin très épineux (*Hedysarum spinosissimum* ssp. *spinosissimum*), figurant sur la liste régionale (arrêté du 9 mai 1994).

❖ **Helianthemum marifolium**

Cette espèce a été notée :

- à l'ouest de la voie et au nord de la gare :
 - ✓ sur la plate-forme au nord du bassin (2 pieds isolés),
 - ✓ dans les ourlets de la garrigue à romarin, à la rupture de pente du talus qui domine au nord-est et à l'est la plate-forme et le bassin (dizaines de pieds),
 - ✓ dans les microclairières de la garrigue entre la crête du talus et la piste Ouest de la voie (quelques pieds) ;
- à l'est de la voie et au droit de la gare :
 - ✓ en bordure de la bande de roulement de la piste supérieure (quelques pieds),
 - ✓ dans les microclairières de la garrigue à l'est et au-dessus de cette piste (quelques pieds) ;

- à l'est de la voie et au sud de la gare :
 - ✓ sur la bande de roulement de la piste Est (tronçon d'environ 70 m) au droit de l'extrémité sud du quai existant (plusieurs dizaines de pieds),
 - ✓ dans les microclairières de la garrigue sur le talus qui domine la piste Est (plus de 100 pieds),
 - ✓ sur la bande de roulement de la piste Est (tronçon d'environ 70 m) au sud de l'inflexion de cette piste (plusieurs dizaines de pieds).

❖ **Hedysarum spinosissimum**

L'espèce n'a été notée que sur la plateforme au nord du bassin (3 pieds).

3 - Conclusion

Les interférences potentielles se situent :

- au niveau de la plate-forme au nord du bassin (emplacement éventuel des installations de chantier). Cette plate forme terrassée porte une végétation extrêmement lacunaire, qui autorise l'installation d'espèces de milieux ouverts, bien que les conditions édaphiques ne soient pas vraiment favorables ni à l'hélianthème ni au sainfoin (sols rapportés très tassés), ce qui explique le très faible nombre de pieds observés. On remarque par contre l'absence de ces espèces sur l'autre terrain pressenti pour accueillir les installations de chantier plus au sud. En effet, ce terrain porte une friche très dense ;
- au droit des pistes d'accès. Sur la piste supérieure au droit de la gare, les quelques pieds d'hélianthème sont épars en bordure de la bande de roulement. En revanche, ils sont beaucoup plus nombreux et sur la bande elle-même sur les deux tronçons précités de la piste Est. Ils sont également nombreux dans les pelouses en clairière de la garrigue de la pointe comprise entre la piste Est et le coude méridional de la piste supérieure, pointe qui semble incluse dans l'emprise éventuelle des accès. En revanche, le reste de la piste Est, envahi par les grandes herbes et/ou trop humide, est dépourvu de pieds d'hélianthème.

Allongement des quais de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence

