

## BILAN DU GARANT

Extension de la ligne T3 du  
tramway de Marseille  
Concertation recommandée

31 MAI – 2 JUILLET 2018

François NAU  
Désigné par la Commission nationale  
du débat public

Le 1<sup>er</sup> août 2018

## SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET.....	2
• MAITRE D'OUVRAGE.....	2
• CONTEXTE.....	2
• OBJECTIFS DU PROJET.....	3
CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION.....	5
• SAISINE DE LA CNDP.....	5
• DESIGNATION DU GARANT.....	5
• DECISION D'ORGANISER UNE CONCERTATION.....	5
• MODALITES DE LA CONCERTATION.....	5
• DATES DE LA CONCERTATION : du 31 mai au 2 juillet 2018.....	5
• PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION.....	5
• DOCUMENTS DE LA CONCERTATION.....	5
• ÉVÉNEMENTS PUBLICS.....	6
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION.....	6
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	7
• Les moyens pour s'informer.....	7
• Les moyens pour participer.....	7
• Le climat de la concertation.....	9
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION.....	9
• ÉVOLUTION DU PROJET RESULTANT DE LA CONCERTATION.....	13
AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION.....	13
RECOMMANDATION(S) AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN OEUVRE.....	14
LISTE DES ANNEXES.....	15

## FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- MAITRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage de l'extension de la ligne T3 du tramway de Marseille est la Métropole Aix-Marseille-Provence.

- CONTEXTE

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône considère que le caractère multipolaire du système métropolitain impose une action forte en termes de mise en relation des réseaux de communication et d'organisation du système économique.

Elle préconise dans ce sens la structuration d'un système de transports collectifs métropolitain nécessitant :

- L'amélioration et le développement des transports collectifs ferrés,
- Le renforcement et la valorisation de transports collectifs routiers en site propre,
- L'organisation de la complémentarité des fonctions et des rôles entre les différentes infrastructures du réseau routier,
- La mise en interface des différents modes de déplacements en transports en commun afin de construire un vrai système d'échanges.

L'armature d'un tel réseau doit s'appuyer largement sur les axes de dessertes ferroviaires inter-cités.

Au sein de ce réseau, les pôles d'échanges constituent des enjeux majeurs de la structuration de l'espace départemental. Ainsi, en milieu urbain, la DTA préconise que les pôles d'échanges forment des polarités urbaines au service des territoires environnants appelés à se densifier au travers de stratégies d'aménagement fondées sur le renouvellement urbain. En milieu périurbain, les pôles d'échanges pourront également apporter des opportunités de restructuration des espaces via une offre adaptée et renforcée de logements ou de services.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole 2013-2023 retient l'objectif général de la maîtrise et de la baisse du trafic automobile tant à l'intérieur des centres-villes que sur les itinéraires d'accès à ceux-ci, de manière à réduire les nuisances environnementales et améliorer la qualité de vie de l'ensemble des citoyens et usagers de l'espace public. L'attractivité du territoire communautaire y gagnera, et un développement plus harmonieux et durable pourra se mettre en place.

Au niveau des espaces centraux, le stationnement sur voirie doit y être réduit et davantage réglementé ; la priorité est donnée aux transports collectifs et à l'accès multimodal au niveau des pôles d'échanges dotés de parcs relais.

Les objectifs du PDU sont les suivants par rapport à 2009 :

- Moins 8 % de déplacements en voiture ou deux-roues motorisés ;
- Plus 28 % de déplacements en modes alternatifs (TC, modes actifs).

Le PDU présente une stratégie globale d'évolution des déplacements comprenant un plan ambitieux de développement des transports en commun en site propre.

Ce plan prévoit notamment un réseau de tramway étendu aux extrémités nord et sud de l'agglomération marseillaise en poursuivant un objectif de cohésion du territoire marseillais. Il vise une meilleure adaptation de la mobilité en favorisant l'usage des réseaux de transports collectifs et des modes doux, et ainsi la diminution du trafic automobile en centre-ville.

Ce projet doit améliorer la desserte de pôles de population et d'emplois importants et celle de nouvelles opérations d'aménagement et d'urbanisme. Il doit aussi assurer l'intermodalité avec le réseau routier au nord et au sud ainsi qu'avec les cars et les bus.

Ce PDU devrait être remplacé en 2019-2020 par le Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-

Marseille-Provence qui est la nouvelle Autorité Organisatrice de la Mobilité sur l'ensemble des 6 Conseils de Territoires de la Métropole.

Le réseau de tramways comprend actuellement une infrastructure de 12,3 kms.

- OBJECTIFS DU PROJET

Le projet porte sur une extension nord de la ligne T3 du tramway de Marseille, d'Arenc au pôle d'échanges multimodal du Capitaine Gèze. Cette extension permet de desservir les opérations Euroméditerranée 1 et 2. Ultérieurement, le projet pourra être prolongé vers le nord jusqu'au Lycée Saint- Exupéry et La Castellane en phase 2.

Le projet porte également sur une extension sud de cette ligne T3 jusqu'à La Gaye où il rejoint le Boulevard Urbain Sud. Cette extension dessert notamment le stade Vélodrome, le Palais des Sports, le pôle d'échanges Dromel, Sainte-Marguerite et les Hôpitaux sud de Sainte Marguerite et l'Institut Paoli-Calmettes. Ultérieurement, le projet pourra être prolongé vers le sud jusqu'à la résidence de La Rouvière en phase 2.

- CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

L'extension nord d'une longueur de 1,8 km dessert 3 stations.

L'extension sud d'une longueur de 4,4 km dessert 9 stations.

2 nouveaux parkings relais sont prévus à Dromel et La Gaye.

Ces extensions permettront :

- L'interconnexion avec le métro ligne 2 et les BHNS B2 et B4 à Capitaine Gèze ;
- L'interconnexion avec le métro ligne 2 et ligne 1 et le BHNS B1 à Castellane ;
- L'interconnexion avec le métro ligne 2 à Sainte-Marguerite/Dromel ;
- L'interconnexion avec le BHNS B5 à La Gaye.

Lors des phases ultérieures, le projet desservira au nord le Lycée Saint-Exupéry et La Castellane (extension de 6,5 kms) et au sud le quartier de La Rouvière (extension de 1,3 kms).

L'objectif de vitesse commerciale est de 17,5 km.

Le projet comprend la création d'un nouveau centre de remisage et de maintenance du tramway pouvant accueillir 30 rames.

Toutes les voies empruntées par le tramway seront requalifiées de façade à façade, les places et carrefours étant réaménagés, notamment la Place Bougainville, la Place Castellane et la Place du Général Ferrié après la suppression des passerelles pour voitures et la réalisation de la bretelle Schloësing.

Le plan de circulation des quartiers desservis par le projet sera revu. Sur certains tronçons, la capacité routière sera diminuée.

Ces aménagements urbains intégreront des surfaces affectées aux modes doux avec un cheminement cyclable le long du tramway et des plantations.

Les travaux nécessiteront une modernisation des réseaux empruntant les voies concernées par le projet.

- COÛT DU PROJET

Le coût des travaux est évalué à un montant de 240 M€ HT.

- CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE

L'objectif est la mise en service en 2023 des 2 extensions nord et sud.

- CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION



## CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

- SAISINE DE LA CNDP

Par sa délibération du 19 décembre 2014, le Conseil de Marseille Provence Métropole a autorisé la saisine de la

CNDP.

La Métropole a saisi le 22 juin 2015 la Commission nationale du débat public en application de l'article L 121-9 du Code de l'environnement.

- **DESIGNATION DU GARANT**

François Nau a été désigné comme garant de cette concertation, par décision de la Commission nationale du débat public n°2015/42/TW-MPM /2 du 2 septembre 2015.

- **DECISION D'ORGANISER UNE CONCERTATION**

Lors de sa séance du 30 juin 2016, le Conseil de la Métropole a approuvé le lancement de la concertation préalable au sens des articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme portant sur la première phase de l'extension du réseau de tramway d'agglomération, au Nord jusqu'au Boulevard Capitaine Gèze et au Sud jusqu'à La Gaye et création d'un dépôt de tramway sur le site Dromel/Montfuron.

- **MODALITES DE LA CONCERTATION**

Les modalités suivantes de la concertation préalable approuvées par le Conseil de la Métropole lors de sa séance du 30 juin 2016 au sens des articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme ont été les suivantes :

- Une réunion publique de lancement de la concertation ;
- Une exposition publique d'une durée de 4 semaines, notamment dans les locaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de la (des) Mairie (s) des arrondissements concernés. Elle sera annoncée par voie de presse et utilisera comme support des panneaux de présentation ;
- Un registre sera laissé sur les lieux d'exposition afin de recueillir les avis du public.

- **DATES DE LA CONCERTATION** : du 31 mai au 2 juillet 2018.

- **PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION**

Le conseil de Territoire de Marseille, les 4 Mairies d'arrondissement de Marseille des secteurs concernés par le tracé des 2 extensions de tramway, ont été associés à la concertation.

Pour l'extension nord :

- Mairie des 2ème et 3ème arrondissements ;
- Mairie des 15ème et 16ème arrondissements.

Pour l'extension sud :

- Mairie des 6ème et 8ème arrondissements ;
- Mairie des 9ème et 10ème arrondissements.

- **DOCUMENTS DE LA CONCERTATION**

- 8 panneaux d'exposition au siège de la Métropole (Palais du Pharo) et dans les 4 Mairies d'arrondissement présentant le projet et la concertation au titre des articles L 103.2 du Code de l'urbanisme et L 121-9 du Code de l'environnement :
  - Le Plan de déplacements urbains ;
  - Dispositif et modalités de concertation ;
  - Présentation d'ensemble du projet ;
  - L'extension sud : les enjeux ;
  - L'extension sud : tracés, enjeux, stations ;
  - L'extension nord : enjeux ;
  - L'extension nord : tracés, stations ;
  - Les insertions du tramway.
- Les panneaux ont été mis à disposition du public sur le site internet du conseil de Territoire de Marseille.

- 4000 flyers de concertation mis à disposition dans les 4 mairies d'arrondissements précitées et au siège de la Métropole.
- Registres à la disposition du public dans ces 4 Mairies et au siège de la Métropole.
- ÉVÉNEMENTS PUBLICS
  - 1 réunion publique d'ouverture au Pharo, le 30 mai 2018 ;
  - 1 réunion publique à la Mairie des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements, le 2 juillet 2018.
- PARTICIPATION DU PUBLIC
  - 13 questions posées au cours des 2 réunions publiques ;
  - 15 observations déposées dans les registres ;
  - 4 courriers adressés au garant ;
  - Si l'on exclut les 37 courriels demandant la liaison par tramway Blancarde-Dromel (figurant dans le plan des TCSP du PDU présenté dans un panneau d'exposition), 12 courriels ont porté sur le projet soumis à la concertation
    - Soit un total de 44 questions ou observations, dont les auteurs sont 15 représentants de CIQ, 28 habitants hors CIQ et un collectif de citoyens et d'élus.

## DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

Le garant a eu à plusieurs reprises des contacts avec le maître d'ouvrage pour préparer la concertation, les documents d'information, l'organisation et le déroulement de la concertation.

Le garant a suggéré un dossier de concertation plus développé, la possibilité d'organiser 2 réunions publiques, l'une à proximité de l'extension nord, et la deuxième à proximité de l'extension sud, ainsi que la consultation par internet de l'expression du public. Il a recommandé l'application des dispositions de l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 relative à l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.

La Métropole a maintenu les principales pratiques de concertation appliquées aux opérations d'aménagement et retenues par la délibération du Conseil de Métropole le 30 juin 2016.

Le garant a contacté le 7 juin 2018 les Mairies d'arrondissement concernées ainsi que le président de la Confédération des CIQ de Marseille, et les présidents des confédérations des Comités d'Intérêt de Quartier<sup>1</sup> (CIQ) des secteurs concernés et ceux des CIQ proches du projet, en leur faisant part de son souhait de relayer

---

1 Les C.I.Q. sont des associations régies par la loi du 1er juillet 1901. Ils sont les relais entre l'ensemble des citoyens, la municipalité et les services publics. A ce titre ils organisent le recueil, la mise en forme, la présentation et le suivi des demandes exprimées par les habitants de leurs quartiers respectifs. Ils suscitent, par leurs actions, la formation d'espaces de débats et de projets dont la vocation est de tendre vers la plus grande représentativité possible de la population dans toute sa diversité. Ils contribuent ainsi à la responsabilisation des habitants vis-à-vis des questions qui les concernent collectivement. Par le biais des CIQ, la participation des habitants à la préparation des décisions, les avis qu'ils formulent sur les projets municipaux, la faculté qu'ils ont de faire leurs propres propositions, sont autant de facteurs concourant à l'efficacité des politiques publiques.

l'information sur la concertation et sur le projet, et d'organiser des réunions de concertation.

En réponse, hormis l'organisation par la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements de la réunion du 2 juillet 2018, plusieurs interlocuteurs ont fait part d'un consensus général sur le projet inscrit dans les schémas de développement des transports en commune en site propre (TCSP) depuis longtemps, le tracé ne faisant plus débat. En outre, ils ont signalé le grand nombre de concertations simultanées portant sur d'autres projets d'aménagements, réduisant ainsi la disponibilité du public pour la présente concertation préalable.

## ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation préalable, plusieurs fois envisagée en 2016 et en 2017, a été décidée en avril 2018 pour avoir lieu du 31 mai au 2 juillet 2018.

- Les moyens pour s'informer
  - L'avis de concertation (cf annexe n°1) a été mis en ligne sur le site internet de la Métropole Aix-Marseille-Provence à partir du 14 mai 2018 ;
  - L'avis de concertation a été affiché le 15 mai au siège de la Métropole (Palais du Pharo) et dans les mairies d'arrondissement concernées ;
  - La publicité de la concertation est parue dans 2 journaux (La Provence et La Marseillaise) les 16 et 17 mai, avec un rappel le 6 juin 2018 ;
  - Le 28 mai 2018, un communiqué de presse a annoncé la réunion publique du 30 mai ; il est paru le 29 mai 2018 dans La Marseillaise ;
  - Le projet a été présenté en réunion publique au Pharo le 30 mai 2018 par le maître d'œuvre avec l'illustration des plans, schémas, vidéo et photos du projet ;
  - Un dépliant de 4 pages sur la concertation (flyer), et les 8 panneaux de concertation présentant le projet ont été mis en ligne sur le site internet de la Métropole Aix-Marseille-Provence à partir du 31 mai 2018 ;
  - Parution d'articles le 30 mai 2018 dans « Made in Marseille » (relation de la réunion publique du 30 mai), et sur GoMet, le 31 mai 2018 dans « Vingt minutes », La Marseillaise et La Provence, et le 2 juin 2018 dans Marsactu ;
  - Du 31 mai au 2 juillet 2018, les Mairies des 2ème et 3ème arrondissements, 6ème et 8ème arrondissements, 9ème et 10ème arrondissements, 15ème et 16ème arrondissements ont relayé l'information sur la concertation et le projet en mairie avec l'exposition des panneaux et la mise à disposition de 4000 flyers ; la Mairie des 9ème et 10ème arrondissements a également relayé l'information sur son site internet ;
  - Mise à disposition des présidents de CIQ le 14 juin 2018 des panneaux et des flyers (aucune réunion de CIQ organisée sur le projet) ;
  - A l'initiative de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements, avec information préalable des CIQ et des associations à partir du 26 juin, le projet a été présenté en réunion publique dans cette Mairie le 2 juillet 2018 par le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre.
- Les moyens pour participer
  - les réunions publiques des 30 mai et 2 juillet 2018,
  - les registres mis à disposition du public dans les 4 Mairies et au siège de la Métropole pendant toute la durée de la concertation,
  - les contributions adressées au garant par courrier ou par courriel.

La réunion publique de concertation au Pharo du 30 mai 2018 de 17h30 à 19h30 (cf le compte rendu de cette réunion en annexe n°2).

Sous la présidence du Président du Conseil de Territoire Marseille Provence, et du Vice-Président de la Métropole en charge de la mobilité, des déplacements et du transport, elle a réuni 100 participants environ dont les 4 Maires des secteurs concernés par le projet, des élus, des présidents et des membres de CIQ, le public représentant environ 70 personnes.

Le président a rappelé que cette réunion s'inscrivait dans le cadre des articles L 103-2 du Code l'urbanisme et R 121-9 du Code de l'environnement.

Les 4 Maires d'arrondissement concernés ont rappelé les enjeux du projet et les raisons de leur avis favorable. Toutefois, le Maire des 15ème et 16ème a souligné ses motifs d'inquiétude relatifs à l'accroissement de la circulation au niveau du pôle multimodal de Gèze lié au développement économique et à celui du Port générant un surcroît de circulation des véhicules et notamment de poids lourds qui risque de nuire au bon fonctionnement de ce pôle et à celui de la deuxième phase d'extension du tramway ; il demande une étude d'infrastructure (« trémie ») dédiée à la circulation de transit.

Les échanges avec le public ont duré 30 mn environ : les 6 questions posées par des élus, des présidents ou des membres de CIQ ont obtenu une réponse de la Métropole.

Elles ont porté sur la desserte du 10ème arrondissement, l'aménagement et le plan de circulation de la Place Castellane et de ses abords, l'aménagement de la Place Ferrié avec la réalisation du tunnel Schloësing, la desserte des quartiers et de l'Hôpital Nord, la mise en accessibilité du métro.

La Métropole a souligné l'importance de tenir l'objectif de la mise en service en 2023 en vue des JO 2024. Le futur PDU à horizon 2025 intégrera le projet et ses compléments nécessaires. La Métropole est consciente des nombreux sujets restant à traiter ; sa volonté est de développer la concertation.

La réunion publique de concertation à la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements du 2 juillet 2018 de 17h à 19h organisée par cette Mairie (cf le compte rendu de cette réunion en annexe n°3).

Sous la co-présidence du Vice-Président de la Métropole en charge de la mobilité, du Maire et en présence de Madame Samia Ghali Conseillère Métropolitaine et Sénatrice des Bouches-du-Rhône, elle a réuni 50 participants environ dont des élus, 8 présidents de CIQ, le public représentant environ 35 personnes.

Les échanges avec le public ont duré 45mn environ : les 7 questions posées par le public (dont 2 par des représentants de conseil citoyen ou de CIQ) ont obtenu une réponse de la Métropole.

Elles ont porté notamment sur les besoins de desserte en transports collectifs des quartiers Nord (dont celui de l'Hôpital Nord) en transports et le développement des parkings relais, l'engagement des études de la deuxième phase d'extension du tramway, les aménagements routiers au niveau du pôle d'échanges Gèze.

15 observations ont été déposées dans les registres. 4 courriers et 49 contributions par courriel ont été adressés au garant (dont 37 portant sur la liaison Blancarde-Dromel).

En annexe n°4 au présent rapport sont présentés les sujets évoqués dans ces observations, courriers et courriels.

- Le climat de la concertation

La concertation s'est déroulée dans un climat serein.

## RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

- Apport global de la concertation

Le projet a recueilli un avis très favorable du public, demandant sa réalisation rapide, compte tenu de l'insuffisance de la desserte en transports collectifs de Marseille et du retard pris par la présente opération. Aucun avis défavorable remettant en cause l'opportunité du projet n'a été émis par le public, certains intervenants regrettant le choix de la superposition des tracés du métro et du tramway. Quelques réserves ont été émises quant à la mise en œuvre non simultanée de la phase 2 et quant à des choix locaux de tracé.

La concertation a permis à la Métropole de confirmer des engagements pour la réalisation pour 2023 de cette opération, pour les études de la phase 2 et l'élaboration du futur PDU, en essayant de les rendre crédibles malgré la mise en cause de la parole publique liée aux retards de l'extension du métro à la station Gèze.

- Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation

Lors de cette concertation préalable, l'expression du public a porté sur les thèmes suivants :

- Niveau d'information des supports de concertation ;
- Planification des extensions du réseau de transport public ;
- Opportunité du projet ;
- Tracé du projet ;
- Insertion urbaine et trame circulaire ;
- Accessibilité des personnes à mobilité réduite ;
- Questions techniques diverses ;
- Phasage et financement du projet ;
- Poursuite de l'information du public et communication sur la phase travaux ;
- Observations ne concernant pas directement le projet.

### 1. Niveau d'information des supports de concertation

Quelques observations portent sur le niveau des informations transmises au public qui semble insuffisant notamment en ce qui concerne l'insertion du tramway (profils en travers des voies concernées par le tracé avec le nombre de voies affectées à la circulation, principes d'aménagement de l'espace public).

### 2. Planification des extensions du réseau de transport public

Le public émet des observations relatives à l'application du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2013-2023 approuvé par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Vis-à-vis de la phase 1 du projet d'extension nord-sud du tramway de Marseille :

Le public rappelle dans plusieurs contributions que le PDU 2013-2023 prévoit pour 2023 la réalisation d'une ligne de tramway nord - sud dont les terminus sont situés à La Rouvière au sud (9ème arrondissement de

Marseille) et à La Castellane au nord (15ème arrondissement de Marseille). Le public regrette que cet engagement sur les terminus ne soit pas tenu et que le projet ouvert à concertation préalable présente un déséquilibre entre l'extension nord (1,8 kilomètre jusqu'à Gèze) et l'extension sud (4,4 kilomètres jusqu'à La Gaye).

Ainsi les participants s'expriment en faveur d'une réalisation rapide de la phase 2 du projet d'extension nord - sud du tramway de Marseille.

Par ailleurs, un contributeur s'interroge sur les délais de mise en œuvre du projet, et constate que 2 années séparent la décision de lancement de la concertation préalable par délibération et le déroulement effectif de cette concertation.

Vis-à-vis des autres projets programmés au PDU :

L'utilité et la réalisation rapide du projet de tramway Blancarde-Dromel prévu dans le PDU et desservant le secteur de la Capelette est soulignée dans de nombreuses observations.

