

## **ANNEXE 2**

### **Plan de situation**



**Légende:**

- Aire d'étude

0 250 1250 m



## Linéaire d'étude





## **ANNEXE 3**

### **Photographies du site**

2.4.1.2. Paysage local

2.4.1.2.1. Description analytique du parcours d'ouest (tunnel du Resquiadou) en est (av André Roussin)

C'est par un éclat de lumière vive et éblouissante que débute la perception de la RD 568 au sortir du tunnel du Resquiadou vers Marseille.

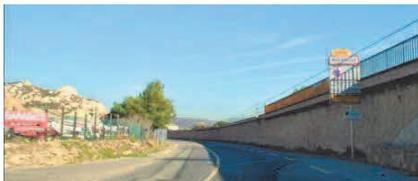
Au travers du parfait demi-cercle, le viaduc SNCF du Resquiadou barre l'horizon à hauteur de regard et des pins, de part et d'autre de la voie cadrent les vues.



Sitôt sorti du tunnel, la RD 568 entame un virage prononcé à gauche, mettant la route en parallèle avec l'ouvrage ferroviaire. C'est dans ce virage que l'on perçoit furtivement sous les voûtes du viaduc le bleu profond de la mer, toute proche en contrebas et que l'on devine succinctement la profondeur vertigineuse du vallon enjambé.

Passé le virage, le viaduc agit comme un guide ininterrompu et rectiligne vers la gauche, au travers des emprises d'activités sur l'arc collinaire qui les domine.

La pression du relief est forte et ses teintes claires reflètent vivement les rayons du soleil.



Par la suite, cette frange végétale est prolongée d'une longue clôture linéaire et hétéroclite laissant voir à travers ses mailles les embarcations en cours de maintenance et plus loin, la mer par courtes apparitions. On perçoit également en arrière de la clôture, une voie d'accès parallèle à la RD 568 et qui pose une distance avec les activités portuaires.



Sur la gauche, le relief du coteau s'épuise enfin, et se termine au rond point par un important mur de soutènement en moellons supportant la montée des usines et rappelant le calepinage des ouvrages d'arts ferroviaires ainsi que le passé industriels du site des carrières en surplomb.

Le regard est ici partagé entre d'une part la prégnance forte du coteau végétalisé grignoté et dominé par les premières habitations de l'Estaque et d'autre part le vaste terrain vague, purgé de ses activités portuaires et dans l'attente d'une nouvelle histoire.

Ce large ruban littoral dénudé laisse porter le regard au loin, sur le bassin et la baie.



Passé le petit giratoire, l'axe de la RD 568 se fait rectiligne, orienté directement sur l'entrée de l'Estaque marqué par les premiers sujets d'arbres en alignement.

La pénétration dans la densité Estaqueenne se fait en douceur du fait d'accotements qui se resserrent progressivement à droite et de la présence du terrain de football posant une distance et une porosité avec les lignes des façades des Riaux à gauche.



L'entrée de l'Estaque s'accompagne de la réapparition des arbres d'alignement, ponctuellement doubles, qui cadrent le regard et orientent lisiblement le flux de la RD 568.

On franchit ensuite le parc Espace Mistral sans percevoir la mer ou la distance qui nous en sépare du fait de sa conception et de la butte qui isole les flux automobiles du cœur du parc.

En vis-à-vis de l'Espace Mistral se succèdent ensuite les riches villas dont la Villa Palestine, apparition subtile au cœur d'un écran végétal luxuriant dont on devine les principales frondaisons.



**Aménagement de la RD568 entre le tunnel du Resquiadou et l'avenue André Roussin**

Cas par cas

Le front bâti à gauche se termine en décroché avec la façade saillante de l'ancien hôtel Mistral, image patrimoniale du boulevard de la Plage.

Le Parc dépassé, le port de l'Estaque cadre dans l'axe de la RD 568 et l'on perçoit les premiers mâts et au loin les plus hautes grues du port industriel de Saumaty.

L'arrivée de la RD 568 au contact du port de l'Estaque s'accompagne d'une surtargeur piétonne en encorbellement qui renforce l'effet de balcon sur le port.

En vis-à-vis, le front urbain de l'Estaque se dessine entre les troncs des platanes préservés sur le terre plein central. Au centre de ce terre plein, les traditionnelles cabanes à Panisses font œuvre de petit patrimoine.



Sitôt dépassé le dernier platane, après le carrefour à feux, la voiture devient omniprésente. Stationnés sur les parkings à droite comme à gauche, qui en toute heure du jour et de la nuit sont saturés, les véhicules occupent le moindre espace disponible, gagnant sur les trottoirs, couchant les potelets anti-stationnement, couvrant le terre plein central. La lisibilité et la sécurité de la RD 568 en sont ici profondément affectées.



Après le parking sur la droite, alors que la RD 568 évolue vers un profil à 4 voies, on retrouve rapidement cet effet de balcon sur le port et les vues filent au loin sur les grues et les silos du port industriel. Cet effet est largement inexploité du fait des stationnements sur les trottoirs qui obturent les vues et pénalisent les déplacements piétons.



L'arrivée sur le giratoire se fait très rapidement alors que le profil de la voie incite à l'accélération. Sur la droite, le port à sec de Servaux propose une façade partiellement habillée de bardage de bois dont les lignes valent l'activité autant que son intégration dans le site.



Par-dessus le centre planté du giratoire, on perçoit immédiatement les bâtiments (pompiers, hangars, ...) et leurs immenses parkings désertés. Au loin, par-dessus les toitures, dominent les boisements des hauteurs de Saint Henri.



Sur le giratoire, la voie littorale, jadis axe originel vers l'Estaque n'est plus perceptible aujourd'hui, elle semble reléguée et réduite à son rôle de desserte de la zone d'activité du port de pêche de Saumaty.

Le giratoire franchi, la RD 568 reprend immédiatement son profil à 4 voies suivant une large courbe ascendante très propice à l'accélération, et dont seul le talus de gauche, surligné de ses bandes d'enrochements clairs, se détache clairement. Ici encore, c'est la ponctuation, le couronnement supérieur d'immeubles contemporains de bureaux qui tranche.



L'accotement opposé est une succession de haies enfrichées et de clôtures hétéroclites qui ceinturent de manière visuellement imperméable les emprises industrielles. La mer n'est pas perceptible.

Le haut talus accompagne lisiblement le déplacement, ponctué en hauteur du mur de soutènement du quartier du Régali et rythmé par les candélabres qui renforcent le gabarit routier de la RD 568 dans cette zone. L'orientation du bâti, roche et pins marquent l'éperon du relief, perpendiculairement à la route.