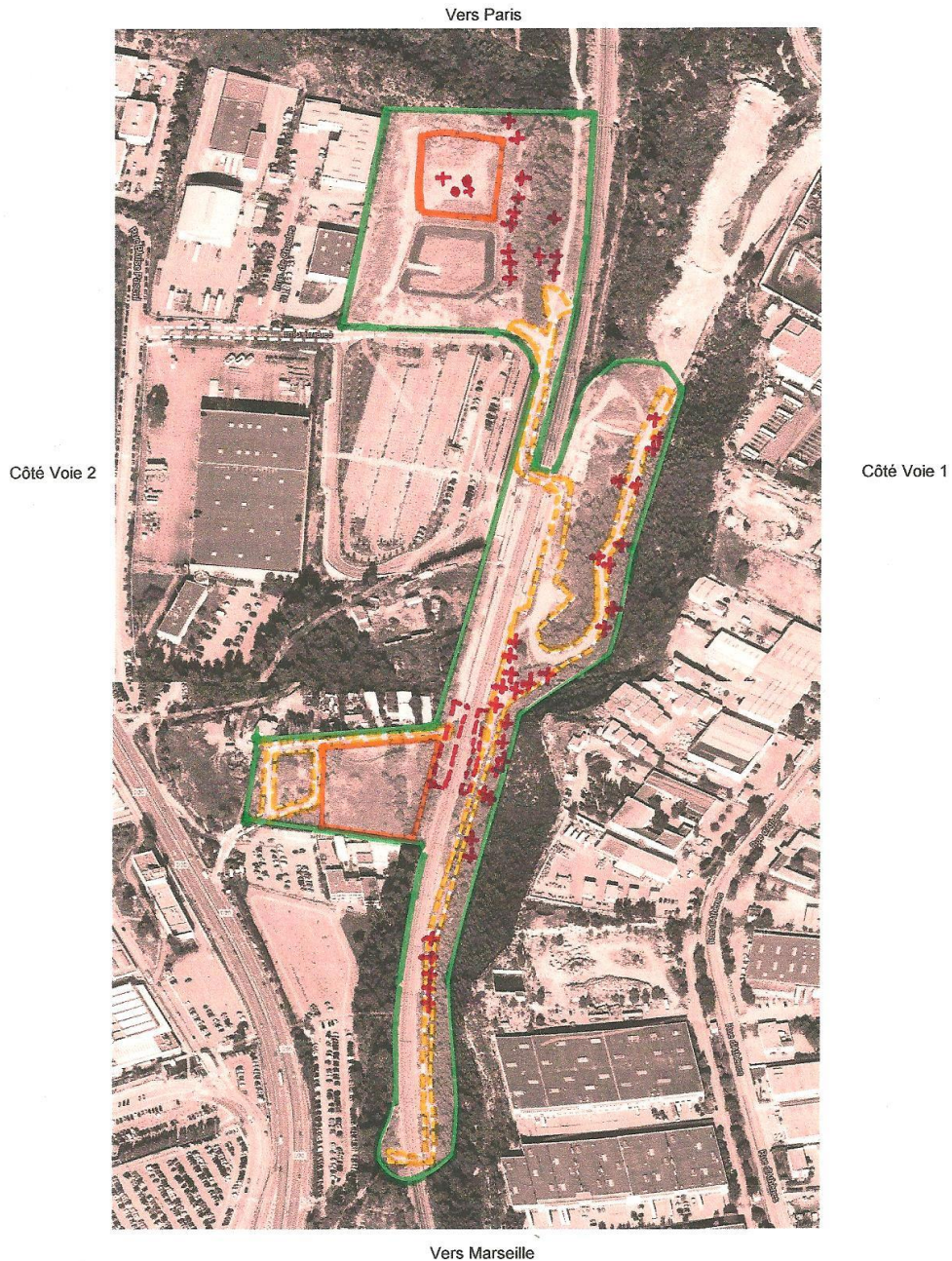
Expertise botanique

Phase APO - Allongement des quais de la gare de VAMP

Périmètre des travaux :

- en rouge : l'emprise de l'allongement des quais
- en orange : l'emplacement éventuel des installations de chantier
- en jaune : les accès au chantier

Périmètre minimum de l'expertise floristique : en vert



- + *Helianthemum mazifolium*
- *Hedysarum spinosissimum*

Allongement des quais de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence
Expertise botanique

