

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

Ministère chargé 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 : 27.11.2017 Dossier complet le : 29.11.2017 N° d'enregistrement : F09317P0371

1. Intitulé du projet

Aménagement du Pôle d'échange Multimodal de Saint Antoine, Marseille, 15ème arrondissement

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 Aix Marseille Provence Metropole

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale Monsieur Jean-Claude Gaudin, Président

RCS / SIRET 202101541807000171 Forme juridique 7344 - Métropole

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, plates-formes et de terminaux intermodaux	Aménagement de la halte ferroviaire de Saint Antoine en pôle d'échange multimodal
6) Infrastructures routières a) construction de routes classées dans le domaine public (...)	Création d'un accès routier (voie de bouclage réservée aux bus) au pôle d'échange multimodal.

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 d'aménagement du pôle d'échange multimodal de Saint Antoine concerne la création d'une esplanade qui améliore la visibilité de la halte ferroviaire existante depuis l'avenue de Saint Antoine.

Les principaux aménagements sont :

- la création d'une large esplanade piétonne entre l'avenue de St Antoine et la halte ferroviaire avec cheminement piéton visible et confortable depuis le boulevard Thollon vers la halte ferroviaire;
- la création d'une voie de bouclage adapté aux bus et aux cars depuis l'avenue de St-Antoine et dans le prolongement du boulevard Thollon;
- le déplacement de l'arrêt BHNS "St Antoine Béranger" sur l'avenue de St Antoine, face à l'esplanade du PEM, si l'intérêt est avéré et le coût raisonnable.

Les bâtiments en front de rue (maisons de ville numérotées 64 à 80 avenue de St Antoine) seront démolis.

4.2 Objectifs du projet

L'aménagement du pôle d'échanges de Saint-Antoine prévoit :

- un pôle d'échange qui s'intègre dans une trame et des fonctions urbaines existantes (le noyau villageois de St-Antoine) et qui les valorise.
 - une localisation au carrefour de l'axe historique et commercial nord-sud de l'avenue de St Antoine et l'axe est-ouest du bd Tholon porteur des principaux équipements.
- Le projet vise à améliorer et renforcer l'usage des transports collectifs, tout en valorisant et renouvelant la trame urbaine existante.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

En phase travaux, les travaux s'enchaîneront selon les phases suivantes:

1- démolition des bâtiments situés en front de rue. Si l'état du bâti le permet, le bâtiment central qui a été, autrefois, un relais postal, pourrait être préservé et intégré à l'aménagement urbain sous forme d'une grande halle permettant d'accueillir des équipements légers (billetterie, zone d'attente à l'abri, panneaux d'information sur les bus et TER, DAB, parking à vélo...).

2- travaux de dépollution des sols si cela s'avère nécessaire.

3- travaux sur les réseaux: dispositif de rétention si nécessaire, conteneurs enterrés pour la collecte sélective, vidéo-protection, enfouissement ou dévoiement des réseaux secs, création ou réhabilitation des infrastructures publiques (eaux usées, adduction en eau potable, eaux pluviales) si nécessaire.

4- aménagement urbain et paysager: création de l'esplanade, de la voie de bouclage pour les bus, de l'allée piétonne, aménagements paysagers de la place (plantation d'arbres et de massifs).

Si le déplacement de l'arrêt BHNS "St Antoine Béranger" est acté, ces travaux interviendront en dernière phase.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La halte ferroviaire gagnera en visibilité depuis les espaces publics (pôle commerçant de l'avenue de St Antoine) et donc en fréquentation.

Les cheminements piétons, autour de la nouvelle place, seront agréables et confortables.

En phase exploitation, les bus de la RTM et de la SMITEEB pourront s'arrêter au plus près de la halte ferroviaire dans une gare routière sûre et agréable pour les usagers. Ces bus pourront effectuer des manoeuvres de retournement de fin de ligne en toute sécurité grâce à la voie de bouclage prévue dans le PEM.

L'arrêt du BHNS (ligne B2 Bougainville-Vallon des Tuves) est situé sur l'avenue de Saint Antoine à 50m du futur PEM. La ligne ne sera pas déviée à l'intérieur du PEM afin de maintenir son objectif de cadence. Eventuellement, l'arrêt pourrait être rapproché d'un vingtaine de mètres du PEM.

Ces aménagements visent à encourager les déplacements par transports collectifs.