**Aménagement de la RD568 entre le tunnel du Resquiadou et l'avenue André Roussin**

Cas par cas

La redescente s'accompagne d'un redressement de l'axe de la voie, la station service sur la gauche est dominée toujours par cette frange haute de coteaux rocheux et végétalisés ponctués de pins parasols. En face, les bâtiments anguleux et les entrepôts du port industriel de Saumaty occupent toute la bande littorale.



Passée la station-service, immédiatement se dessine sur le sommet du coteau le profil du phare de Mourepiane, seulement perceptible l'espace d'un instant avant de disparaître.

L'extrémité de la longue ligne droite se termine brutalement dans un virage à gauche servant également de rétrécissement à la RD 568 qui y retrouve son profil à 2 voies. Ce virage, est un point noir en terme de sécurité et pourtant s'y déroule sur la droite un panorama atypique où les immenses grues se découpent sur le bleu du ciel et les quais colorés de containers du monde entier se laissent appréhender. Il s'agit ici d'un paysage industriel particulier et qualitatif en ce sens qu'il est un événement sur le parcours et qu'il renvoi lisiblement aux activités littorales traditionnelles Marseillaise



Dans ce virage toujours, en regard de ce panorama, débute les premières punctuations bâties de Mourepiane. D'abord isolées, indépendantes, les constructions forment rapidement un front urbain continu contre lequel la RD 568 vient prendre appui en passant très proche des façades. Tout comme lors de la traversée de l'Estaque, les premiers alignements de platanes fixent implicitement la lecture traditionnelle de cet axe littoral.



L'arrivée dans la centralité urbaine de Mourepiane se fait de manière nuancée. En effet, tandis que le coteau bâti s'érige et se dessine de plus en plus lisible, à l'opposé, le territoire qui lui fait face aligne successivement un vaste parking PL et VL (qui génère de gros soucis de sécurité), des rangées de panneaux publicitaires 4x3m et enfin la ligne brutale d'un magasin de matériaux. Ce magasin, cet entrepôt est implanté de telle manière qu'il forme un étranglement sur la RD 568 avant d'en contraindre la ligne intérieure du virage. La visibilité est alors très réduite.



La place du stationnement est ici aussi en question. Sur les deux accotements de part et d'autre de la RD 568 s'entassent des véhicules qui manœuvrent dangereusement pour rejoindre un emplacement libre, sur les trottoirs, en double file, sur la placette ou encore entre les rares platanes préservés.

Ce dernier virage est ainsi marqué par une mauvaise lisibilité de la voie alors même que les arbres d'alignement en surignent la frange de manière prononcée. La cohabitation de ces bâtiments qui pressent l'espace public, en lien avec l'omniprésence des véhicules en stationnement perturbent fortement l'agrément et la perception de la RD 568.

Enfin, la RD 568 s'axe avec le giratoire de l'avenue André Roussin. On y longe toujours les emprises industrielles sur la droite, isolées derrière haies et clôtures imperméables au regard.

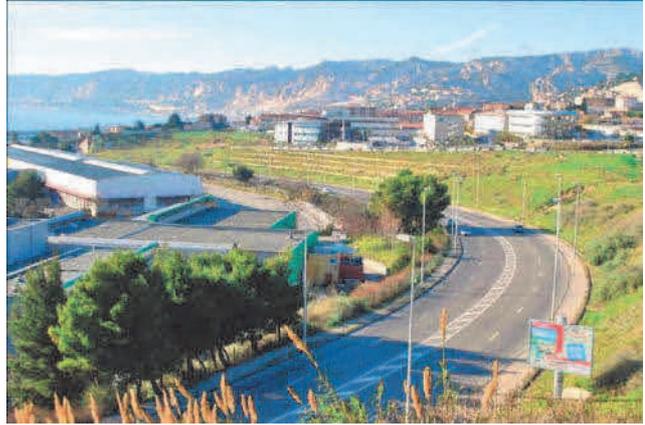


En vis-à-vis, un dernier immeuble d'habitation à la façade jaune au style art déco et vient ensuite le premier immeuble de bureaux qui marque le début de la vaste zone d'activités de Saint André.

Au loin, par-dessus le giratoire de l'avenue André Roussin, au travers des cyprès et des plantations qui l'agrémentent, on perçoit les lignes fortes des bâtiments HLM, Marseille approche progressivement.

#### 2.4.1.2.2. Perceptions de la RD568 depuis l'extérieur de l'infrastructure

Depuis la sortie de la traversée urbaine de Mourepiane et le passage à 4 voies, le ruban de la RD 568 avec ses longues portions rectilignes, ses virages aux larges rayons de courbure et ses candélabres régulièrement disposés évoquent indiscutablement les caractéristiques d'une voie rapide.



*Photographies de la sortie de la traversée de Mourepiane*

Depuis la sortie de l'Estaque, la RD 568 longe une succession d'espaces ouverts, et temporairement libres d'occupations tandis que le coteau opposé se redresse. Ils confèrent à la voie une bonne visibilité sur la frange littorale et un sentiment d'ouverture opportune.

Le faible gabarit de la voie se prête positivement à une lecture de boulevard urbain apaisé.