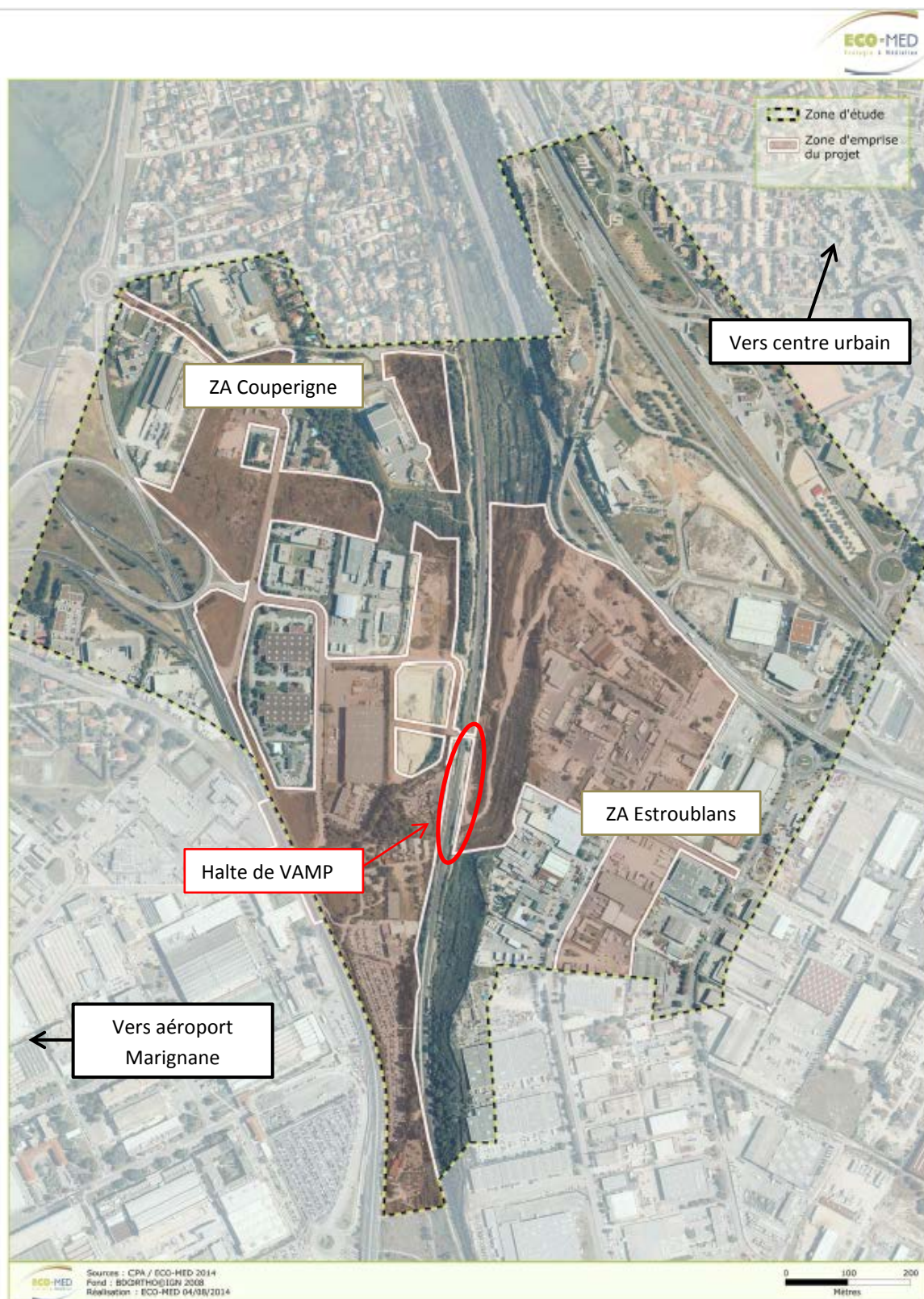
Etude réalisée par :

Bernard REBAUDO Etudes et Conseil en Environnement

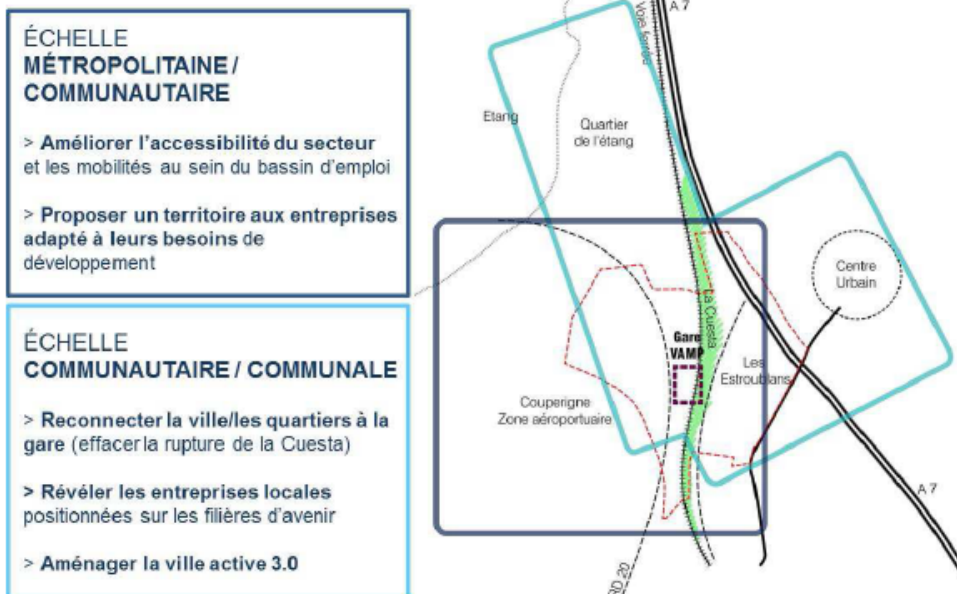
31 avenue du Général BROSSET 13009 MARSEILLE