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).
 Projet soumis à une demande de déclaration d'utilité publique pour obtenir la maîtrise foncière d'une dernière parcelle privative et fixer les indemnités d'éviction des commerces.

Le projet n'est soumis à aucune autre procédure:

- loi sur l'eau : il s'agit d'un site déjà urbanisé; il est prévu l'imperméabilisation de 1700m² supplémentaire, avec rejet dans le réseau pluvial urbain; les rejets ne se font pas dans un cours d'eau et la surface est inférieure au seuil de la déclaration de travaux au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement: le projet n'est pas soumis à déclaration,
- défrichement/N2000/dérogation espèces protégées: il s'agit d'un milieu urbain éloigné de tout boisement ou espace naturel
- patrimoine culturel: pas de monument historique ou site classé à proximité.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Aménagement du pôle d'échange devant la halte ferroviaire de Saint Antoine	5500 m ²
Création d'une voie de bouclage dans le PEM	125 ml

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

n° 62 à 82, avenue de Saint Antoine
 13015 Marseille

Coordonnées géographiques¹

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

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

Point de départ :

Long. 05° 21' 23 " E Lat. 43° 22' 12 " N

Point d'arrivée :

Long. 05° 21' 26 " E Lat. 43° 22' 10 " N

Communes traversées :

Marseille

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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

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

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

La ligne ferroviaire Aix Marseille a fait l'objet d'une première tranche de travaux entre 2006 et 2008, incluant l'ouverture de la halte ferroviaire de St Antoine. Une 2ème tranche de travaux va être réalisée incluant l'allongement du quai de la halte de St Antoine. Chaque tranche du projet de modernisation ferroviaire a été soumise à DUP (avant 2006 et courant 2017).

Par ailleurs, le quartier fait l'objet d'une opération importante de requalification urbaine.

Le projet de pôle d'échange vient compléter cette amélioration de l'offre de transport public à l'interface avec le quartier.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive GARMEN, 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/sino/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet, entièrement en zone urbaine, est situé à : - 1km à vol d'oiseau à l'est de la ZNIEFF de type 1 le marinier moulin du diable - à 1,3km à l'est de la ZNIEFF type 2 Chaîne de l'Estaque et de la Nerthe - à 1,3km de la limite du PNA Aigle de Bonelli domaines vitaux
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	commune de Marseille
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	projet situé au nord de la ville de Marseille, très éloigné du parc national des Calanques
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) approuvé par le conseil communautaire de MPM le 28/06/2010.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRn Feu de forêt prescrit le 08/04/2005 PPRn Inondation par ruissellement et coulée de boue, prescrit le 12/12/2003 PPRn Mouvement de terrain - Affaissements et effondrements liés aux cavités souterraines (hors mines) approuvé le 29/10/2002 PPRn Mouvements différentiels de terrain - phénomène retrait/gonflement d'argiles approuvé le 27/06/2012 --> secteur à priori sans enjeu (B2) --> le secteur n'est concerné par aucun risque naturel, ni par le risque technologique. L'avenue de Saint Antoine est cependant une voie inondable au PLU.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans la base de données BASIAS, le site du projet n'est concerné par aucun recensement d'activités polluantes. Toutefois, sur le site même, une ancienne station service était présente (non recensée dans la BD Basias); un abattoir de volaille est toujours en activité. Le programme de maîtrise d'oeuvre de cette opération prévoit d'ores et déjà une mission de recherche de pollution et un marché de dépollution si cela s'avère nécessaire.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site N2000 "Chaîne de l'Etoile, massif du Garlaban" (FR09301603) est situé à 1,4km à vol d'oiseau de la zone d'emprise du projet.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	situé à 4,3 km du massif de la Nerthe, 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 ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est éloigné de tout cours d'eau (le plus proche étant le ruisseau des Ayalades) et ne nécessite aucun prélèvement d'eau. -> pas d'incidences sur le milieu aquatique
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'induit que des décaissements modérés du terrain naturel dans les couches superficielles et n'engendrera pas de modification des écoulements souterrains. -> pas d'incidences sur les masses d'eaux souterraines
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet nécessite la démolition des bâtiments existants. Les gravas issus de ces démolitions seront triés et recyclés dans la mesure du possible et selon les règles applicables (Plan de Prévention et de Gestion des Déchets issus de chantiers du Bâtiment et des Travaux Publics). Il n'est pas prévu de travaux de terrassements conséquents (pas d'aménagements souterrains) nécessitant des mises en décharge de matériaux géologiques. -> pas d'incidences
	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"/>	Le projet induit un besoin en matériaux d'apports pour la constitution des couches de forme et les divers revêtements. Les matériaux seront issus de carrières régulièrement exploitées. Les volumes en jeu sont très faibles car le terrain est plat, sans aucun besoin de remblais. -> incidences limitées à l'apport de matériaux pour les revêtements et aménagements
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"/>	Le projet est situé dans un contexte urbain où les milieux naturels sont inexistant. Les seuls arbres et arbustes sont situés en bordure de voie ferrée (nombre < 10, arbres de Judée, platanes, grenadiers, lauriers tin...). Ceux-ci seront maintenus dans la mesure du possible. Aucun nid n'a été observé dans ces arbres et arbustes. La biodiversité ne sera pas affectée et il n'y aura pas de coupure de continuités écologiques. -> amélioration du cadre paysager par maintien et augmentation de la végétalisation des abords du PEM
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet en milieu urbain ne présente aucune connexion avec les sites Natura 2000 et/ou ZNIEFF, ni aucun habitat ou habitat d'espèces inscrits au FSD de ces sites. -> pas d'incidences