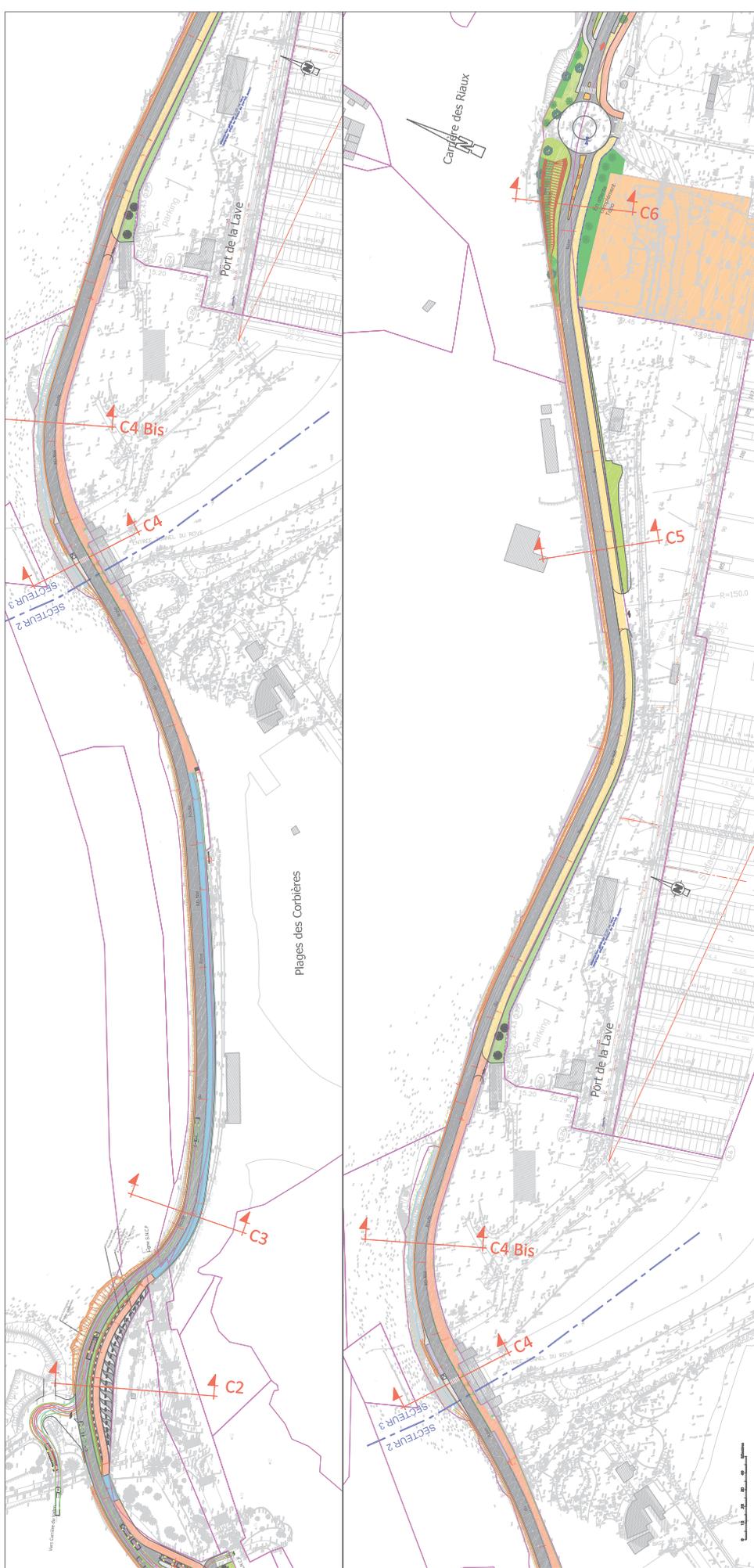
*Photographie de la sortie de l'Estaque*



## **ANNEXE 4**

### **Plans du projet**





<p><b>AMÉNAGEMENTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zone d'habitat individuel</li> <li>Zone d'habitat collectif</li> <li>Zone d'activités</li> <li>Zone commerciale</li> <li>Zone industrielle</li> <li>Zone d'équipement public</li> <li>Zone d'espaces verts</li> <li>Zone de stationnement</li> <li>Zone de voirie</li> <li>Zone de circulation</li> <li>Zone de protection</li> <li>Zone de réhabilitation</li> <li>Zone de démolition</li> <li>Zone de non-affectation</li> </ul>	<p><b>Éléments paysagers</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Arbre</li> <li>Bosquet</li> <li>Parcelle d'arbres</li> <li>Parcelle d'arbustes</li> <li>Parcelle d'herbes</li> <li>Parcelle de fleurs</li> <li>Parcelle de légumes</li> <li>Parcelle de fruits</li> <li>Parcelle de plantes</li> <li>Parcelle de fleurs</li> <li>Parcelle de légumes</li> <li>Parcelle de fruits</li> <li>Parcelle de plantes</li> </ul>	<p><b>COMUNICATIU DE TRANSPORTS</b></p> <p>RD 808      Aménagement des zones de Roussetou      et Favenat Avenir Roussan (RZSA)</p> <p><b>PLAN D'AMÉNAGEMENT</b></p> <p>AVP</p> <p>ARTELA      ATELIER D'ARCHITECTURE      D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT</p> <p>DEPARTEMENTAL      D'AMÉNAGEMENT      D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT</p>
--	--	---