Tél.: 04.91.41.66.82 - E-mail: rebaudo.bernard@wanadoo.fr

Annexe 8 : Présentation succincte du projet « Cap Horizon »



Zone d'emprise du projet « Cap Horizon » - Source : dossier de dérogation espèces protégées du projet (ECOMED)



Les objectifs du projet « Cap Horizon » - Source : dossier de dérogation espèces protégées du projet (ECOMED)

Extrait du dossier de présentation de l'opération - Source : Pays d'Aix Territoire

1.1. PERIMETRE DU SITE ET PERIMETRE OPERATIONNEL

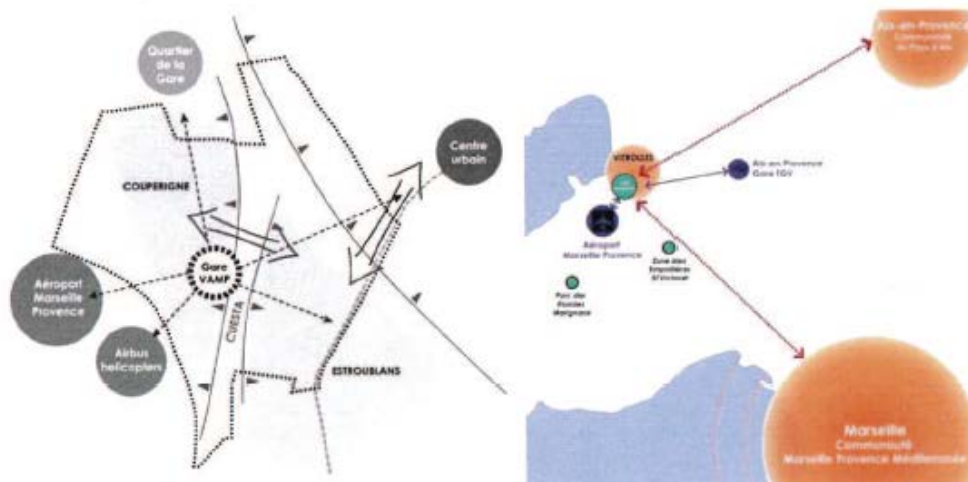
Un site de 80 hectares, bénéficiant d'un positionnement exceptionnel

La Zone d'Aménagement Concerté de Vitrolles Cap Horizon a été créée par délibération du Conseil Municipal en date du 18 juillet 2013.

La ZAC s'inscrit dans un espace économique, identifié par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU de la Commune de Vitrolles comme un secteur à enjeux stratégique à reconquérir.

Le **renouvellement urbain** et la **restructuration du secteur** ont le double objectif :

- d'offrir d'importantes opportunités foncières pour le développement économique et de réconcilier la ville avec ses espaces d'activités en aménageant un lien fonctionnel entre le secteur Couperigne / la gare et la zone des Estroublans.
- d'intégrer les conditions d'une mobilité durable dans un secteur à haut potentiel (Gare, BHNS...)



Un site de 80 ha bénéficiant d'une situation exceptionnelle, au cœur des dynamiques économiques d'envergure métropolitaines

Bénéficiant d'une situation exceptionnelle, à proximité directe de l'aéroport Marseille Provence, à proximité d'Airbus Hélicoptère, desservie par l'A7, la RD113 et la RD20 et par la gare VAMP (Vitrolles Aéroport Marseille Provence), CAP Horizon représente **un espace de renouvellement urbain stratégique**.