Le public estime que le niveau de service des bus est insuffisant. Il revendique à travers plusieurs observations une meilleure desserte en transports en commun en site propre de l'ensemble du territoire marseillais et le développement de pôles multimodaux dotés de parkings relais. Les besoins suivants sont notamment exprimés :

- Desserte en transport en commun en site propre (métro) de l'Hôpital Nord ;
- Maillage du tramway au nord avec la gare ferroviaire de St-Antoine, par un prolongement depuis La Castellane ;
- Desserte en tramway de Septèmes-les-Vallons, en liaison avec l'extension nord du tramway ;
- Desserte en tramway du Rond-Point du Prado ;
- Création d'une liaison tramway reliant la place Castellane, Menpenti, La Capelette, et Aubagne ;
- Amélioration de la desserte du 3ème arrondissement de Marseille ;
- Amélioration de la desserte en transports en commun du quartier du Panier.

Quelques observations portent sur l'inégalité de traitement dont souffre le nord de Marseille en matière de développement des transports en commun en site propre.

Un collectif de participants fait ainsi part de la crainte de voir le développement des transports en commun en site propre dans le nord de Marseille se limiter au pôle d'échanges de Gèze. Le collectif souligne la nécessaire articulation entre le futur PDU Métropolitain et l'avenir économique de Marseille et sa Métropole ; une meilleure accessibilité des territoires situés au nord de Marseille favorisera leur développement économique, social et urbain.

Des observations portent sur l'articulation du projet avec les lignes de bus existantes. Un collectif de participants demande par exemple le rabattement sur les arrêts de tramway des lignes de bus qui desservent le quartier de la Capelette et l'est de Marseille.

### 3. Opportunité du projet

De nombreux avis favorables sont émis sur le projet à plusieurs égards :

- Il améliore la desserte de quartiers périphériques de Marseille ;
- Il constitue une alternative à l'usage de la voiture dont les flux sont une nuisance pour l'environnement ;

- Le tramway est un mode de transport public à privilégier compte tenu de sa facilité d'accès, de la desserte plus fine qu'il permet, de ses impacts modérés sur l'environnement, de son coût plus réduit que le mode métro ;
- Il est accompagné de la réalisation de parcs relais gratuits pour les usagers des transports en commun ;
- Il participe à l'augmentation de la place accordée aux modes actifs dans l'espace public.

#### 4. Le tracé du projet

Quelques participants s'interrogent sur la superposition des tracés du tramway et du métro.

Dans une observation, le choix du tracé retenu pour l'extension sud est remis en cause. Une riveraine pense qu'il serait plus opportun de desservir le secteur des hôpitaux sud par le boulevard de Ste-Marguerite sur lequel est implanté l'Institut Paoli Calmette, dont l'activité est croissante.

#### 5. Insertion urbaine et trame circulatoire

Des remarques sur la trame circulatoire portent sur les secteurs de Gèze au nord et de Castellane au sud, ainsi que sur le projet du tunnel Schœsing au sud.

##### Trémie routière Gèze

Des observations ont porté sur la trémie routière Gèze, son articulation avec la desserte du pôle multimodal et l'extension du tramway au nord de Marseille (station Gèze du tramway et traversée de la Place de la Cabucelle lors de la réalisation de la phase 2). Les personnes s'inquiètent de ne pas voir figurer sur les plans d'aménagement le projet de trémie routière Gèze dont l'objectif est d'absorber une partie du trafic au niveau de la place de la Cabucelle.

Le public, à de nombreuses reprises, a estimé que les niveaux de circulation sur le boulevard de Capitaine Gèze/avenue du Cap Pinède vont sensiblement augmenter du fait du développement des activités liées au port (marchandises et voyageurs), de la mise en service de la L2 nord, de la création du pôle d'échange multimodal Gèze et du futur passage du tramway. En outre l'axe Gèze-Cap Pinède constitue le barreau de liaison entre l'A7 et l'A55 avec un trafic conséquent dont une partie importante de poids-lourds.

##### Secteur de la place Castellane

Des observations portent sur l'aménagement de la place Castellane impactant la trame circulatoire du quartier. Certaines personnes indiquent que le projet d'aménagement de la place Castellane qui consiste à ne maintenir la circulation automobile uniquement entre l'avenue du Prado et le boulevard Baille risque de générer des difficultés d'écoulement du trafic, de créer des reports dans les rues voisines et de rendre difficile d'accès le secteur compris entre la rue de Rome, le boulevard du Prado et la rue Paradis. Certaines personnes considèrent que la place faite aux piétons est disproportionnée. Enfin, des questions se posent sur la circulation des bus dans le secteur.

##### Rue Aubert

Une question sur l'aménagement urbain sur la rue Augustin Aubert, l'avenue Viton et le chemin colline St Joseph a été posée par un riverain.

Le projet du tunnel Schloesing

Des personnes s'inquiètent du projet du tunnel Schloesing qui va accroître la circulation et qui aura des impacts sur le parc du XXVI centenaire.

Les modes actifs

Des observations sur la place réservée aux modes actifs notamment les vélos ont été relevées. Il a été demandé qu'au niveau de la place Castellane les vélos et les piétons aient chacun des espaces dédiés.

Un collectif demande des itinéraires cyclables continus et protégés sur l'ensemble du tracé du tramway.

#### 6. Accessibilité des personnes à mobilité réduite

Des difficultés d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite aux différentes stations de métro ont été soulignées. Le tramway ressort comme un mode de transport collectif favorable aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

#### 7. Questions techniques diverses

Enedis demande d'accéder à un poste de service par un convoi exceptionnel sur l'avenue Roger Salengro.

Un riverain de la rue Augustin Aubert indique que sa maison a été inondée trois fois en dix ans, il est inquiet sur l'aménagement de cette rue et demande à prendre en considération les risques d'inondation dans ce secteur.

#### 8. Phasage des travaux et financement

Le phasage des travaux

Des questions sur le phasage des travaux ont été posées dont une portant sur le stationnement supprimé sur le parking relais Dromel.

Financement

Une personne a demandé si le financement de l'extension du tramway phase 1 était acté.

#### 9. Poursuite de l'information du public et communication sur la phase travaux

Poursuite de l'information du public

Le public demande l'organisation de réunions d'information relatives aux expropriations qui seront nécessaires dans le cadre du projet ainsi que des précisions relatives à l'impact du projet sur un équipement public situé rue Aubert.

Quelques observations expriment le souhait de voir les CIQ associés aux études de conception de l'insertion urbaine du tramway notamment dans le secteur de la Place Castellane, et cela avant le lancement de l'enquête publique.

De fortes attentes sont par ailleurs exprimées en matière de concertation avec le public pour la phase 2 du projet d'extension nord et sud du tramway de Marseille. Le public exprime son souhait d'être associé aux études.

Communication sur la phase travaux

Des riverains du tracé de l'extension sud s'inquiètent des nuisances qui seront occasionnées par les travaux dans

un secteur qui sera par ailleurs touché par les travaux du Boulevard Urbain Sud (secteur de la rue Augustin Aubert et de l'avenue Viton). Certains d'entre eux souhaitent des informations régulières durant la phase travaux.

#### 10. Observations ne concernant pas directement le projet

Quelques observations ne concernent pas le projet d'extension nord-sud du tramway de Marseille :

- Un habitant exprime son accord avec le projet de réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre vers Saint-Loup ;
- Un collectif s'exprime pour la réalisation d'un tramway circulant entre Blancarde, Dromel, St-Loup, St-Marcel, La Barasse, La Penne-sur-Huveaune, Le Charrel, Aubagne, ...Valdonne, en lieu et place du prolongement de la ligne 2 du métro entre Ste Marguerite Dromel et St Loup prévu au PDU.

Plusieurs observations posent les questions de la date de mise en service de la station de métro Gèze et du portage des financements supplémentaires occasionnés par le retard observé.

- **ÉVOLUTION DU PROJET RESULTANT DE LA CONCERTATION**

Le maître d'ouvrage a précisé qu'il attendait que les études soient plus avancées pour aborder les différents aspects locaux du projet : plan de circulation, stationnement, aménagements pour les piétons et les vélos, aménagements urbains.

Dès lors que les études réalisées par le Maître d'œuvre seront suffisamment avancées, le maître d'ouvrage doit organiser des réunions d'information du public dans les Mairies de secteurs sur la base de ces documents.

## **AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION**

La présente concertation préalable a révélé un assez bon niveau d'information des CIQ sur le PDU et sur le plan des TCSP, ce qui ne paraît pas être le cas du grand public si l'on en juge par la quasi découverte à l'occasion de cette concertation de l'inscription au PDU de la liaison Dromel-La Blancarde.

La participation relativement faible du public à cette concertation préalable peut s'expliquer par le retard important de l'équipement de l'agglomération marseillaise en transports collectifs en site propre et par la mise en cause de la crédibilité par la population du calendrier des projets annoncés. Elle peut aussi être due au nombre important de concertations menées simultanément sur plusieurs projets d'aménagements urbains, et sur la quasi absence de tracés alternatifs pour cette première phase d'extension de ce tramway dont la réalisation sur le tronçon Arenc-Castellane a été un succès.

Les deux réunions publiques ont permis d'apporter des informations complémentaires aux panneaux d'exposition sur les types d'aménagement urbain envisagés pour l'insertion du tramway, sur le contexte global des transports et la prise en compte des contextes locaux. A cet égard, le garant a donc jugé intéressant de joindre en annexe au présent bilan de la concertation les comptes rendus de ces deux réunions afin de les mettre à disposition du public.

Une réunion publique supplémentaire demandée par plusieurs CIQ du sud aurait été souhaitable.

Les principaux acteurs publics et économiques concernés par le projet ne se sont pas exprimés durant cette concertation préalable.

## **RECOMMANDATION(S) AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN OEUVRE**

Le maître d'ouvrage est encouragé à adresser aux participants à cette concertation préalable les réponses à leurs questions, notamment pour ceux qui n'ont pas participé aux réunions publiques.

Le public a montré une forte attente pour la poursuite de la concertation sur l'insertion urbaine du projet et sur la réalisation des travaux et sur le calendrier de l'opération en abordant tous les sujets d'expression des 9 thèmes présentés dans le présent bilan.

Une attention particulière doit être apportée au partage de l'espace public entre les espaces accordés aux piétons, aux vélos, aux TCSP et aux voitures pour permettre le développement économique des quartiers à la périphérie du centre-ville et l'accessibilité des pôles d'échanges multimodaux. Cette remarque concerne également la plupart des grandes places qui doivent être réaménagées (Castellane, Ferrié, Bougainville, Cabucelle) en rappelant que le tramway n'y est pas toujours en site propre lors de leur traversée et que les risques de blocage de la circulation peuvent mettre en cause la vitesse commerciale annoncée et le niveau de service du tramway.

La gouvernance de la concertation pourrait être améliorée pour assurer une meilleure maîtrise par la Métropole, des actions impliquant les Mairies d'arrondissement et les CIQ, par exemple en contractualisant ces actions.