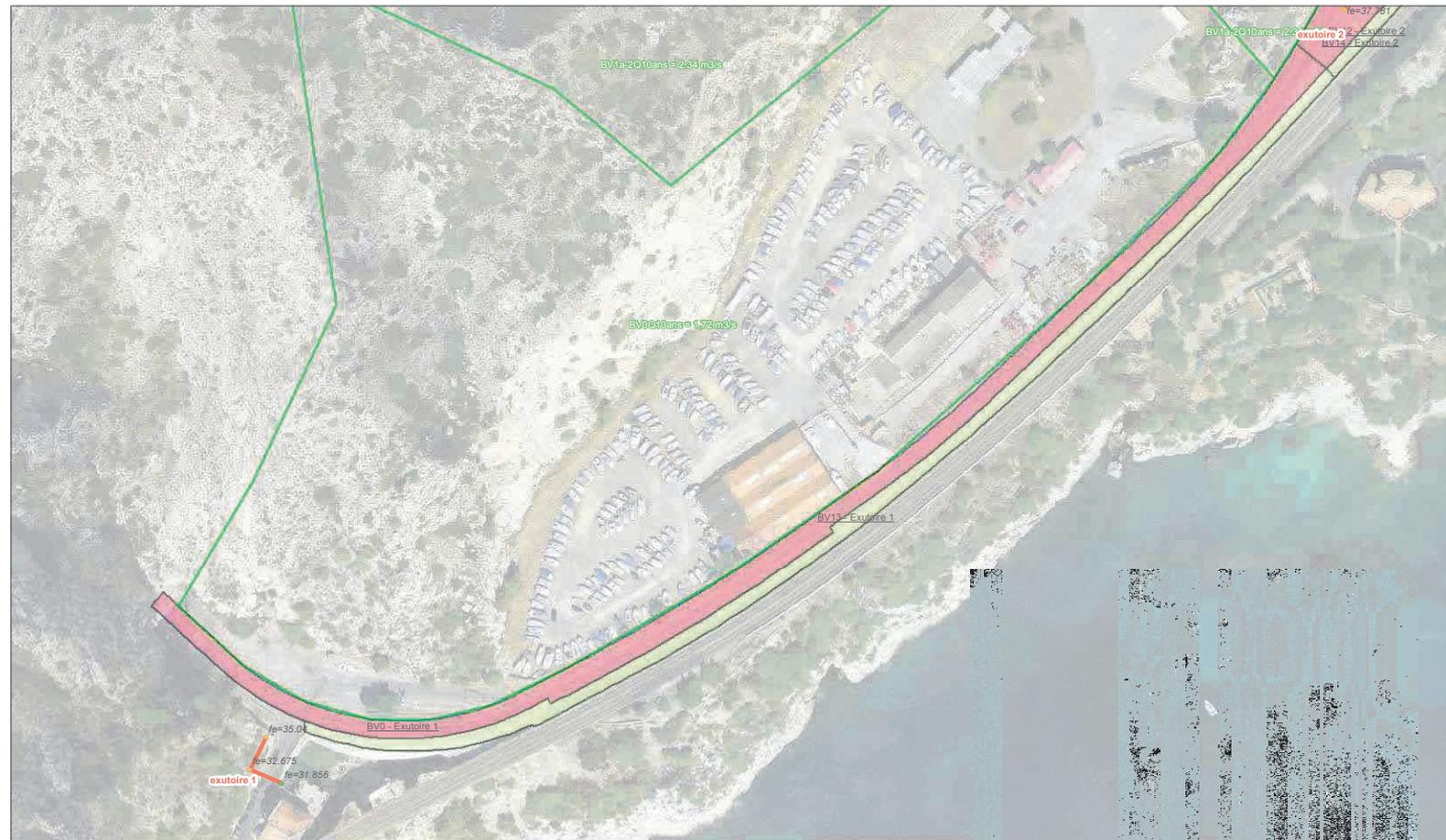


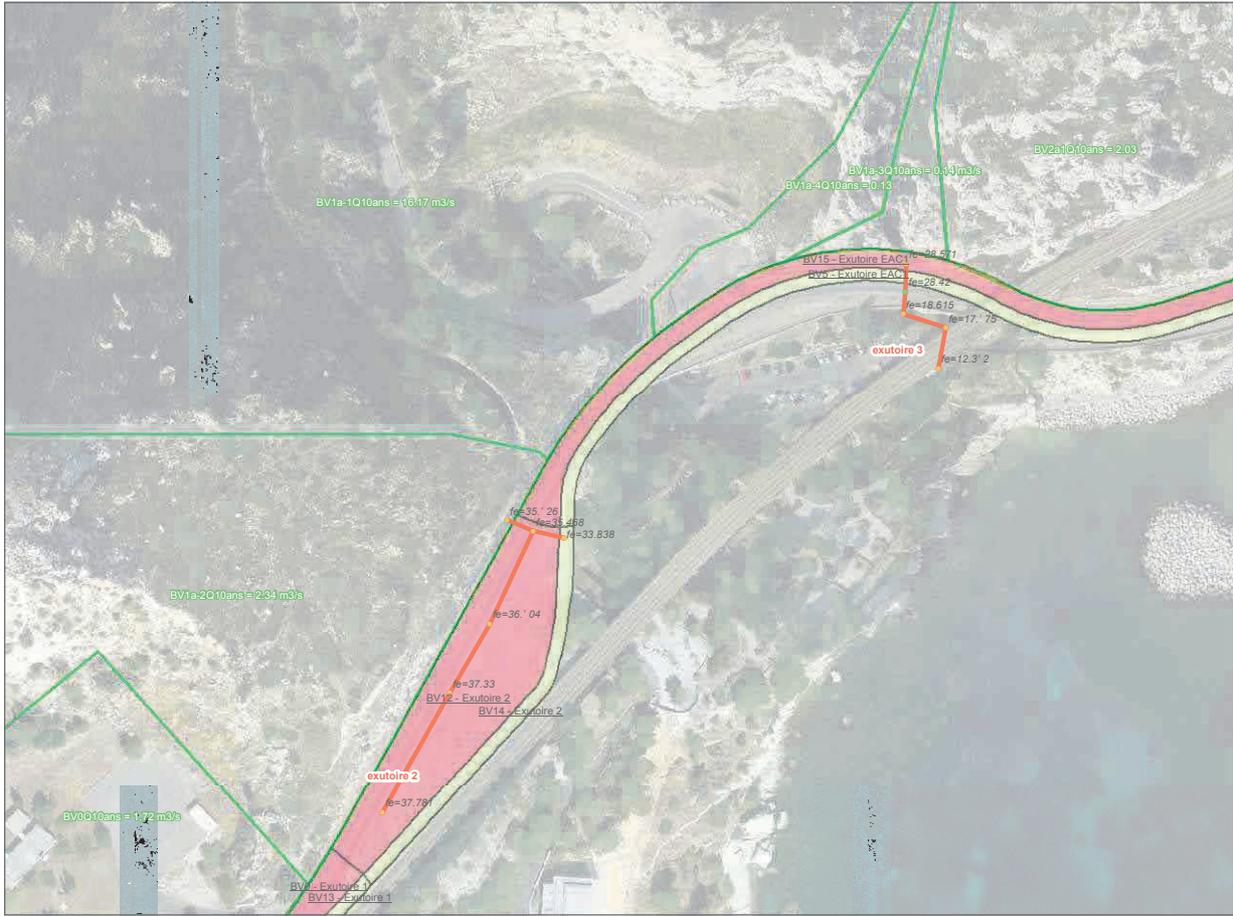


## **ANNEXE 5**

# **Plans des réseaux et porter à connaissance hydraulique**



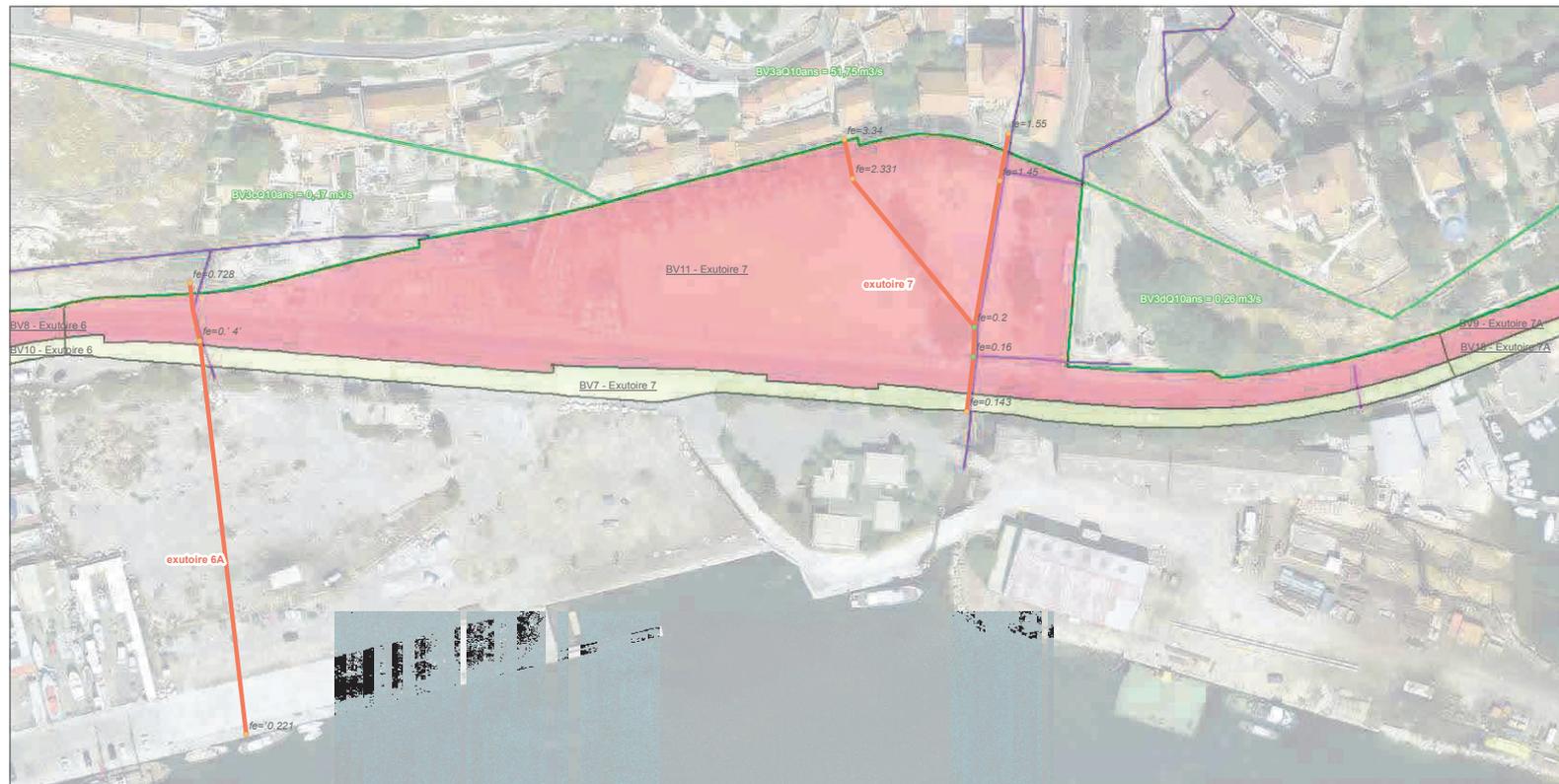


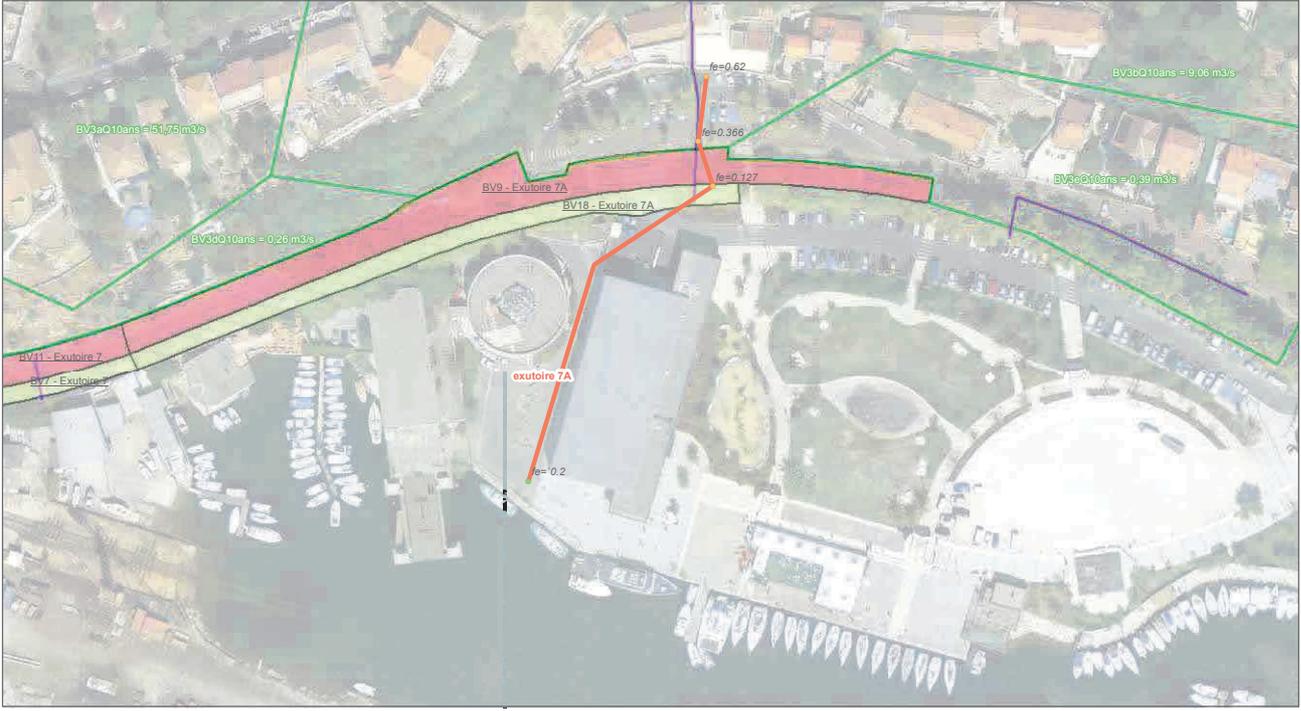


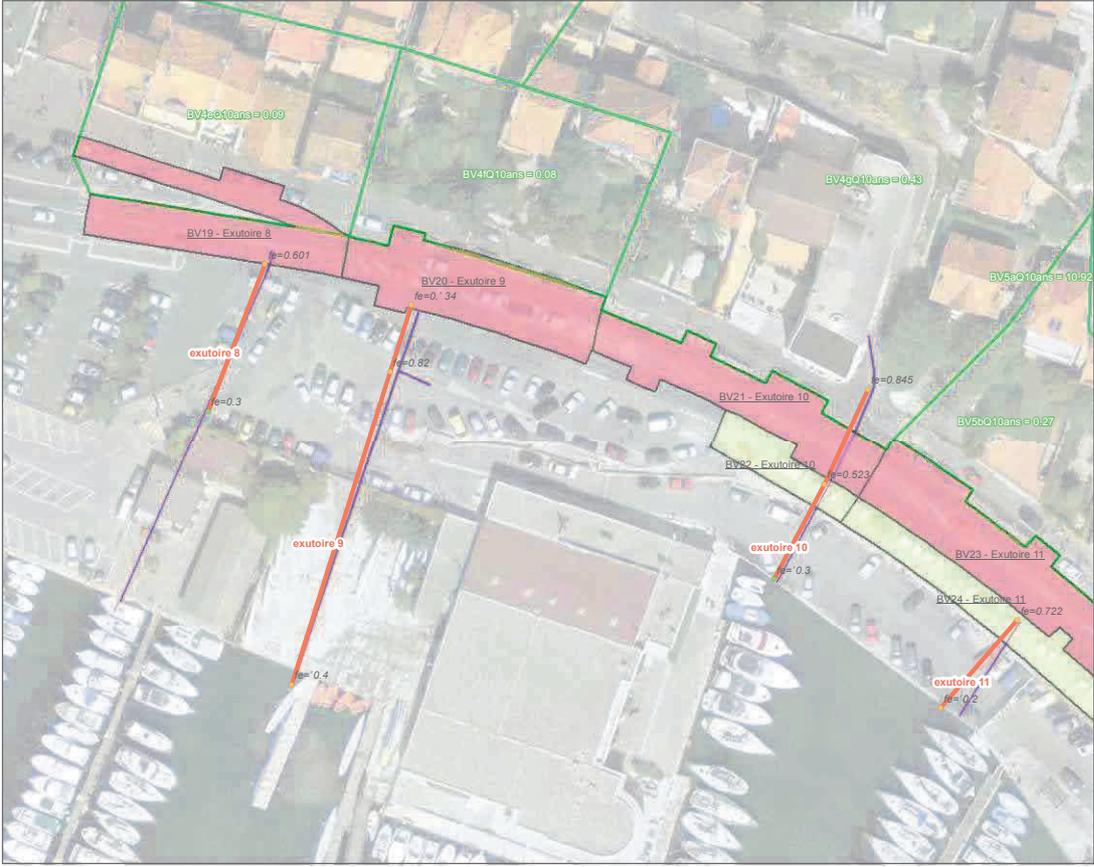








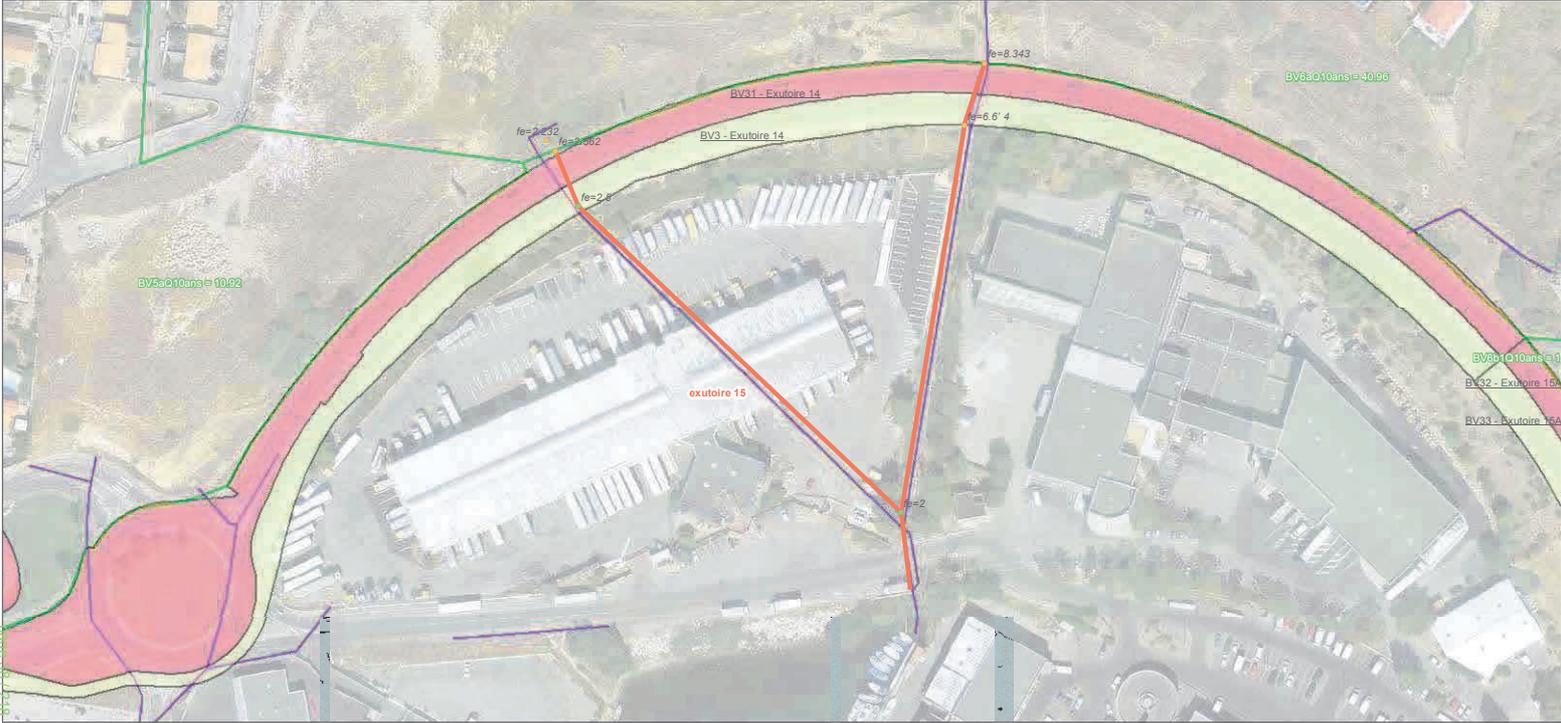




















# **ETUDE HYDRAULIQUE - Aménagement de la RD568 entre le tunnel du Resquiadou et l'av. André Roussin, Marseille**

**PORTER A CONNAISSANCE – INTEGRATION REMARQUES DEA**

**Artelia Ville et Transport  
Service Hydraulique Eau et  
Environnement - HEE**

Le Condorcet - 18, rue Elie Pelas  
CS 80132  
13 016 MARSEILLE  
Tel. : +33 (0)4 91 17 00 00  
Fax : +33 (0)4 91 17 00 73



# ETUDE HYDRAULIQUE - Aménagement de la RD568 entre le tunnel du Resquiadou et l'av. André Roussin, Marseille

PORTER A CONNAISSANCE – INTEGRATION REMARQUES DEA