Etendu sur 80 ha, CAP Horizon regroupe trois espaces :

- la **zone d'activités de la Couperigne** (plateau inférieur) dans le prolongement des espaces d'activités dédiés à l'aéroport Marseille Provence et à proximité d'Airbus Hélicoptères;
- la **Cuesta**, un espace naturel présentant un dénivelé de près de 35 m ;
- la **partie Nord Ouest de la zone industrielle des Estroublans** (plateau supérieur).

Malgré les atouts en termes d'accessibilité et la proximité géographique de ces différents espaces, les relations entre le haut et le bas demeurent difficiles voire impossibles du fait d'une double rupture constituée de la Cuesta et de la voie ferrée.

1.2. OBJET DE L'OPERATION

Les principes d'aménagement et de programmation de la ZAC Vitrolles Cap Horizon ont été définis sur la base du dossier de création de ZAC approuvé par le Conseil Communautaire et du Projet d'Aménagement et de Développement Durables de la commune de Vitrolles, approuvé par le Conseil Municipal.

1.2.1. Objectifs

CAP Horizon est une opération qui répond à deux objectifs :

- le développement **des mobilités** au sein du bassin d'emploi **en connectant la Gare VAMP à son environnement** (lien avec le plateau haut, liens avec les quartiers périphériques, lien avec l'aéroport) **pour en faire un véritable pôle d'échanges tous modes,**
- le développement économique en **proposant une offre territoriale dédiée à l'activité** dans un **cadre urbain renouvelé de qualité et attractif.**



1.2.2. Parti d'aménagement de la ZAC Cap Horizon

Les principes d'aménagement et d'organisation spatiale

Le parti d'aménagement a pour objectif de **réunir des espaces aujourd'hui disparates**, de **réconcilier le centre urbain de Vitrolles avec ses espaces d'activités**, de **rapprocher la gare VAMP des Vitrollais**, de **s'affranchir de la rupture de la Cuesta** pour reconquérir et révéler un territoire stratégique qui souffre d'un déficit d'image.

Ainsi, même si l'espace CAP Horizon s'étend sur trois espaces aux ambiances marquées (topographie, perceptions, environnement urbain), le parti d'aménagement s'efforce de **créer un espace économique attractif caractérisé par une unité d'ensemble en termes de qualité urbaine et paysagère.**

La définition des principes d'aménagement est basée sur :

- Une approche vernaculaire des équipements existants en privilégiant les requalifications au détriment des créations d'infrastructures ;
- L'organisation et la hiérarchisation des accès et des itinéraires pour rendre les espaces plus lisibles ;
- L'identification du foncier stratégique (bâti ou non bâti) – déterminant pour le parti;
- La mobilisation préférentielle du foncier libre ou sous-occupé ;
- La renaturation des espaces dégradés (notamment la Cuesta) ;
- Une adaptation au contexte (contexte urbain, contexte paysager, contexte naturel ...) ;
- Une approche fonctionnelle et rationnelle des déplacements ;
- La prise en compte des sensibilités écologiques (éviter, restaurer, affirmer des continuités écologiques).

Le parti d'aménagement s'articule **autour d'un cœur de projet constitué de la gare VAMP et des équipements complémentaires qui sont développés pour créer un pôle d'échanges multimodal.**

Les principes d'aménagement retenus se caractérisent par :

- **La requalification de la zone de Couperigne**
 - La requalification du réseau de desserte existant et hiérarchisation du schéma de voirie
 - L'affirmation des accès
 - L'aménagement de liaisons piétonnes reliant les quartiers environnants et Airbus Hélicopters
 - Le développement d'un front urbain structurant le long du RD20
 - La mobilisation des espaces libres ou sous-occupés
 - La composition avec l'existant
 - La préfiguration d'une infrastructure permettant à terme de relier la gare VAMP à l'aéroport en transport en commun en site propre.
- **Le renouvellement urbain des Estroublans**
 - La recomposition / renouvellement de l'existant autour d'un parvis central
 - Le développement de fronts urbains structurant le maillage de voirie
 - Le développement d'un pôle de vie accompagné d'espaces publics
 - La diversité fonctionnelle tournée vers les services aux usagers
 - La mise en œuvre d'un lien fonctionnel entre le haut et le bas – escalator et ascenseurs dans un bâtiment enjambant la Cuesta
 - Le développement de la ville 3.0 – la ville s'immisce dans l'espace économique
 - La valorisation des vues vers l'étang et du paysage perçu depuis l'aéroport (première image de Vitrolles)
- **L'aménagement de la Cuesta**
 - Le développement urbain le long de la voie, inséré dans la pente : développement préférentiel des services, de l'hôtellerie et de petites unités tertiaires qui pourront bénéficier d'un cadre paysager de qualité
 - Création d'un parc urbain en restanques pour mettre en valeur la cuesta aujourd'hui dégradée
 - Le maintien et la restauration de l'écran paysager
 - La création d'une liaison mécanique permettant de relier le haut et le bas de la Cuesta rétablissant un lien direct entre le plateau des Estroublans et la zone Couperigne via la gare VAMP