Le 2 août 2018

François NAU

## **LISTE DES ANNEXES**

ANNEXE 1 : Avis de concertation ;

ANNEXE 2 : Compte rendu de la réunion publique du 30 mai 2018 ;

ANNEXE 3 : Compte rendu de la réunion publique du 2 juillet 2018 ;

ANNEXE 4 : L'expression du public dans les registres, les courriers et courriels.

## ANNEXE 1 : AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

### **EXTENSIONS NORD ET SUD DU RESEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE ET CREATION D'UN SITE DE MAINTENANCE ET REMISAGE**

Dans le cadre du développement de son réseau de transports collectifs en site propre et en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU), la Métropole Aix-Marseille-Provence prolonge le réseau de tramway vers le Nord et vers le Sud de l'agglomération et crée un nouveau centre de remisage et maintenance pour le tramway.

L'opération s'étend sur un linéaire de 6,2 kilomètres au total :

- l'extension nord (1,8 km) permettra de relier Arenc (actuel terminus des lignes T2 et T3) au pôle d'échange multimodal de Capitaine Gèze. 3 nouvelles stations seront créées ;
- l'extension sud (4,4 km) permettra de relier la Place Castellane (actuel terminus de la ligne T3) à La Gaye. 9 nouvelles stations seront créées.

Le site de maintenance et remisage du matériel roulant sera aménagé sur le boulevard Schloësing, au nord de la station de métro Sainte-Marguerite Dromel.

La concertation sur le projet d'extension Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille et de création d'un Site de Maintenance et Remisage du matériel roulant se déroulera du 31 mai 2018 au 2 juillet 2018 inclus.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, elle permettra aux citoyens, élus, acteurs économiques et associatifs de prendre connaissance du projet et de partager leurs avis et suggestions sur son opportunité et sur ses grandes caractéristiques.

Une réunion publique de lancement de la concertation aura lieu le mercredi 30 mai 2018 à partir de 17 heures 30 au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : « **Le Pharo** » - 58 boulevard Charles Livon – 13007 Marseille.

Une exposition publique d'une durée de 4 semaines sera présentée dans les lieux suivants :

#### **« Le Pharo »**

58 boulevard Charles Livon - 13 007 Marseille du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

#### **Mairie des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements**

2, Place de la Major – 13 002 Marseille du lundi au vendredi de 08h30 à 11h45 et de 12h45 à 16h30

#### **Mairie des 6<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements**

125, rue du Commandant Rolland - 13 008 Marseille du lundi au vendredi de 08h30 à 11h30 et de 12h45 à 16h30 et le samedi de 08h30 à 11h00

#### **Mairie des 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> arrondissements**

150, boulevard Paul Claudel – 13 009 Marseille du lundi au vendredi de 08h30 à 11h45 et de 12h45 à 16h30

#### **Mairie des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements**

246, rue de Lyon – 13 015 Marseille du lundi au vendredi de 08h30 à 16h30

Pour s'informer sur le projet, différents documents seront disponibles sur les lieux d'exposition (dépliants

d'information, panneaux de présentation du projet) et mis en ligne sur internet à l'adresse <http://www.marseille-provence.fr/index.php/enquete><http://www.marseille-provence.fr/index.php/enquete-publique>

Pour donner son avis sur le projet, des registres seront à la disposition du public sur les lieux d'exposition.

## ANNEXE 2 : Compte rendu de la réunion publique du 30 mai 2018

### Déroulement de la réunion

La réunion a duré environ 2 heures. Elle s'est déroulée de la façon suivante :

#### • Ouverture

- Accueil des participants, présentation des objectifs et modalités de la concertation préalable et du déroulement de la réunion par Jean MONTAGNAC, Président du Conseil de Territoire Marseille Provence de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- Présentation du contexte du projet par Jean-Pierre SERRUS, Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence en charge de la Mobilité, des Déplacements et des Transports.

#### • Présentation du projet

- Introduction par Bertrand ROBIN, Directeur Métro Tramway, Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- Présentation des objectifs et des caractéristiques du projet par le groupement de maîtrise d'œuvre Egis-Stoa-Carta Associés ;
- Les objectifs du projet par Jérémie HUET – société Egis Rail ;
- Le tracé et les partis d'insertion par Marianne ROUGE – cabinet Stoa ;
- Le site de maintenance et de remisage par Roland CARTA – agence CARTA Associés ;
- Les caractéristiques et le déroulement du projet par Jérémie HUET.

#### • Intervention des maires de secteur

- Intervention de Lisette NARDUCCI, Maire des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille ;
- Intervention de Yves MORAINÉ, Maire des 6<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille ;
- Intervention de Lionel ROYER-PERREAUT, Maire des 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille ;
- Intervention de Roger RUZE, Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille.

### Echanges avec la salle

#### Présentation du garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public

- Présentation du rôle du garant par François NAU, garant de la concertation préalable

#### • Conclusion

- Clôture de la séance par Jean-Pierre SERRUS, Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence en charge de la Mobilité, des Déplacements et des Transports.

## Ouverture

Accueil des participants, présentation des objectifs et modalités de la concertation préalable et du déroulement de la réunion par Jean MONTAGNAC, Président du Conseil de Territoire Marseille Provence de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Jean MONTAGNAC accueille les participants et présente la tribune composée de Jean-Pierre SERRUS, vice-président de la Métropole Aix-Marseille-Provence en charge des transports et des maires de secteur des territoires desservis par le projet.

La concertation préalable initiée par la Métropole Aix-Marseille-Provence vise à :

- présenter le projet au public ;
- échanger avec la population sur les grands principes du projet et sur les choix de desserte ;
- permettre au maître d'ouvrage d'affiner et adapter son projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes du public.

La concertation préalable est menée conformément à l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme et à l'article R 121-9 du Code de l'Environnement. Elle est par ailleurs menée sous l'égide d'un garant, personnalité indépendante nommée par la Commission Nationale du Débat Public. Le garant veille au bon déroulement de la concertation, à la participation et à l'information du public.

Le public peut s'exprimer lors de la réunion publique de lancement de la concertation et sur les registres mis à disposition sur les cinq lieux d'exposition :

- Le Palais du Pharo ;
- La mairie des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements ;
- La mairie des 6<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements ;
- La mairie des 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> arrondissements ;
- La mairie des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements.

Jean MONTAGNAC cède la parole à Jean-Pierre SERRUS, vice-président en charge de la mobilité, des déplacements et des transports de la Métropole, puis suivront les interventions de l'équipe technique de la Métropole et des maires de secteur.

Présentation du contexte du projet par Jean-Pierre SERRUS, Vice-Président de la Métropole Aix Marseille-Provence en charge de la Mobilité, des Déplacements et des Transports

Jean-Pierre SERRUS salue la présence de Dominique TIAN, 1<sup>er</sup> adjoint au Maire de Marseille, ainsi que des Maires des secteurs concernés par le projet. Il présente le contexte dans lequel se déroule cette concertation en insistant sur quatre points :

- Nous fêtons en 2018 la 11<sup>ème</sup> année du réseau de tramway de Marseille qui constitue un immense succès avec 25 millions de validations par an et 150 000 voyageurs par jour ;
- Le projet d'extension nord et sud du tramway s'inscrit dans la continuité du développement des transports sur le territoire. Il était en effet inscrit au Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole. Ce PDU sera remplacé en 2019 par le Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence qui est la nouvelle Autorité Organisatrice de la Mobilité sur l'ensemble des 6 Conseils de Territoires. Il est indispensable d'élaborer ce nouveau Plan de Déplacements Métropolitain qui permettra à la fois la capitalisation des projets inscrits dans les

anciens Plans de Déplacements Urbains et l'intégration de nouvelles ambitions offertes au grand territoire par la création de la Métropole. Les éléments issus de la concertation pourront également enrichir le nouveau document prospectif.

- La Métropole avait anticipé la nécessité de réaliser un PDU Métropolitain en élaborant l'Agenda de la Mobilité Métropolitaine voté à l'unanimité le 15 décembre 2016. Le projet s'inscrit ainsi dans la continuité assurée par cet Agenda.
- Les opérations d'extension du tramway ont des effets structurants en matière d'urbanisme. L'aménagement des systèmes de mobilité (tramways, métros, bus à haut niveau de service) a des répercussions notables sur l'urbanisme des territoires desservis.

Cette réunion publique inaugure le processus de concertation autour d'un équipement métropolitain très attendu par les élus et les habitants de la Métropole.

## Présentation du projet

### Introduction par Bertrand ROBIN, Directeur Métro Tramway, Métropole Aix-Marseille-Provence

La Direction Métro Tramway de la Métropole assure la maîtrise d'ouvrage des opérations d'extension du tramway et du métro de Marseille.

L'opération faisant l'objet de la concertation est la première phase de l'extension nord-sud du tramway entre Arenc et Gèze au nord et entre la Place Castellane et La Gaye / Boulevard Urbain Sud au sud. Pour la réalisation de ce projet le maître d'ouvrage est accompagné par la société Ingérop Conseil et Ingénierie, Assistant à Maîtrise d'Ouvrage, et par le groupement Egis Rail / Carta Associés / Stoa, Maître d'œuvre.

Le groupement de maîtrise d'œuvre va présenter les grandes lignes de l'opération d'extension du tramway : les principaux objectifs, le tracé, les grandes caractéristiques, le planning et l'estimation du coût des travaux.

Avant de laisser la parole au groupement de maîtrise d'œuvre, Bertrand ROBIN excuse François NAU, garant de la concertation, qui arrivera après le début de la réunion.

### Présentation des objectifs et des caractéristiques du projet par le groupement de maîtrise d'œuvre Egis Rail-Stoa-Carta Associés

Le groupement de maîtrise d'œuvre présente les éléments techniques du projet.

#### ● **Les objectifs du projet par Jérémie Huet – EGIS RAIL**

Les objectifs du projet s'inscrivent dans les ambitions métropolitaines de développement des transports. Le projet est inscrit au PDU 2013-2023 en vigueur et doit permettre de préfigurer des projets à venir qui seront définis dans le cadre du PDU métropolitain débattu en 2019.

Les cinq principaux objectifs du projet sont les suivants :

- Développer l'offre de mobilité
  - En maillant le réseau de transports en commun en site propre et en favorisant ainsi l'intermodalité ;
- En s'inscrivant dans l'ambition métropolitaine qui consiste à doubler le réseau de tramway. A ce titre le site de maintenance et remisage prévu sur le site de Dromel – Montfuron pourra accueillir les rames permettant d'exploiter le réseau de tramway inscrit dans l'Agenda de Mobilité Métropolitain ;
- Accompagner le développement urbain
  - En requalifiant les axes empruntés de façade à façade ;
  - En favorisant l'essor des opérations d'aménagement situées à proximité de l'axe tramway ;
- Améliorer l'environnement urbain
  - En réduisant les nuisances causées par l'automobile en ville ;

- En développant des espaces verts le long du tracé ;
- Améliorer la desserte des quartiers
  - En complétant la desserte en transports en commun de quartiers périphériques ;
  - En augmentant l'offre de transport assurant la desserte de grands équipements tels que le Stade Vélodrome, le Palais des Sports et l'Hôpital Ste Marguerite ;
- Favoriser l'essor des modes doux
  - En apaisant la place Castellane et la place du Général Ferrié grâce à la création d'espaces piétons et d'espaces de rencontre ;
  - En créant un corridor cyclable de qualité le long de l'axe tramway.