---

ARTELIA ref. No. : 4241941					
V2	Etude cas par cas	Agnès FROMONT	Patrice BRETAUD	Agnès FROMONT	17/04/2018
V1.1	Première diffusion	Amélie ARMENAUD	Patrice BRETAUD	Agnès FROMONT	10/05/2017
<b>Révision</b>	<b>Statut</b>	<b>Établi par</b>	<b>Contrôlé par</b>	<b>Responsable ou Directeur de Mission</b>	<b>Date d'envoi au client</b>

## SOMMAIRE

<b>1. OBJET DE L'ETUDE</b>	<b>4</b>
<b>2. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR</b>	<b>4</b>
<b>3. PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION</b>	<b>5</b>
3.1. SITUATION DE L'OPERATION	5
3.2. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'OPERATION	7
3.3. CONTEXTE HYDROGRAPHIQUE ET GESTION ACTUELLE DES EAUX PLUVIALES	8
<b>4. METHODOLOGIE D'ESTIMATION DES DEBITS</b>	<b>11</b>
4.1. DONNEES PLUVIOMETRIQUES UTILISEES	11
4.1.1. Pour les bassins versants amonts	11
4.1.2. Pour les bassins versants « routier » et « voie verte »	12
4.2. METHODE DE CALCUL	13
4.2.1. Méthode des réservoirs linéaires	13
4.2.2. Temps de concentration	15
4.2.3. Coefficient de ruissellement	15
<b>5. PRINCIPE RETENU D'ASSAINISSEMENT ROUTIER ET DE GESTION DES EAUX PLUVIALES</b>	<b>16</b>
5.1. ASSAINISSEMENT ROUTIER ET GESTION DES APPORTS PAR L'AMONT	16
5.2. GESTION DES PARKINGS	19
5.2.1. Parking P1	19
5.2.2. Parking P2	21
5.2.3. Parking P3	23
5.2.4. Parking P4	25
5.3. TRAITEMENT DES EAUX PLUVIALES	27
5.3.1. Traitement de la pollution chronique	27
5.3.2. Pollution chronique induite	27
5.3.3. Traitement de la pollution accidentelle	32
5.3.4. Gestion des ouvrages de traitement et suivi de la qualité des eaux rejetées sur les plages	34
<b>6. TRANSPARENCE HYDRAULIQUE DU PROJET</b>	<b>35</b>
<b>ANNEXE</b>	<b>36</b>

