

Val' Tram

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Établissement des servitudes d'ancrage en façade privée – Ligne aérienne de contact

2 – Notice explicative



TVAL	ADM	PEC	RAP	REG	MOE	06636	A
Projet	Mission	Famille de document	Type de document	Domaine	Emetteur	Chrono	Indice

NOMENCLATURE

TVAL_ADM_PEC_RAP_REG_MOE_06636_A

SUIVI DES MODIFICATIONS

Indice	Date	Modifications	Auteur	Vérification	Approbation
A	01/10/2024	Création du document	DNS	CMT	SDE

CONTACTS

Entité	Contact	Adresse
MAITRISE D'OUVRAGE Métropole Aix-Marseille-Provence MAMP	Nathalie CASTAN nathalie.castan@ampmetropole.fr	Métropole Aix-Marseille-Provence Immeuble « Le Balthazar » 2 bis, quai d'Arenc - RDC 13002 Marseille
ASSISTANCE MAITRE D'OUVRAGE Conduite d'opération SYSTRA	Stéphane EYCHENNE seychenne@systra.com	Agence Sud-Est MARSEILLE Immeuble Grand Large 7-9, boulevard de Dunkerque 13572 MARSEILLE Cedex 02
MAITRISE D'ŒUVRE Mandataire INGEROP	Romain COIFFET romain.coiffet@ingerop.com	Ilôt Allar, Bât C, 4ème étage 7 rue du Devoir, CS 80506 13344 Marseille Cedex 15
MAITRISE D'ŒUVRE Cotraitant FONDASOL	Emmanuel PARDO emmanuel.pardo@fondasol.fr	290 Rue des Galoubets, 84140 Avignon
MAITRISE D'ŒUVRE Cotraitant STRATES-OA	Hervé VADON h.vadon@strates-oa.fr	2 rue de Belfort 69004 Lyon

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
LISTES DES FIGURES ET TABLEUX.....	3
ARTICLE I. INTRODUCTION	4
ARTICLE II. MAITRE D'OUVRAGE DE L'OPERATION.....	5
ARTICLE III. RAPPEL DES DECISIONS ET AUTORISATIONS PRISES	6
ARTICLE IV. PRESENTATION DU PROJET OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE	6
IV.1 CARACTERISTIQUES DU PROJET	6
IV.2 LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS DU PROJET	7
IV.3 LA LIGNE AERIENNE DE CONTACT	8

LISTES DES FIGURES ET TABLEUX

Figure 1 : Carte du projet Val'Tram..... **Erreur ! Signet non défini.**

Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.

Article I. INTRODUCTION

Le projet d'extension de la ligne de tramway d'Aubagne, projet nommé Val'Tram, nécessite l'aménagement d'ancrages en façade de certains immeubles riverains pour permettre l'installation de la ligne aérienne de contact (LAC).

Ces ancrages sont rendus nécessaires par la densité des réseaux sur des sites fortement urbanisés qui rendent très difficile la pose de nouveaux mâts supports. Ils permettent également d'améliorer notablement l'environnement urbain par la suppression de mâts existants et de maintenir l'ensemble des fonctions urbaines des rues.

Tous les propriétaires des immeubles concernés par ces accrochages en façade ont été contactés. Toutes les copropriétés (5) ont signé une convention amiable de servitude d'appui pour les lignes aériennes en façade, pour un total de six ancrages.

Ce dossier d'enquête publique de la commune d'Aubagne concerne 5 copropriétés, comprenant 6 ancrages pour la ligne aérienne de contact.

Après enquête, les autorisations de pose des ancrages feront l'objet d'un arrêté, pris par le Maire de chaque commune concernée, instaurant une servitude d'ancrage en façade sur les immeubles riverains pour permettre l'installation de la ligne aérienne de contact, ainsi que les éventuels dispositifs d'éclairage public associés à la nouvelle ligne de tramway.

Article II. MAITRE D'OUVRAGE DE L'OPERATION

Le maître d'ouvrage du projet Val'Tram est la Métropole Aix Marseille Provence.



BP 48014 – 13567 Marseille cedex 02

Téléphone : 04 91 99 99 00

Article III. RAPPEL DES DECISIONS ET AUTORISATIONS PRISES

Le projet Val'TRAM a fait l'objet d'une concertation préalable en 2021, au titre des dispositions de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme relatives à l'information et à la participation du public.

Par délibération MOB 003-10498/21/CM le Conseil de la Métropole a approuvé le bilan de la concertation préalable pour l'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse (Val'TRAM).

Le projet, nécessitant éventuellement de recourir aux procédures d'expropriation et étant par ailleurs soumis à la réalisation d'une étude d'impact, a fait l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, conformément à l'article L110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et menée conformément aux articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'environnement. L'enquête publique s'est déroulée du 15 mai 2023 au 20 juin 2023 inclus.