- **Le tracé et les partis d'insertion par Marianne Rougé – STOA**

Le projet pour lequel est organisée la concertation consiste en un prolongement de 6,2 kilomètres du réseau de tramway au nord et au sud de Marseille, répartis comme suit :

- 1,8 km au nord entre l'actuel terminus d'Arenc et Gèze ;
- 4,4 km au sud entre La Place Castellane et la Gaye.

Il est envisagé de créer 3 nouvelles stations au nord et 9 nouvelles stations au sud.

Le projet comprend également la création d'un bâtiment regroupant un site de maintenance et remisage des tramways ainsi qu'un parking relais, situé au nord de la station de métro Ste Marguerite Dromel.

Les tracés proposés sont présentés sur la base d'un montage vidéo:

Au nord, le projet se raccorde à l'actuelle station Arenc-Le Silo. Le tramway emprunte le boulevard de Paris puis la rue d'Anthoine. Une dissociation des voies est ensuite proposée : la voie sud → nord emprunte la traverse du Bachas et la rue du Marché et la voie nord → sud emprunte l'avenue Roger Salengro. Les deux voies se rejoignent sur la rue de Lyon et dessert le secteur de la ZAC Littorale. Le terminus provisoire est prévu au niveau du croisement entre la rue de Lyon et l'avenue du Cap Pinède, de manière à favoriser les échanges avec la station de métro et le parking relais de Gèze.

Au sud, le projet se raccorde à l'actuelle station Rome-Castellane de la ligne T3. Le tramway emprunte l'avenue Jules Cantini, traverse la place du Général Ferrié, puis emprunte le boulevard Schloësing jusqu'au carrefour Pugette. Il emprunte ensuite la rue Augustin Aubert puis l'avenue Viton. Le terminus provisoire est prévu au début du chemin de la Colline St Joseph au niveau du futur croisement avec le Boulevard Urbain Sud.

Le projet soumis à concertation du public constitue la première phase d'une infrastructure tramway nord-sud qui s'étendra jusqu'à La Castellane au nord et jusqu'à La Rouvière au sud. Ainsi, il sera complété par la phase 2 de l'extension nord – sud du tramway de Marseille caractérisée de la manière suivante :

- 6,5 km de prolongement au nord entre Gèze et La Castellane ;
- 1,3 km de prolongement au sud entre La Gaye et La Rouvière.

Le prolongement du tramway constitue à la fois un projet de transport et un projet de requalification urbaine. En effet, les axes parcourus par le tramway seront réaménagés de façade à façade.

Trois exemples notables de requalification urbaine sont présentés le long du tracé :

- sur la place Bougainville il est proposé de travailler à un meilleur partage de l'espace public entre les modes de déplacements. Le projet prévoit la création de trottoirs confortables rendus aux piétons et la plantation d'arbres ;
- sur l'avenue Cantini le projet prévoit l'apaisement des circulations automobiles le long du Parc du XXVI<sup>ème</sup> Centenaire. La plateforme sur laquelle circulera le tramway pourra être plantée ;
- l'insertion du projet sur l'avenue Viton permettra la création d'aménagements de qualité pour la circulation des vélos et des piétons. De même, la plateforme tramway pourra être plantée sur cet axe.

Enfin, deux places remarquables de Marseille sont traversées par le projet : la place du Général Ferrié et la place Castellane.

- La place du Général Ferrié (à qui l'on doit la conservation de la Tour Eiffel) est aujourd'hui un carrefour routier surmonté de deux passerelles qui drainent d'importants flux routiers. Ces passerelles vont être démontées et le projet de tunnel Schloësing, associé à la réalisation des axes de contournement routier que sont la L2 et le Boulevard Urbain Sud, devraient générer un apaisement de la circulation routière en surface. Dans ce contexte, le projet prévoit la mise en valeur d'une place rectangulaire offrant des espaces largement accrus à la circulation des modes actifs (piétons et vélos) et conçue indépendamment des projets urbains qui prendront place autour d'elle. Elle sera traversée par la plateforme du tramway. Les voitures, quant à elles, circuleront autour d'un espace central rectangulaire.
- La place Castellane est, avec la Porte d'Aix et la Porte de Rome, une place majeure de la structure urbaine de Marseille. La place Castellane date de 1774. Elle a été décidée par Louis XIV et tracée en fin de règne de Louis XV. Jusqu'en 1811 elle était équipée en son centre d'une petite fontaine et d'un lavoir puis on y a installé l'obélisque ensuite déplacée à Mazargues. Jules Cantini a offert en 1911 la Fontaine qui est aujourd'hui au centre de la Place. Jusqu'en 1835 l'avenue du Prado n'existait pas et la Place Castellane constituait la fin de la perspective nord-sud de Marseille. La Place et la Fontaine ont toujours été un rond-point, pour les voitures ou les tramways. Le programme de l'opération prévoit aujourd'hui de libérer une grande partie de l'espace pour les déplacements des piétons et l'investissement de la place par des usages autres que la circulation automobile. Le tramway reliera la rue de Rome et l'avenue Cantini en circulant à l'est de la Fontaine. Les flux automobiles seront quant à eux canalisés par les axes Baille / Prado. La place étant située dans l'Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine, la reconstitution de la couronne arborée de la place constitue un objectif d'aménagement. Sur cet espace emblématique la technique doit se mettre au service de l'aménagement urbain.

● **Le projet de site de maintenance et remisage et de parking relais par Roland Carta – CARTA ASSOCIES**

Le programme du bâtiment prévoit :

- un atelier-dépôt pouvant accueillir 30 rames de tramway et en assurer la maintenance et la mise en exploitation ;
- un parking relais de 600 places ouvertes au public et 100 places dédiées au personnel exploitant le tramway.

Les dimensions du bâtiment sont de 150 mètres par 180 mètres. Il sera ainsi développé sur une superficie comparable à La Plaine à Marseille, ou La Place des Vosges à Paris.

Deux vues du bâtiment permettent de percevoir le projet dans son environnement urbain, ainsi que tel qu'il sera perçu depuis le boulevard Schloësing.

Il s'agit d'un bâtiment en rez-de-chaussée couvert pour partie par des sheds inversés. Le parking, quant à lui, présente une façade polychrome. La façade est une colonnade qui place le bâtiment comme un monument érigé face au Palais des Sports.

Depuis le boulevard Schloësing on accèdera au dépôt par un tourne-à-gauche. Les accès au parc relais seront répartis sur deux rampes : une accessible depuis le boulevard Schloësing et l'autre accessible depuis le boulevard de l'Huveaune.

● **Les caractéristiques générales du projet par Jérémie Huet – EGIS RAIL**

Les grandes caractéristiques du projet sont les suivantes :

- linéaire de 6,2 kilomètres ;
- création de 12 nouvelles stations ;
- aménagement de 5,5 kilomètres de pistes cyclables ;

- plantation d'environ 650 arbres supplémentaires ;
- montant des travaux : 240 millions d'euros, décomposés en 204 millions d'euros pour les travaux d'infrastructure et 36 millions d'euros pour les travaux du bâtiment ;
- prolongement de la ligne de tramway T3 de 4 à 10 km ;
- temps de parcours de 13 minutes entre Gèze et Belsunce Alcazar et de 21 minutes entre Belsunce Alcazar et La Gaye ;
- 163 700 personnes vivent ou travaillent dans un corridor de 500 mètres de part et d'autre du tracé ;
- 100 000 voyageurs par jour sont attendus sur T3, soit une augmentation de 60 000 voyageurs par jour à la mise en service du projet.

L'opération se déroulera sur les 6 prochaines années :

- 2018 : la concertation alimente les études d'avant-projet ;
- 2019 : déroulement des études de projet, de l'enquête publique et élaboration des marchés de travaux ;
- 2020 : année de transition entre études et travaux avec réalisation des travaux préparatoires et de déviation des réseaux ;
- 2021 et 2022 : réalisation des travaux de l'infrastructure de transport et du bâtiment ; o octobre 2022 livraison de la première rame de tramway devant être accueillie dans le site de maintenance et remisage ;
- 2023 : réalisation des essais et de la marche à blanc puis mise en service.

## LE PLANNING PRÉVISIONNEL



### Intervention des maires de secteur

#### Intervention de Lisette NARDUCCI, Maire des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille

Lisette NARDUCCI se réjouit de l'émergence de ce projet qui vise à améliorer les conditions de déplacement dans le centre-ville de Marseille et notamment dans les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements.

Le projet doit par ailleurs être conçu de manière à maintenir de bonnes conditions de desserte automobile des quartiers du 2<sup>ème</sup> secteur qui sont des quartiers habités.

Lors des débats autour de l'élaboration du PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal), la faible densité de desserte en transports en commun du 3<sup>ème</sup> arrondissement a été mise en évidence. Il apparaît ainsi nécessaire de penser également à compléter l'offre de transport dans cet arrondissement en fort développement avec l'implantation de l'Hôpital Européen, du pôle média et le projet urbain Quartiers Libres St Charles –Belle de Mai. A la volonté d'améliorer la desserte en transports en commun du 3<sup>ème</sup> arrondissement s'ajoute l'enjeu

d'améliorer les liaisons entre St Charles et le port autonome. Pour cela, l'augmentation de l'intensité des services ferroviaires entre les gares de St Charles et d'Arenc serait utile.

Pour ces raisons, il est indispensable que le futur PDU prévoit des actions d'accompagnement de l'opération d'extension nord du tramway visant à compenser les disparités de la desserte en transports en commun et à améliorer le cadre de vie par une requalification des espaces publics.

#### Intervention de Yves MORAINÉ, Maire des 6<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille

Dans un contexte économique et institutionnel difficile le projet est essentiel pour l'avenir du centre-ville de Marseille et pour la préservation de l'environnement.

Cette extension s'inscrit dans la continuité du choix de déployer le réseau de tramway en centre-ville fait par la Communauté Urbaine il y a une quinzaine d'années et confirmé par la mise en service du tramway dans la rue de Rome en 2015.

Yves Moraine insiste sur la nécessité de poursuivre le processus de concertation tout au long de la conception du projet, notamment pour l'aménagement des places Castellane et Ferrié.

#### Intervention de Lionel ROYER-PERREAU, Maire des 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille

Le projet est nécessaire à trois égards :

- Il permet de renforcer l'offre de transport en commun selon l'axe nord-sud qui structure Marseille ;
- Il permet d'améliorer le maillage du réseau de transport en commun ;
- Il est accompagné du développement d'une offre de qualité pour les déplacements en modes actifs.

Le projet répond à la volonté politique de développer des modes de transport alternatifs à la voiture particulière.