## TABLEAUX

TABL. 1 - CARACTERISTIQUES DES BASSINS VERSANTS EN AMONT DE LA RD568	8
TABL. 2 - COEFFICIENT DE MONTANA – REGION III	11
TABL. 3 - DEBITS DECENNAUX ET CENTENNAUX DES BASSINS VERSANTS EN AMONT DE LA RD568	14
TABL. 4 - CARACTERISTIQUES DU PARKING P1 ET DE VOLUME DE RETENTION NECESSAIRE	20
TABL. 5 - CARACTERISTIQUES DU PARKING P2 ET DE VOLUME DE RETENTION NECESSAIRE	21
TABL. 6 - CARACTERISTIQUES DU PARKING P3 ET DE VOLUME DE RETENTION NECESSAIRE	23
TABL. 7 - CARACTERISTIQUES DU PARKING P4 ET DE VOLUME DE RETENTION NECESSAIRE	25
TABL. 8 - VALEURS LIMITES AUTORISEES POUR LES REJETS DANS LES RESEAUX PLUVIAUX (METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE - FEVRIER 2016)	31

## FIGURES

FIG. 1. SITUATION DE L'OPERATION	6
FIG. 2. DECOUPAGE DES BASSIN VERSANTS AMONT DE LA RD568	10
FIG. 3. SCHEMA DE PRINCIPE DE L'ASSAINISSEMENT ROUTIER ET RESEAU PARALLELE POUR APPORT AMONT	17
FIG. 4. PLAN DE LOCALISATION DES EXUTOIRES ET DES TRAITEMENTS (POLLUTION CHRONIQUE)	18
FIG. 5. EMPRISE DU PARKING P1	19
FIG. 6. PLAN DU SYSTEME DE GESTION DES EAUX PLUVIALES SUR LE PARKING P1	20
FIG. 7. EMPRISE DU PARKING P2	21
FIG. 8. PLAN DU SYSTEME DE GESTION DES EAUX PLUVIALES SUR LE PARKING P2	22
FIG. 9. EMPRISE DU PARKING P3	23
FIG. 10. PLAN DU SYSTEME DE GESTION DES EAUX PLUVIALES SUR LE PARKING P3	24
FIG. 11. EMPRISE DU PARKING P4	25
FIG. 12. PLAN DU SYSTEME DE GESTION DES EAUX PLUVIALES SUR LE PARKING P4	26
FIG. 13. LOCALISATION DES 2 EXUTOIRES AU NIVEAU DES PLAGES	32
FIG. 14. TRAITEMENT DE LA POLLUTION ACCIDENTELLE POUR LES EXUTOIRES 1 ET 2	33

## **1. OBJET DE L'ETUDE**

Le présent rapport explique les choix retenus pour la gestion des eaux pluviales, en vue de la requalification de la RD568 entre le Tunnel Resquiadou et l'Avenue André Roussin

## **2. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR**

### **Nom et adresse du demandeur**

Le présent dossier fait suite à la demande de :

<p><b>Conseil Général des Bouches du Rhône</b></p> <p><b>Direction des routes</b></p> <p><b>Arrondissement de Marseille</b></p> <p><b>57 Avenue Joseph Vidal</b></p> <p><b>CS 80053</b></p> <p><b>13 266 Marseille Cedex 08</b></p>
---

### **Nom et adresse des auteurs**

La présente étude a été réalisée par :

<p><b>ARTELIA VILLE et TRANSPORT</b></p> <p><b>Adresse de la Direction Régionale Méditerranée :</b></p> <p>Le Condorcet – 18, rue Elie Pelas</p> <p>CS 80132 – 13016 Marseille</p> <p><b>Téléphone :</b></p> <p>04.91.17.00.00</p>
--

## **3. PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION**

### **3.1. SITUATION DE L'OPERATION**

Le projet d'aménagement de la RD568 est situé sur les communes de Marseille et du Rove dans le département des Bouches-du-Rhône en région Provence Alpes Côte D'azur.

Le secteur constitue l'entrée Ouest de l'agglomération marseillaise. Le linéaire s'étend sur 5,6 km entre le tunnel du Resquiadou sur la commune du Rove et l'avenue André Roussin sur la commune de Marseille. Il longe le littoral.

Les points de repérage d'Ouest en Est le long de la RD568 sont les suivants :

- le Tunnel du Resquiadou ;
- la pointe de Corbières ;
- les plages de Corbières et son port ;
- le port de la Lave ;
- le quartier de l'Estaque et son port ;
- le secteur de Saumaty et son port de pêche ;
- le quartier de Mourepiane ;
- le giratoire Marcel Provence (intersection de la RD568 avec l'avenue Andrée Roussin

**ETUDE HYDRAULIQUE - Aménagement de la RD568 entre le tunnel du Resquiadou et l'av. André Roussin, Marseille**

PORTER A CONNAISSANCE – INTEGRATION REMARQUES DEA



**Fig. 1. Situation de l'opération**

### **3.2. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'OPERATION**

Les enjeux de l'opération sont :

- La création d'un espace apaisé dédié aux piétons et aux cyclistes en accompagnement de la route le long du littoral
- La mise en sécurité de la route dans ses différentes sections avec un ralentissement des véhicules pour une vitesse adaptée à la ville et une desserte apaisée des quartiers habités et des activités
- La permanence de l'accessibilité de la route aux camions et aux convois exceptionnels, en transit ou vers les espaces du port autonome, les ports de plaisance et activités
- La valorisation de l'entrée de ville et valorisation paysagère du cheminement, la requalification de l'ensemble en boulevard urbain
- La maîtrise et l'amélioration de la qualité des eaux d'écoulement pluvial rejetées

Les objectifs correspondants retenus à l'issu des études préliminaires sont :