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-> pas d'incidences
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-> pas d'incidences
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-> pas d'incidences
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les eaux pluviales collectées seront rejetées dans le réseau pluvial de la ville en accord avec la SERAM. Si cela s'avère nécessaire, le maître d'oeuvre retenu devra réaliser un système de rétention en compensation de l'imperméabilisation liée aux nouvelles infrastructures (1700m2). Ce dispositif sera à faire valider par la Direction de l'Eau et de l'Assainissement de la métropole. -> impact résiduel nul suite à la mise en place de mesures de rétention
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	-> pas d'incidences
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'objectif de cet aménagement est l'amélioration de l'usage des TC (bus et TER) et des modes doux (cheminements piétons et cyclables desservant le PEM). La mise en valeur de la halte ferroviaire induit également un accroissement de la fréquentation du parking relais et le recours au TER pour se rendre au centre-ville de Marseille ou Aix-en-Provence. Localement, il y aura donc accroissement du trafic et des déplacements avec report vers les TC -> Incidences positives à l'échelle du quartier (15ème ardt)
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	En phase de travaux, le projet sera source de nuisances pour le voisinage, notamment sonores. Cependant, le contexte urbain est déjà bruyant. Une fois en service, le PEM induit une modification du parcours des bus sans pour autant être source de nouvelles nuisances sonores (ces bus transitent déjà dans ce secteur). -> pas de nuisances sonores supplémentaires dans ce secteur urbain déjà très circulé (avenue de St Antoine et voie ferrée).

	<p>Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, les engins de chantier peuvent générer des nuisances olfactives liées au fonctionnement des moteurs. En phase d'exploitation, les nuisances seront similaires à l'existant, le trafic global n'étant pas appelé à augmenter du fait du projet. -> pas d'augmentation des nuisances</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux (démolition et terrassement du site), les engins de chantier seront sources de vibrations. En phase d'exploitation, le niveau global de vibrations sera voisin de l'état actuel. -> pas d'augmentation des nuisances</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le chantier sera réalisé de jour et ne devrait donc pas engendrer de pollution lumineuse supplémentaire. Une fois en service, le PEM sera éclairé à la nuit tombée afin de demeurer un site sûr et confortable pour les usagers, tout comme les abords urbains du secteur. -> pas d'augmentation des nuisances</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase de chantier, les engins de travaux émettent des polluants s'ajoutant à ceux du trafic automobile dense dans ce secteur urbain. L'utilisation de matériels aux normes limite cet impact. Une fois en service, les bus sont une source de pollution, comme en situation actuelle. Cependant, le report modal permet de limiter le trafic automobile ce qui évite une part de pollution. -> pas d'augmentation des nuisances, -> amélioration de la situation par report modal</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'imperméabilisation de surfaces nouvelles engendre une augmentation des rejets d'eaux pluviales. L'emprise concernée, hors emprises déjà imperméables, est de l'ordre de 1700m². Les eaux pluviales seront récupérées par des caniveaux et rejetées dans le réseau pluvial de la ville. Le maître d'oeuvre devra proposer, si nécessaire, une solution de rétention afin de ne pas charger le réseau de la ville trop brusquement en cas d'orage. -> impact résiduel nul du fait de la mesure de rétention</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet engendrera des déchets inertes et non dangereux : déchets verts si abattage d'arbres et matériaux inertes issus des démolitions des bâtiments. Une analyse des matériaux constitutifs des bâtiments sera réalisée préalablement à leur démolition pour définir les moyens employés et les exutoires des matériaux de construction. Les déchets seront triés et recyclés si possible, ou mis en décharge, conformément au Plan de Prévention et de Gestion des Déchets Issus de chantier du Bâtiment et des Travaux Publics. -> pas d'incidences significatives</p>