Schéma de principe du projet Cap Horizon – Source : commune de Vitrolles

Annexe 9 : mesures écologiques préconisées pour la prise en compte des espèces qui feront l'objet d'une demande de dérogation à la protection stricte des espèces

Faune :

- Crapaud calamite (*Epidalea calamita*)

Cette espèce est présente au Sud au sein du Massif de la Nerthe ainsi que sur le plateau de Vitrolles à l'Est. Dans l'inventaire, un individu adulte a été observé à l'Est de la gare ferroviaire ainsi qu'une ponte de plusieurs centaines de têtards dans une mare temporaire au Nord de la gare.

Mesures à mettre en place

Une surveillance écologique des flaques temporaires est à prévoir avec sanctuarisation éventuelle des flaques par un filet de capture à amphibiens.

Période : septembre 2017, février- mars 2018

Flore :

- Héliantheme à feuilles de Marum (*Helianthemum marifolium* subsp. *marifolium* Mill.)

Plusieurs stations ont été identifiées au Nord et au Sud de la gare ferroviaire ainsi qu'à l'Est et à l'Ouest du chemin de fer. Une majeure partie de ces plants se situe en zones compensatoires alors qu'une autre partie se situe au sein de parcelles qui vont être aménagées dans le cadre du projet de CAP HORIZON et SNCF. Au total près de 800 à 900 individus ont été comptabilisés sur le site et 200 à 400 d'entre eux vont être impactés par les travaux au terme de la mise en place des mesures d'évitement et de réduction. En revanche, l'impact résiduel ne prend pas en compte la mesure d'accompagnement (A2) qui comprend la translocation des individus impactés sur les parcelles compensatoires ; l'impact sera donc encore atténué.

Mesures à mettre en place (source Dossier de saisine)

- ✓ **Transplantation des individus impactés** : prélèvement manuel ou mécanique des pieds d'Héliantheme à feuilles de Marum en période de diapause, c'est-à-dire après la fructification et donc la récolte des graines. Une visite de terrain préalable sera nécessaire pour évaluer les possibilités techniques de cette opération de transplantation. Elle permettra notamment de mettre en évidence des difficultés éventuelles ;
- ✓ **Déplacement de la banque de graines du sol** : prélèvement de l'horizon supérieur (0 à 10 cm) du sol à la pelle mécanique ; stockage à court terme ;
- ✓ **Ensemencement à partir de la banque de graines aériennes** : récolte manuelle de graines (au mois de juillet) ; stockage à court terme ; Suite à la réhabilitation des pelouses à Brachypode rameux et des garrigues, la phase de restitution des graines se fera dès lors à la pelle mécanique ou manuellement.
- ✓ **Les graines récoltées seront donc semées dans les parcelles à vocation compensatoire.**

Une autre partie des graines pourra être transmise au CBNMP pour rejoindre les banques de graines conservatoires, ce qui constitue une méthode de conservation ex situ.