L'axe de l'extension sud correspond à un axe de transport majeur dans les 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> arrondissements. Les enjeux du projet dans le secteur sont les suivants :

- l'amélioration du partage de la voirie sur la Place du Général Ferrié ;
- la réalisation du bâtiment (site de maintenance et remisage et parking relais) qui constituera un signal fort au niveau du pôle d'échange multimodal de Dromel et des équipements majeurs que sont le Stade Vélodrome et le Palais des Sports ;
- l'amélioration de la desserte du secteur Viton / La Gaye qui rassemble l'Hôpital Ste Marguerite, l'INSERM, l'Institut Paoli Calmette, le CNRS ;
- l'amélioration de la desserte de La Rouvière (2 200 logements concernés) ;
- le lien avec le Boulevard Urbain Sud, le Bus à Haut Niveau de Service qui y circulera et par là même avec La Pointe Rouge ;
- la conservation de la couverture végétale de grands axes du secteur dont l'avenue Viton ;
- l'intégration du tramway dans un schéma global de mobilité urbaine durable.

#### Intervention de Roger RUZE, Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille

La Mairie du 8<sup>ème</sup> secteur de Marseille se félicite de l'émergence de ce projet qui pourra permettre d'atténuer la coupure nord / sud existante au sein de la ville.

Roger Ruzé souligne toutefois des motifs d'inquiétude relatifs à l'extension nord du tramway et à son articulation avec l'ensemble des infrastructures de transport du secteur Gèze. Depuis les années 2000 la liaison entre l'A50, l'A7 et l'A55 apparaît comme un impératif à régler. La L2 constitue une solution partielle à ce problème mais aucune liaison avec l'A55 et le port n'est prévue. Par ailleurs, l'abandon du projet de trémie Gèze semble dangereux dans un contexte d'émergence de nombreux projets de développement dans le secteur du port. Il s'agirait de travailler à la réalisation d'une infrastructure routière capable de canaliser les trafics importants qui transitent par la place de la Cabucelle. Cet impensé constitue un risque pour le bon fonctionnement du pôle d'échange multimodal de Gèze.

La Mairie du 8<sup>ème</sup> secteur alerte enfin sur le risque de démolitions inhérent au tracé proposé pour la phase 2 de

l'extension nord du tramway dans la rue de Lyon.

## Echanges avec la salle

### Public

Le **Président de la Fédération des Comités d'Intérêt de Quartier (CIQ) du 10<sup>ème</sup> arrondissement** souligne la qualité du projet d'extension sud du tramway. Les Présidents de CIQ du 10<sup>ème</sup> arrondissement regrettent toutefois que le projet flirte seulement avec le 10<sup>ème</sup> arrondissement qui sera le seul arrondissement non desservi par un tramway ou un métro. Le Palais de la Glisse et de la Glace est par exemple le seul équipement majeur de Marseille non desservi par un mode de transport lourd. Les CIQ du 10<sup>ème</sup> arrondissement souhaitent voir émerger un projet de tramway allant jusqu'au Centre de transfert des déchets présent sur la ZAC de La Capelette qui pourrait desservir le Palais de la Glisse et de la Glace, le lycée Brochier, et accompagner le développement économique du secteur.

Le **Président du CIQ Lieutaud Rome Préfecture, Vice-Président de la Fédération des CIQ du 6<sup>ème</sup> arrondissement** se félicite de l'émergence du projet d'extension sud du tramway qui donne un sens au tronçon Canebière-Castellane mis en service en 2015. Le projet permettra par ailleurs de désengorger la station Rome-Castellane dont la forte fréquentation pose aujourd'hui des problèmes de fonctionnement urbain. Le projet d'aménagement et d'apaisement de la Place Castellane permettra quant à lui de mettre en valeur la Fontaine. Le projet de plantation d'une couronne arborée est très bien accueilli. Le CIQ souhaite attirer l'attention de la Métropole sur les enjeux de conception de la trame circulaire autour de la Place. En effet, le Prado constitue un axe fort de circulation automobile et il est nécessaire de pouvoir évacuer ce flot de véhicules.

**Marie-Françoise Palloix, élue du 4<sup>ème</sup> secteur (6<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements)** souligne l'intérêt du projet de liaison nord-sud ainsi que l'importance des arguments développés par les deux précédents interlocuteurs : la nécessité de desservir en tramway le secteur de la Capelette et l'enjeu relatif au plan de circulation qui devra assurer les liaisons entre le Prado et le secteur de la rue Paradis. Elle s'inquiète de l'articulation avec le projet de bretelle Schlœsing :

- D'une part, le projet de tunnel Schlœsing ne semble pas répondre aux enjeux de circulation du secteur. La réalisation d'une trémie, sur le modèle de la trémie créée à St Loup dans le cadre du projet de Boulevard Urbain Sud, pourrait suffire à canaliser les trafics aujourd'hui présents sur les passerelles de la place du Général Ferrié ;
- D'autre part, la question de savoir si les calendriers des deux opérations sont compatibles se pose. Le calendrier des travaux de la bretelle Schlœsing permettra-t-il de respecter le planning présenté pour l'opération d'extension du tramway ?

### Porteurs du projet

**Lionel Royer-Perreaut** précise que la desserte des quartiers sud du 9<sup>ème</sup> arrondissement est un parti pris du projet. La desserte de La Capelette ne constitue pas l'enjeu majeur de ce projet précis. Toutefois, la desserte du 10<sup>ème</sup> arrondissement se voit améliorée de la manière suivante :

- Depuis les stations de l'avenue Cantini, la traversée piétonne du parc du XXVI<sup>ème</sup> Centenaire permettra de relier les quartiers de Menpenti et Cap Est ;
- Une des stations du projet est située à 6 ou 7 minutes à pied du Palais de la Glisse et de la Glace ;
- L'ouverture d'une liaison piétonne entre Dromel et La Capelette permet de relier également une partie du quartier de La Capelette au tramway.

Le contexte dans lequel a été fait le choix de construire une trémie semi-couverte à St Loup est difficilement comparable au contexte de la Place Ferrié sur laquelle il est nécessaire de prévoir le passage du tramway au-

dessus de l'ouvrage routier.

**Joël Vanni, DGA Délégué aux Grandes Infrastructures de la Métropole**, précise que :

- des réunions seront organisées sur la question du lien entre la zone portuaire et la Place de la Cabucelle ;
- la commande passée au groupement de maîtrise d'œuvre vise à conserver l'accessibilité de la Place Castellane pour tous ses usagers, et notamment à permettre les livraisons. C'est en ce sens que sont menées les études du projet. La Métropole veillera également à la conservation des capacités de circulations sur les grands axes (notamment le boulevard Baille) ; - le projet se déroulera en concertation avec les mairies de secteur et le public.

### Public

**La Présidente du CIQ de Castellane** met également l'accent sur le besoin de concertation relatif au plan de circulation du secteur de la Place Castellane. Elle émet par ailleurs une inquiétude relative à la durée du projet. En effet, la Fontaine de la place Castellane est hors d'eau depuis 12 ans maintenant et les 6 ans qui nous séparent de la mise en service des extensions du tramway semblent longs.

**Roland Cazzola, élu du 8<sup>ème</sup> secteur (15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements)** félicite le travail réalisé sur l'Agenda Mobilité Métropolitain. Il insiste toutefois sur l'insatisfaction des habitants du 8<sup>ème</sup> secteur sur la desserte du nord de Marseille. Les habitants ont la volonté de voir le tramway desservir le lycée Nord, mais surtout la volonté d'obtenir la desserte de l'Hôpital Nord et de St Antoine par un mode de transport lourd. Le fait que le terminus des projets inscrits à l'Agenda Mobilité Métropolitain soit situé à La Castellane est contraire à la revendication de desserte du grand équipement qu'est l'Hôpital Nord. Enfin, il rappelle le souhait des habitants du 8<sup>ème</sup> secteur de voir un tramway desservir l'Estaque.

**Le secrétaire général de la Confédération des Comités d'Intérêt de Quartier** insiste sur la nécessité d'assurer l'accessibilité de l'espace public et des services publics aux personnes à mobilité réduite. Ainsi, il est important d'associer au projet de tramway la mise en accessibilité de la station de métro Castellane.

### Porteurs du projet

**Yves Moraine** précise que le coût du projet de remise en eau de la fontaine de la Place Castellane est estimé à 4,5 millions d'euros. Le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône s'est engagé à participer à hauteur de 80 % à ce financement mais la Ville de Marseille ne souhaite pas prendre le risque de réaliser ces travaux en amont des travaux du tramway qui risqueraient d'endommager le nouveau dispositif d'alimentation en eau de la Fontaine.

**Jean-Pierre Serrus** souligne l'imbrication des questions relatives au projet d'extension du tramway et celles relatives à l'élaboration du PDU Métropolitain. Compte tenu de l'objet de la réunion les réponses aux questions relatives à l'élaboration du PDU ne seront pas données ce jour.

**Yves Moraine** souligne deux points qu'il souhaite voir intégrés à la réflexion des techniciens :

- l'opportunité de créer un parc relais à la sortie de l'A50, c'est-à-dire dans le secteur de la Tour Méditerranée et l'avenue de Corinthe ;
- la nécessité de minimiser l'impact des travaux sur le Parc du XXVI<sup>ème</sup> Centenaire.

**Joël Vanni** précise que si des travaux sont réalisés à proximité du parc ou dans le parc, celui-ci sera reconstitué dans sa totalité et remis en état. C'est ce qui a été fait lors des travaux du tunnel Prado Sud ou du tunnel Rège.

**Jean-Pierre Serrus** précise que cette réunion était la première pour lancer le processus de concertation. Des réunions analogues seront organisées dans les mairies de secteur pour pouvoir aborder des points plus précis du tracé.

## Présentation du garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public

### Présentation du rôle du garant par François NAU, garant de la concertation préalable

Le garant de la concertation est désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), commission saisie pour tous les grands projets d'infrastructure ayant une incidence importante sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.

Le garant sera à l'écoute de la population pendant toute la durée de la concertation afin d'assurer la qualité de la concertation, c'est-à-dire l'accès aux informations relatives au projet et la possibilité d'expression. Il veillera à ce que les modalités d'information et de participation du public soient les plus favorables possibles pour que l'information soit complète, touche tous les publics recherchant des informations et concernés par le projet. Il garantit la capacité du public à s'exprimer en posant des questions, en formulant des observations, ou encore en proposant des alternatives ou des suggestions qui nourriront cette concertation.

Pour cela des réunions des CIQ seront certainement organisées, et le public peut transmettre ses observations en adressant un e-mail au garant à l'adresse suivante : [francois.nau@ampmetropole.fr](mailto:francois.nau@ampmetropole.fr), disponible tout au long de la concertation.

Le garant remettra un bilan qui retracera l'ensemble des informations qu'il aura reçues durant la concertation et sera rendu public. Il constituera une pièce du dossier d'enquête publique. Ce rapport sera annexé au bilan de la concertation.

## Conclusion

### Clôture de la séance par Jean-Pierre SERRUS, Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence en charge de la Mobilité, des Déplacements et des Transports.