- la création d'une voie verte sans interruption sur l'ensemble du linéaire de la route côté mer d'une largeur de 4,00m,
- la mise à 2 fois 1 voie de l'ensemble de la route pour une largeur totale de 6,50m, la création de trottoirs, de plateaux traversants et passages piétons, de haltes de bus en pleine voie, de parkings lisibles, la création d'éléments de séparation entre la voie verte et la route : espaces verts, glissière bois, muret séparatif, bornes
- la reprise géométrique des girations bus et camions, des parkings poids lourds,
- la création de belvédères des vues sur la rade, des plantations arborées et arbustives par séquences qualitatives, la reprise de limites clôturées qualitatives, la reprise des revêtements de qualité, des limites séparatives qualitatives, la mise en place de mobilier urbain,
- la récupération et traitement des eaux de voirie, la récupération des eaux pluviales amont et leur ralentissement, avec la création de murets hydrauliques de pied de talus ou falaises, la création de noues paysagées

### 3.3. CONTEXTE HYDROGRAPHIQUE ET GESTION ACTUELLE DES EAUX PLUVIALES

Le site d'étude est marqué par deux secteurs hydrographiques distincts :

- Côté ouest, du tunnel de Resquadiou jusqu'au port de la Lave (sur 1,5 km), le secteur est peu urbanisé. Il est concerné par le franchissement de 4 petits vallons, en provenance des collines (BV0, 1 et 2) qui surplombent la voie.
- Côté est, du port de la Lave jusqu'à l'avenue André Roussin, le secteur est clairement urbanisé. Les 6 bassins versants drainés ont des surfaces plus importantes et sont fortement imperméabilisés (surtout sur leur partie aval). Les écoulements sont majoritairement canalisés.

Le site d'étude est concerné par 9 grands bassins versants amont à la RD568 dont les caractéristiques sont présentées dans le tableau suivant.

**Tabl. 1 - Caractéristiques des bassins versants en amont de la RD568**

BV en amont de la RD	Superficie en ha	Type d'occupation des sols	Coefficient d'imperméabilisation en %	Longueur hydraulique en m	Pente en %
BV0	6,7	Carrière de l'Aiguillon	78	510	2,0
BV1	132	Espace naturel Carrière du Vallon	49	2 109	10.9
BV2	130	Espace naturel Carrière de Caudette et Carrière de Riaux Port de Corbière et Port de la Lave	51	931	21.6
BV3 Vallon du Riaux	357	Espace naturel Carrière de Riaux, Carrière de la Nerthe et Carrière le Rocher Troué Habitat	68	3 123	7.7

## ETUDE HYDRAULIQUE - Aménagement de la RD568 entre le tunnel du Resquiadou et l'av. André Roussin, Marseille

PORTER A CONNAISSANCE – INTEGRATION REMARQUES DEA

BV en amont de la RD	Superficie en ha	Type d'occupation des sols	Coefficient d'imperméabilisation en %	Longueur hydraulique en m	Pente en %
BV4	231	Espace naturel Carrière le Rocher Troué Port de l'Estaque Habitat	61	3 652	6.4
BV5	40	Port de l'Estaque Habitat	80	1 433	13.3
BV6	377	Espace naturel Port de pêche de Saumaty Habitat	52	3 170	7.7
BV7	345	Gare de Mourepiane Station de Déballastage Habitat	90	3 190	7.1
BV8	38	Gare de Mourepiane Carrière des Tuileries Habitat	90	1 931	7.8

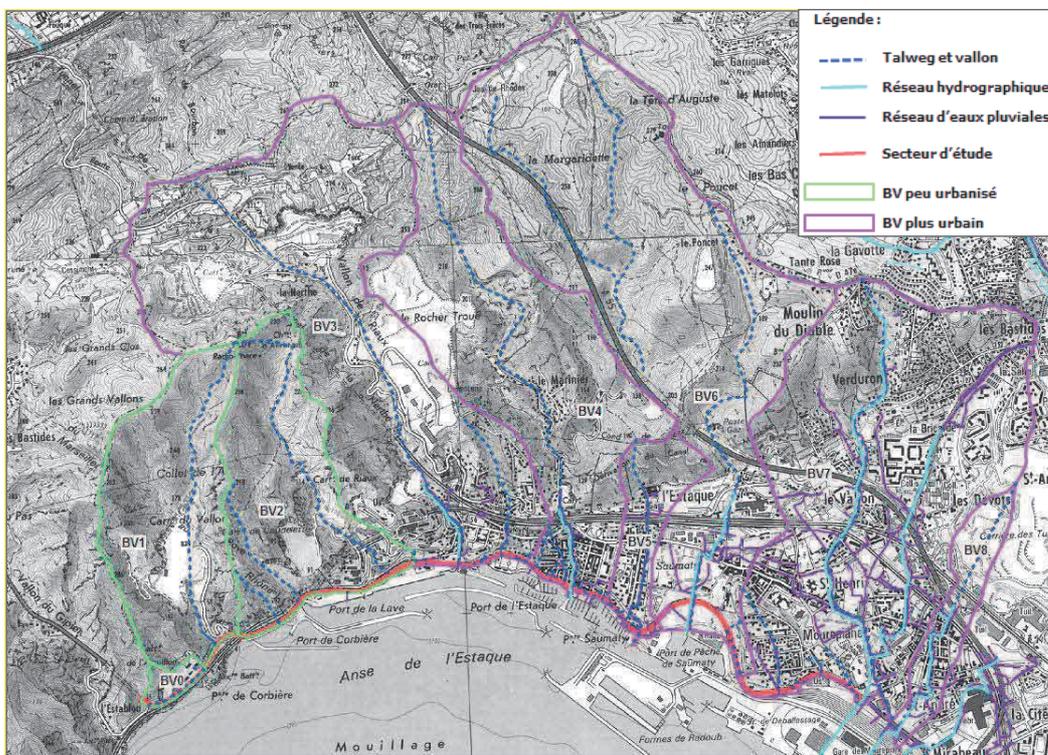
Ces 9 bassins versants se dirigent vers des ouvrages existants qui franchissent la RD568 : des exutoires existants appartenant au réseau communal de la ville de Marseille.

Concernant les ouvrages d'assainissement routier, ils sont inexistantes ou presque sur la partie ouest du secteur d'étude (BV1 et BV2). A partir du secteur plus urbanisé de l'Estaque, les eaux ruissellent sur la voie et sont canalisées via des avaloirs et des grilles en direction quasi-directe de la mer via des exutoires du réseau communal d'eaux pluviales de la ville de Marseille.

Il est recensé 26 exutoires (ouvrages traversants la RD568) sur le linéaire d'étude.

**ETUDE HYDRAULIQUE - Aménagement de la RD568 entre le tunnel du Resquiadou et l'av. André Roussin, Marseille**

PORTER A CONNAISSANCE – INTEGRATION REMARQUES DEA



**Fig. 2. Découpage des bassins versants amont de la RD568**