Par délibération MOB 006-14516/23/BM du 12 octobre 2023, la Métropole a approuvé la déclaration de projet relative à l'utilité publique des travaux nécessaires à l'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse (Val'TRAM), incluant l'extension du centre de maintenance et la création de parcs relais.

Par arrêté n° 2023-43 du 20 décembre 2023, le Préfet des Bouches-du-Rhône a déclaré d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne de tramway dite Val'TRAM sur les communes situées entre Aubagne et La Bouilladisse, par la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Article IV. PRESENTATION DU PROJET OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

IV.1 Caractéristiques du projet

Le projet du Val'Tram consiste au prolongement de la ligne T du tramway d'Aubagne sur près de 14 km jusqu'à la commune de La Bouilladisse. Le tracé réutilise en grande partie l'emprise de l'ancienne voie ferrée dite « voie de Valdonne » et parcourt cinq communes comptant au total environ 60 000 habitants (du nord au sud) : La Bouilladisse, La Destrousse, Auriol, Roquevaire et Aubagne. Le tracé étant en majeure partie en voie unique, les 11 nouvelles stations sont principalement conçues en voie double afin de permettre le croisement des tramways.

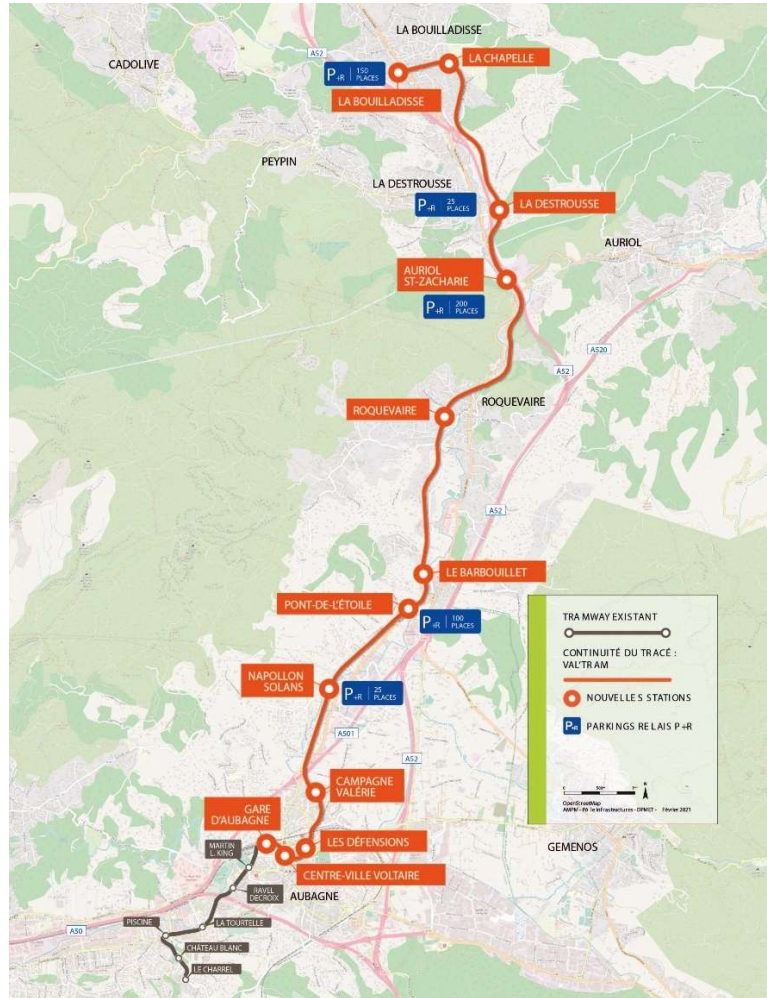


Figure 1 : Carte du projet Val'Tram.

Le projet prévoit le réaménagement des rues où le tramway s'insère dans le but d'une requalification plus globale à l'échelle du centre-ville d'Aubagne. Il intègre également la réhabilitation et création de nombreuses infrastructures le long de la voie de Valdonne : reprise de la plateforme et voiries, stations, ouvrages d'art (plus de 80 ouvrages de type ponts-rails, ponts-routes, tunnels, murs de soutènement), pôles d'échanges, parcs relais, poche de stationnement, ainsi que la mise en place de tous les systèmes nécessaires au bon fonctionnement du tramway (Radio, courants faibles, énergie, LAC, éclairage, etc...). Dans le cadre de ce projet, il est également prévu l'acquisition de 4 nouvelles rames de tramway ainsi que l'extension du dépôt et son adaptation au nouveau matériel roulant.