En préliminaire, Jean-Pierre Serrus rappelle que l'extension nord du projet se développe au sein du périmètre d'opération urbaine Euroméditerranée et qu'il est essentiel que les deux projets avancent ensemble, en collaboration. Le projet d'extension du métro jusqu'à Capitaine Gèze a également été évoqué et Jean-Pierre Serrus assure le public de la volonté de la Métropole d'aller le plus vite possible vers une mise en service de ce prolongement du métro.

Pour clôturer la réunion il précise que la concertation sera étendue tout au long du projet par la consultation du public et des représentants des habitants des secteurs concernés.

Réussir à mener à bien ce projet est une urgence et une nécessité. On attend des impacts positifs du tramway en matière de développement économique et d'amélioration de la qualité de vie des marseillais.

Les effets positifs apportés par ce projet seront complétés par des actions à développer dans le futur PDU Métropolitain, portant sur la mise en place d'un réseau de transports en commun efficace à l'échelle de la Métropole. Ce dispositif de mobilité métropolitain est d'autant plus attendu que la Métropole doit accueillir les Jeux Olympiques d'été en 2024

## ANNEXE 3 : Compte rendu de la réunion publique du 2 juillet 2018

### Déroulement de la réunion

La réunion a duré environ 2 heures. Elle s'est déroulée de la façon suivante :

#### • Ouverture

- Accueil des participants et introduction par Roger RUZE, Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille ;
- Présentation du contexte des transports dans le 8<sup>ème</sup> secteur par Samia GHALI, Conseillère Métropolitaine, Sénatrice des Bouches-du-Rhône ;
- Présentation de François NAU, garant de la concertation préalable désigné par la Commission Nationale du Débat Public;
- Présentation du contexte de la concertation préalable par Jean-Pierre SERRUS, Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence en charge de la Mobilité, des Déplacements et des Transports.
- 

#### • Présentation du projet

- Introduction par Bertrand ROBIN, Directeur Métro Tramway, Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- Présentation des objectifs et des caractéristiques du projet par le groupement de maîtrise d'œuvre Egis-Stoa-Carta Associés ;
- Les objectifs du projet, le tracé et les partis d'insertion par Marianne ROUGE – cabinet Stoa ;
- Le site de maintenance et de remisage et les grandes caractéristiques du projet par Philippe DAUMAS – Egis Rail ;
- Présentation du planning de l'opération par Bertrand ROBIN.

### Echanges avec la salle

### Conclusion

#### Ouverture

#### Accueil des participants et introduction par Roger RUZE, Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille

Roger RUZE accueille le public, les techniciens qui travaillent sur le projet et les élus présents.

L'arrivée du tramway constitue une question majeure et importante pour la mobilité dans les quartiers des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements. Cette question est abordée depuis 20 ans et prend forme aujourd'hui, même si la desserte en transports lourds des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements se fait par étapes et qu'il s'agit d'une première étape.

La liaison entre le nord et le sud de Marseille par une ligne directe constituera non seulement une réelle amélioration des conditions de déplacement pour les habitants des quartiers du 8<sup>ème</sup> secteur mais elle permettra également aux habitants des quartiers sud de Marseille de se rendre dans le secteur nord.

S'il reste des sujets à débattre concernant le projet, le souhait de la mairie de secteur est bien de voir le tramway desservir Gèze dans quelques années, puis La Castellane, voire plus tard l'Hôpital Nord.

#### Présentation du contexte des transports dans le 8<sup>ème</sup> secteur par Samia GHALI, Conseillère Métropolitaine, Sénatrice des Bouches-du-Rhône

Samia GHALI souligne que la question des transports est majeure pour les 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements. Elle dresse un bilan des attentes relatives aux transports dans le 8<sup>ème</sup> secteur :

- les habitants du secteur font preuve d'une grande patience au regard du retard pris dans la mise en service du prolongement de la ligne 2 du métro jusqu'à Capitaine Gèze ;
- la mairie de secteur est satisfaite du lancement prochain des études relatives à la phase 2 de l'extension nord du tramway, entre Gèze et La Castellane. Ce projet est nécessaire pour combler le retard pris par la Ville de Marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence dans la desserte des arrondissements situés aux extrémités de Marseille qui constituent des points d'entrée sur le réseau de transports en commun du cœur de la ville. La mairie de secteur souhaite être associée au déroulement des études.
- elle relaie la demande formulée par les Comité d'Intérêt de Quartier de l'Estaque qui souhaitent la réalisation de parkings relais. En ce sens, la mairie du 8<sup>ème</sup> secteur a fait des propositions de localisation de parkings relais sur les hauteurs de l'Estaque.

### Présentation de François NAU, garant de la concertation préalable désigné par la Commission Nationale du Débat Public

Le garant de la concertation est désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), commission saisie pour tous les grands projets d'infrastructure ayant une incidence importante sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.

Le garant est à l'écoute de la population pendant toute la durée de la concertation afin d'assurer la qualité de la concertation, c'est-à-dire l'accès aux informations relatives au projet et la possibilité d'expression.

Le garant remettra un bilan qui retracera l'ensemble des informations qu'il aura reçues durant la concertation et sera rendu public. Il constituera une pièce du dossier d'enquête publique.

### Présentation du contexte de la concertation préalable par Jean-Pierre SERRUS, Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence en charge de la Mobilité, des Déplacements et des Transports.

Le projet faisant l'objet de la concertation s'inscrit dans une démarche globale de développement des moyens nécessaires à une mobilité durable des habitants de la Métropole Aix-Marseille-Provence. L'élaboration en cours du Plan de Déplacements Urbains Métropolitain constitue une étape majeure de cette démarche.

Dans ce contexte, Jean-Pierre SERRUS rend hommage à la patience des habitants de la Métropole qui font pour la plupart face à des conditions de déplacements difficiles liées à un besoin en infrastructures et services nouveaux de transports en commun.

Plus de 90% des déplacements d'échelle métropolitaine (c'est-à-dire d'une distance supérieure à 7 kilomètres) sont réalisés en voiture avec un taux d'occupation de 1,4 passager par véhicule. Les objectifs affichés dans l'Agenda de Mobilité Métropolitain consistent à proposer à ces usagers une alternative au véhicule particulier, notamment grâce au réseau Métro Express et à la création de pôles d'échanges multimodaux qui permettront à chaque habitant de la Métropole d'avoir accès à une ligne de transports en commun en moins d'un quart d'heure. L'offre de transports en commun proposée au niveau de ces pôles d'échanges multimodaux sera fréquente et développée sur une forte amplitude horaire. Il s'agit ici d'assurer l'accès aux pôles d'emploi et aux établissements scolaires et universitaires du territoire pour l'ensemble de la population.

Le Nord de Marseille est le lien entre le centre-ville de Marseille et les communes situées au nord de la Métropole. En ce sens les discussions portant sur la desserte du nord de Marseille sont en réalité des discussions portant sur la desserte du cœur de la Métropole.

Avant d'aborder le sujet de la réunion de concertation, Jean-Pierre SERRUS donne quelques précisions sur le projet de prolongement du métro entre Bougainville et Gèze. Les équipes techniques qui travaillent sur le projet

rencontrent des difficultés à mettre en place le système de signalisation (c'est-à-dire de sécurité des circulations métro). Le sujet est complexe en raison de difficultés de mise en compatibilité des systèmes existants et des systèmes de nouvelle génération. Le coût de ce projet avait été estimé à 80 millions d'euros et s'élèvera à 100 millions d'euros. Ce taux de variation des coûts est classique pour de telles opérations. De même, des retards comparables dans la réalisation des travaux ont été observés dans d'autres agglomérations.

La réunion de concertation de ce jour a pour objet de recueillir l'avis du public par rapport au projet d'extension du tramway qui au nord s'étend entre Arenc et Gèze. La Métropole mènera par ailleurs des études relatives à la phase 2 du prolongement nord entre Gèze et La Castellane, et la concertation sur cette phase 2 aura lieu ultérieurement.

Le prolongement du tramway phase 1 entre Arenc et Gèze est un projet essentiel pour le territoire. Il assure notamment une connexion avec d'autres lignes fortes du futur réseau de transport en commun au niveau du pôle d'échange multimodal de Gèze :

- avec la ligne 2 du métro de Marseille ;
- avec les lignes du réseau MétroExpress Marseille Gèze – Aix-en-Provence et Marseille Gèze - Marignane ;
- avec le bus à haut niveau de service B4 qui circulera en rocade entre Gèze et La Fourragère ;
- avec la ligne 98 qui circulera sur l'A55 entre Gèze et Saint Antoine ;
- avec la ligne de bus 70 qui sera équipée de matériel roulant à forte capacité.

## Présentation du projet

### Introduction par Bertrand ROBIN, Directeur Métro Tramway, Métropole Aix-Marseille-Provence

Bertrand ROBIN présente la Direction Métro Tramway qui est maître d'ouvrage de l'opération d'extension du tramway entre Arenc et Gèze au nord et entre Castellane et La Gaye au sud.

La concertation préalable pour ce projet a lieu entre le 31 mai et le 2 juillet 2018. Une première réunion publique de lancement a eu lieu le 30 mai 2018 au Pharo.

A l'issue de la concertation préalable, des réunions d'échanges seront organisées avec les mairies de secteur pour présenter les études d'insertion du tramway à une échelle plus fine, avant de présenter le projet en enquête publique en 2019.

Le groupement de maîtrise d'œuvre, composé des sociétés Egis Rail, Stao et Carta Associés, présentera les grandes lignes du projet durant une quinzaine de minutes pour laisser ensuite la place aux échanges avec la salle.

### Les objectifs du projet, le tracé et les partis d'insertion par Marianne ROUGE – cabinet Stoa

Marianne ROUGE présente le groupement de maîtrise d'œuvre qui est un groupement d'entreprises mandatées par le maître d'ouvrage (la Métropole Aix-Marseille-Provence) pour concevoir le projet d'extension du tramway.

Le projet d'extension nord-sud du tramway répond à trois principaux objectifs :

- Développer l'offre de mobilité au sein des quartiers traversés ;
- Accompagner le développement urbain de ces quartiers ;
- Améliorer le cadre de vie.

Le projet pour lequel est organisée la concertation consiste en un prolongement de 6,2 kilomètres du réseau de tramway au nord et au sud de Marseille, répartis comme suit :

- 1,8 km au nord entre l'actuel terminus d'Arenc et Gèze ;
- 4,4 km au sud entre La Place Castellane et la Gaye.

Il est envisagé de créer 3 nouvelles stations au nord et 9 nouvelles stations au sud.

Le projet comprend également la création d'un bâtiment regroupant un site de maintenance et remisage des

tramways ainsi qu'un parking relais, situé au nord de la station de métro Ste Marguerite Dromel.