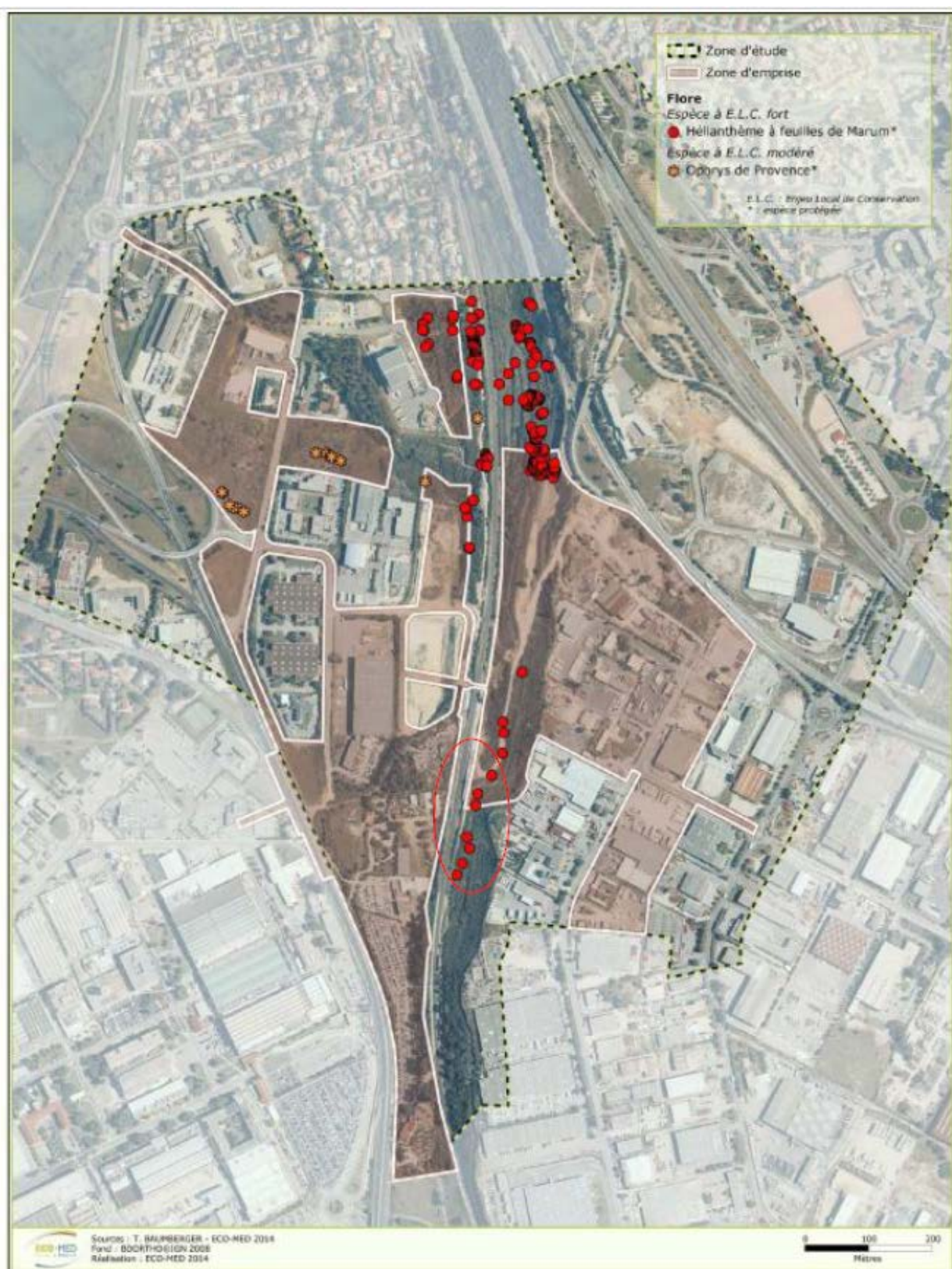
Cette action de génie écologique, expérimentale, sera encadrée par un suivi spécifique.

<i>Epitalea calamita</i> Crapaud calamite	Carte de répartition Europe et France (Source INPN)	
		