IV.2 Les enjeux et les objectifs du projet

Le Val'TRAM répond aux objectifs de la Métropole Aix-Marseille-Provence inscrits dans l'Agenda de la mobilité et le Plan de Mobilité Métropolitain. La collectivité s'engage ainsi à réduire les déplacements automobiles (et la pollution) au profit des transports en commun et des modes actifs (vélo et marche).

Le Val'TRAM répond à plusieurs enjeux présentés ci-dessous :

- Offrir une meilleure desserte du territoire en desservant la haute vallée de l'Huveaune vers La Bouilladisse et la vallée de la Sainte-Baume (Auriol / Saint-Zacharie). Les 11 nouvelles stations, entre Aubagne et La Bouilladisse, irrigueront les bassins d'emploi et de vie actuels et futurs. Sont ainsi desservis dans un rayon de 1 km autour des futures stations 39 700 habitants et 12

600 emplois, auxquels s'ajoute un potentiel de 2 600 habitants supplémentaires.

- Développer l'accessibilité aux stations et l'intermodalité, sur l'axe La Bouilladisse-Aubagne, dont le principal axe routier (RD96) est particulièrement engorgé aux heures de pointe.
- Favoriser l'écomobilité en proposant les solutions adéquates et en créant des itinéraires pour favoriser les modes doux.
- Améliorer la qualité de vie grâce à des désengorgements des axes routiers Nord-Sud, et la diminution des circulations de bus et cars permettant d'améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière, de diminuer les nuisances sonores liées aux trafics routiers, les émissions de polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.
- Réaménager et améliorer la qualité de l'espace public en lien avec la création des stations.
- Améliorer la performance pour les utilisateurs dans un couloir géographiquement contraint, saturé par les déplacements domicile travail de façon à opérer un transfert modal et augmenter la fréquentation des transports en commun.
- Valoriser un patrimoine d'exception en utilisant la voie désaffectée pour prolonger la ligne existante. La voie existante est empruntée sur un tronçon de 13,2 km, avec de nombreux ouvrages existants : deux tunnels de 100 et 200 m et d'une cinquantaine de ponts rail.
- Inscrire un projet intelligent en prolongeant l'existant : le projet s'inscrit majoritairement dans des emprises existantes. Il permet une connexion au réseau existant de tramway, l'optimisation du parc des rames existantes et du centre de maintenance déjà en activité.

IV.3 La Ligne Aérienne de Contact

Le principe d'alimentation du tramway se fait par ligne aérienne qui achemine l'énergie des postes redresseurs ou sous-stations jusqu'aux rames et assure l'échange de puissance entre rames lors des freinages électriques.

La tension à vide est de 790 V continue avec une tension en charge de 750 V continue.

L'énergie de traction en ligne est fournie par des postes redresseurs ou sous-stations d'une puissance unitaire de 900 kW. Ces sous-stations sont positionnées le long de la ligne. L'énergie est remontée régulièrement sur la ligne aérienne de contact sur les poteaux ou sur du bâti.

Les lignes aériennes sont suspendues soit sous des haubans transversaux qui peuvent être accrochés sur des poteaux supports ou sur des ancrages en façade des immeubles, lorsque la hauteur du bâtiment est suffisante et lorsque la structure du bâtiment le permet, soit sous des consoles fixées sur un poteau latéral ou central.

Généralement, les ancrages en façades sont installés dans :

- Les secteurs ou l'implantation de poteaux n'est pas possible :
 - Lorsque la présence de réseaux ne permet pas la réalisation de massifs ;
 - Lorsque les contraintes associées à l'aménagement urbain sont trop importantes.
- Des secteurs où la gêne visuelle occasionnée par des poteaux est trop importante (les ancrages en façade sont en effet plus légers, plus discrets et plus esthétiques que les poteaux), tels que les quartiers à haute valeur patrimoniale.

Afin de limiter les risques d'échec des formalités administratives de servitude avec les propriétaires des immeubles concernés, les ancrages en façade sont, autant que possible, prévus d'être implantés au droit des planchers, des chaînages d'angle, des piliers de béton ou des murs mitoyens (ces zones ont, par ailleurs, une meilleure résistance structurelle).

Il convient également d'éviter autant que possible les éléments architecturés des façades (chaînes d'angle en pierre apparente, pilastres ornementaux, bandeaux moulurés, etc.).

La hauteur des ancrages en façade varie généralement entre 6,5 et 8,5m.

Conformément à l'article 49 de l'arrêté Interministériel du 17 mai 2001, des distances minimums sont à respecter au voisinage des bâtiments, et notamment par rapport aux balcons et fenêtres.