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"/>	Le contexte urbain et l'occupation actuelle des terrains limitent le risque de découverte de vestiges archéologiques. Toutefois, toute découverte fortuite en phase de travaux fera l'objet d'une déclaration aux services de la DRAC afin de définir les mesures de sauvegarde éventuelles. -> pas d'incidences
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Amélioration de la visibilité et de l'accessibilité de la halte ferroviaire de Saint Antoine depuis l'avenue de Saint Antoine ce qui doit favoriser le recours aux transports collectifs. Déplacement ou cessation des activités économiques utilisant les locaux voués à la démolition (abattoir, snack, auto-école). -> amélioration du cadre urbain -> indemnités d'éviction ou relocalisation des activités

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 :

Le projet de pôle d'échanges de St Antoine est inclus dans le projet de renouvellement urbain de Plan d'Aou / Saint Antoine / La Viste (signature d'une convention par l'ensemble des partenaires le 22 septembre 2005). Le projet est également lié aux travaux de modernisation de la voie ferrée Aix-Marseille.

Pour le secteur du Plan d'Aou, la requalification globale du quartier est bien avancée et se structure autour :

- du réaménagement du boulevard du Commandant Robert Thollon qui se termine sur la Place du Sud constituant une entrée vers le plateau du Plan d'Aou.
- au niveau de l'intersection Boulevard Thollon / Avenue de Saint Antoine : le pôle d'échange multimodal, objet du présent cas par cas, qui vient finaliser le projet "transport" du PRU (halte de Saint-Antoine et desserte du quartier par le Bus à Haut Niveau de Services).

Les aménagements visent à améliorer le fonctionnement urbain: désenclavement du plan d'Aou, amélioration de la desserte en transports collectifs (TER et BHNS), amélioration du cadre urbain et des cheminements piétons et cyclables, mixité sociale dans les programmes de construction / équipements...

L'aménagement du pôle d'échange multimodal s'inscrit dans cet objectif d'amélioration du fonctionnement urbain et de la desserte par les transports collectifs des quartiers nord de Marseille.

Les effets cumulés sont largement positifs pour le développement urbain de ces quartiers et leur meilleure desserte en TC.

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) :

Effets négatifs pressentis:

- augmentation de l'imperméabilisation --> mise en place d'un dispositif de rétention (bassin enterré / connexion avec le bassin en aval du parking / noues paysagères...) afin de ne pas augmenter la charge du réseau pluvial de la ville en cas de fort orage.
- suppression d'activités économiques (abattoir, snack, auto-école) --> aide à la relocalisation des activités ou indemnités d'éviction.
- bruit et poussière en phase chantier (démolition de bâtiments, dépollution, terrassements...) --> effets inhérents à tout chantier; arrosage du chantier pour éviter la dispersion des poussières, travaux en journée avec des engins aux normes.

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.

Au regard des avantages du projet et du peu d'impacts négatifs, le projet de PEM doit être dispensé d'étude d'impact. En effet, le PEM de St Antoine vient conforter et rendre plus lisible l'accès à la halte ferroviaire de St Antoine, qui aujourd'hui est confidentielle; il facilite les échanges entre différents modes de transports: TER, bus de la RTM et du SMITEEB, marche à pied, vélo, voiture (un parking relais a été ouvert début 2016 le long de la halte ferroviaire). Ce projet est inscrit en emplacement réservé dans le PLU de la ville de Marseille; il répond aux objectifs du SCOT (renforcer les centralités) et du PDU (améliorer l'intermodalité). L'esplanade du PEM constituera une amélioration significative du paysage urbain par rapport à l'existant par création d'une véritable place de village reliée aux TC. Le projet améliore considérablement l'existant: facilitation du report modal, cadre urbain de qualité, végétalisation, traitement des eaux pluviales et dépollution des sols si besoin...

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

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

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

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

Objet

9. Engagement et signature

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

Fait à

Marseille

le,

16/10/2017

Signature

METROPOLE Aix MARSEILLE PROVENCE

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