Ecologie	Statut de Conservation	
On le retrouve en plaine et en moyenne montagne (jusqu'à 1700m). Il affectionne les milieux ouverts où la végétation est rase avec des zones de sol nu et des zones humides. Son habitat de reproduction est constitué de mares temporaires, d'ornières ou de flaques ensoleillées. En région PACA, on le retrouve principalement en Basse Provence calcaire et siliceuse et dans l'arrière-pays Méditerranéen : les garrigues, maquis, landes et prairies ; ou encore les milieux pâturés ou cultivés. Il est principalement nocturne et se déplace uniquement en marchant. Sa capacité de dispersion est importante, il peut parcourir des distances journalières supérieures à 500 m et des distances migratoires de l'ordre de 1 à 3 km. Le Crapaud calamite se nourrit d'insectes, de larves, de vers de terre, d'escargots et de petites limaces.	Protections	Statut
	Directive habitat Faune Flore	Annexe IV
	Convention de Bonn	-
	Convention de Berne	Annexe II
	Convention de Washington	-
	Protection Nationale	Article 2
	Liste Rouge UICN	Statut
	Liste Rouge UICN Monde	LC
Biologie	Etat des Populations / Tendance d'évolution / Effectifs (Source INPN)	
Le Crapaud calamite est un crapaud massif : sa taille varie de 6 à 8 cm. Son cri nocturne caractéristique est très puissant et s'entend à distance. Il est reconnaissable à la ligne vertébrale jaune claire sur le dessus du dos. Il se reproduit de fin avril à juin par amplexus axillaire. Deux cordons de 3000 à 4000 œufs sont déposés dans l'œuf, les têtards éclosent après 5 à 6 jours.	Raréfaction des populations vers le Nord. Menacé dans le Nord et dans l'Est de la France. Un noyau de population est présent près de l'étang de Berre.	
	Enjeu Local de Conservation	
	Son état de conservation est évalué à "défavorable inadéquat" en région méditerranéenne.	
Mesures de Gestion	Etat actuel dans la ZSC	
	Distribution des effectifs dans la ZSC	
	Non concerné	
	Milieux Favorables dans la ZSC	
	Non concerné	
	Etat de Conservation dans la ZSC	
	Non concerné	

<i>Helianthemum marifolium</i> Mill. Hélianthème à feuilles de Marum Famille : Cistacées	Carte de répartition Europe et France (Source INPN)	
 Photographie de www.floreAlpes.com		
Ecologie	Statut de Conservation	
Cette espèce est endémique au Sud-est de la France. On la retrouve également sur les sols chauds et arides au Maghreb, au Sud de l'Italie, en Espagne et en Grèce. Elle se développe au sein des garrigues et des pinèdes clairsemées autour de l'Etang de Berre. Elle tolère mal la concurrence végétale, c'est pourquoi le débroussaillage pastoral est recommandé pour préserver cette espèce dans les milieux ouverts et semi-ouvert.	Protections	Statut
	Directive habitat Faune Flore	-
	Convention de Bonn	-
	Convention de Berne	-
	Convention de Washington	-
	Protection Nationale	Livre rouge Tome2
Phénologie	Liste Rouge UICN	
Les premières feuilles apparaissent vers Février-Mars et la floraison jaune est visible de mars à juin. En octobre, la plante est la plus vigoureuse et résistante, c'est la période la plus favorable pour la transplanter.	Liste Rouge UICN Monde	Statut
	Liste Rouge UICN Europe	-
	Liste Rouge UICN France	LC
Biologie	Etat des Populations / Tendances d'évolution / Effectifs (Source INPN)	
L'Hélianthème à feuilles de Marum est une espèce vivace de 5 à 20 cm de haut. Le diamètre de la corolle est de 8 à 15 mm et sa couleur est jaune. Ces feuilles sont élargies en cœur, d'un vert très sombre sur le dessus et blanches à la face inférieure.	Raréfaction des populations dû à l'artificialisation des milieux et à la déprise pastorale..	
	Enjeu Local de Conservation	
	Espèce endémique de la région PACA déclarée comme quasi-menacée.	
Mesures de Gestion	Etat actuel dans la ZSC	
Préservation des zones ouvertes, débroussaillage pastoral conseillé. Translocation des pieds d'Hélianthème et de la terre de surface en octobre pour permettre la récupération des graines du sol.	Distribution des effectifs dans la ZSC	
	Non concerné	
	Milieux Favorables dans la ZSC	
	Non concerné	
	Etat de Conservation dans la ZSC	
	Non concerné	



Carte de la localisation des espèces d'amphibiens soumises à la dérogation par rapport à l'emprise du projet
 Source : Dossier de SAISINE



1 Carte de la localisation des espèces végétales soumises à la dérogation par rapport à l'emprise du projet
 Source : Dossier de SAISINE