Le tracé proposé au nord est présenté sur la base d'un montage vidéo:

Au nord, le projet se raccorde à l'actuelle station Arenc-Le Silo. Le tramway emprunte le boulevard de Paris puis la rue d'Anthoine, au cœur de la zone d'aménagement concerté Cité de la Méditerranée. Une dissociation des voies est ensuite proposée : la voie sud → nord emprunte la traverse du Bachas et la rue du Marché et la voie nord → sud emprunte l'avenue Roger Salengro. Les deux voies se rejoignent sur la rue de Lyon et le projet dessert le secteur de la ZAC Littorale. Le terminus est prévu au niveau du croisement entre la rue de Lyon et l'avenue du Cap Pinède, de manière à favoriser les échanges avec la station de métro et le parking relais de Gèze. Le projet soumis à concertation du public constitue la première phase d'une infrastructure tramway nord-sud qui s'étendra jusqu'à La Castellane au nord et jusqu'à La Rouvière au sud. Ainsi, il sera complété par la phase 2 de l'extension nord – sud du tramway de Marseille caractérisée de la manière suivante :

- 6,5 km de prolongement au nord entre Gèze et La Castellane ;
- 1,3 km de prolongement au sud entre La Gaye et La Rouvière.

Un bureau d'étude a été retenu le 29 juin 2018 par la commission d'Appels d'Offres de la Métropole pour réaliser les études de faisabilité relatives à cette phase 2.

Le prolongement du tramway constitue à la fois un projet d'amélioration des conditions de transport par la création de site propre, et un projet de requalification de l'espace public. En effet, les axes parcourus par le tramway seront réaménagés de façade à façade.

Trois exemples notables de requalification urbaine sont présentés le long du tracé :

- sur la rue d'Anthoine le tramway desservira un quartier en renouveau. Son insertion est accompagnée de l'aménagement de pistes cyclables et de la réduction de l'espace dédié à la circulation automobile.
- sur la place Bougainville il est proposé de travailler à un meilleur partage de l'espace public entre les modes de déplacements. Le projet prévoit la création de trottoirs confortables rendus aux piétons et la plantation d'arbres ;
- sur la rue de Lyon, le tramway est inséré au centre de la chaussée, sur un espace public élargi qui permet également d'accueillir confortablement les circulations cyclistes et piétonnes, et de planter des alignements d'arbres.

## Le site de maintenance et de remisage et les grandes caractéristiques du projet par Philippe DAUMAS

### – Egis Rail

Le site de maintenance et remisage des tramways est aujourd'hui situé à Saint-Pierre. Ce site est saturé et l'extension nord-sud du tramway nécessite l'acquisition de nouvelles rames et la création d'un nouveau site de maintenance et remisage. Cet atelier-dépôt sera créé au nord de la station de métro Ste-Marguerite Dromel, le long de l'extension sud du tramway.

Les grandes caractéristiques du projet sont les suivantes :

- linéaire de 6,2 kilomètres ;
- création de 12 nouvelles stations ;
- aménagement de 5,5 kilomètres de pistes cyclables ;
- plantation d'environ 650 arbres supplémentaires ;
- montant des travaux : 240 millions d'euros, décomposés en 204 millions d'euros pour les travaux d'infrastructure et 36 millions d'euros pour les travaux du bâtiment ;
- exploitation de la ligne T3 entre Gèze et La Gaye et de la ligne T2 entre La Blancarde et Arenc ;

- temps de parcours de 13 minutes entre Gèze et Belsunce Alcazar et de 21 minutes entre Belsunce Alcazar et La Gaye ;
- 163 700 personnes vivent ou travaillent dans un corridor de 500 mètres de part et d'autre du tracé ;
- 100 000 voyageurs par jour sont attendus sur T3, soit une augmentation de 60 000 voyageurs par jour à la mise en service du projet.

### Présentation du planning de l'opération par Bertrand ROBIN

L'opération se déroulera sur les 6 prochaines années :

- 2018 : la concertation alimente les études d'avant-projet ;
- 2019 : déroulement des études de projet, de l'enquête publique et élaboration des marchés de travaux ;
- 2020 : année de transition entre études et travaux avec réalisation des travaux préparatoires et de déviation des réseaux ;
- 2021 et 2022 : réalisation des travaux de l'infrastructure de transport et du bâtiment ; o octobre 2022 livraison de la première rame de tramway devant être accueillie dans le site de maintenance et remisage ;
- 2023 : réalisation des essais et de la marche à blanc puis mise en service.

## LE PLANNING PRÉVISIONNEL



### Echanges avec la salle

Roger RUZE ouvre le temps d'échanges avec la salle et précise que les habitants des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements souhaitent obtenir des informations relatives aux aménagements prévus au niveau du pôle d'échanges Gèze.

### Public

**Un habitant du quartier de la Cabucelle** exprime son accord avec le projet proposé sur le tronçon de l'extension du tramway entre Arenc et Gèze. Il manifeste toutefois son inquiétude par rapport aux choix qui seront faits dans le cadre de la phase 2 du prolongement du tramway au nord et notamment son opposition au passage par le chemin de la Madrague Ville. Enfin, il souhaite que la Métropole précise comment sont financés les coûts générés par le retard du prolongement du métro entre Bougainville et Gèze.

**Une participante** interroge les élus sur la crédibilité de la parole publique au regard des multiples reports dans les dates de mise en service de la station de métro Gèze annoncées par la Métropole.

**Une représentante du réseau des acteurs économiques de Marseille Nord Cap au Nord Entreprendre** souligne la nécessité de développer le réseau de transports en commun non seulement pour assurer une alternative à l'usage du véhicule particulier, mais aussi pour assurer l'accès à la mobilité pour les populations captives des transports en commun.

Elle regrette par ailleurs de voir présenter un projet de tramway qui se superpose à une ligne de métro déjà existante.

Enfin, elle exprime le souhait de voir la phase 2 de l'extension nord prolongée entre La Castellane et la gare ferroviaire de Saint-Antoine. Ce prolongement permettrait d'assurer les échanges avec le réseau ferré régional qui participe de la desserte métropolitaine. Elle demande enfin quel avenir est prévu pour la gare ferroviaire de Séon-Saint-Henry également située sur le tracé de la phase 2 de l'extension nord.

**Une participante** regrette le déséquilibre entre les longueurs de prolongement au nord et au sud : la phase 1 propose de prolonger le tramway de 1,8 km au nord et de 4,4 km au sud. Le rééquilibrage proposé dans la phase 2 demande encore beaucoup de patience aux habitants des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements.

Elle souhaite ensuite connaître les raisons du positionnement de la station terminus à Gèze sur la rue de Lyon, éloignée du bâtiment du pôle d'échange multimodal dans lequel sont regroupés la station de métro, la gare de bus et le parking relais.

**Un représentant du CIQ Palanque Melquiond Vallon des Pins** remarque le déséquilibre manifeste entre le nord et le sud. Il considère que le développement des infrastructures de transports en commun dans les quartiers du nord de Marseille auraient dû être prioritaires par rapport à la réalisation de lignes de tramway situées dans le même secteur que le métro existant. Il aurait préféré que les moyens financiers soient concentrés sur la desserte de quartiers ne disposant d'aucune offre de transport urbain lourd.

### Porteurs de projet

**Samia GHALI** précise que la mairie des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements a toujours porté le nécessaire équilibre entre le développement des transports en commun au nord et au sud de Marseille. Elle se réjouit de la réalisation à venir des études portant sur la phase 2 du prolongement nord entre Gèze et La Castellane. Ces études seront menées en analysant les besoins de desserte en TC, et les axes qui seront empruntés par le tramway seront définis sur la base d'un bilan des avantages et inconvénients des différentes solutions identifiées.

**Jean-Pierre SERRUS** soutient la pertinence du tracé retenu entre Arenc et Gèze, sur un axe parallèle à celui de la ligne 2 du métro. En effet, le développement du tramway au sein du quartier du projet urbain Euroméditerranée est nécessaire du fait des nombreux projets de développement (emplois et habitat) qui vont prendre place dans le secteur.

Il rappelle le contexte d'élaboration en cours du Plan de Déplacements Urbains. La définition des priorités de développement des transports en commun doit s'appuyer sur des documents de planification qui tiennent compte des projets de développement du territoire et de développement économique. Elle doit également s'appuyer sur l'expression de l'avis des habitants. Ainsi, c'est dans ce cadre que seront menées les études de la phase 2 du prolongement nord du tramway jusqu'à La Castellane, et ultérieurement au-delà de La Castellane. C'est également dans ce cadre que seront menées des réflexions sur le transport (ferré et routier) de marchandises et la logistique urbaine à l'échelle de la Métropole. Les propositions qui seront faites devront permettre de traiter des points durs du réseau routier urbain tels que la sortie de la L2 au niveau du pôle d'échange multimodal de Gèze.

Le développement du réseau de transports en commun métropolitain prévu à l'horizon 2025 dans l'Agenda Mobilité Métropolitain nécessite un investissement financier de l'Etat. En effet, les Autorités Organisatrices de la Mobilité du territoire ont jusqu'à présent dépensé des montants de l'ordre de 100 millions d'euros par an. Or l'Agenda de la Mobilité prévoit 3,5 milliards d'euros de dépenses d'ici 2025, soit plus de 300 millions d'euros par an. Ainsi, les élus travaillent à l'obtention d'une aide financière de l'Etat, notamment en tenant les engagements qui ont été pris. C'est le cas des engagements pris dans l'Agenda de la Mobilité pour les années 2017 et 2018.

La politique de mobilité de la Métropole vise à répondre aux besoins de mobilité des populations captives des transports en commun. Il s'agit d'un enjeu pris en compte dans les différentes réflexions menées.

Jean-Pierre SERRUS reconnaît que le réseau ferré est dans un mauvais état sur le territoire de la Métropole. L'obstacle majeur à l'amélioration des services ferroviaires est la saturation de la Gare StCharles. Pour résoudre ce problème, la réalisation d'une gare souterraine est nécessaire, mais ne pourra pas être effective avant 2032 voire 2035. L'amélioration du réseau ferré sur le territoire de la Métropole sera longue, et il est indispensable de ne pas attendre cette amélioration pour développer un réseau de transports en commun performant sur le territoire.

Pour faire face au manque de crédibilité de la parole publique à différentes échelles (nationale, métropolitaine, municipale), Jean-Pierre SERRUS estime que le rôle des élus est de faire preuve de sincérité et de transparence à l'égard des citoyen-ne-s. C'est pour cette raison qu'il s'engage à donner au public l'ensemble des informations dont il dispose à un moment donné et à préciser leurs sources.

**Roger RUZE** soulève une question qui lui paraît fondamentale pour la réussite du projet de pôle d'échange multimodal de Gèze : le traitement des enjeux de circulation des poids lourds et véhicules particuliers au niveau du carrefour donnant accès au pôle d'échange. Il craint que la remise en cause du projet de réalisation d'une trémie à cet endroit ne soit révélatrice d'un manque de prise en compte de cette problématique.

**Samia GHALI** rappelle que la mairie du 8<sup>ème</sup> secteur est en accord avec la phase 1 du prolongement du tramway au nord (entre Arenc et Gèze), elle adhère à la nécessité de desservir le quartier en développement du périmètre Euromed 2. En ce qui concerne la phase 2 de prolongement nord du tramway, le projet devra s'inscrire dans une démarche de concertation entre les différents acteurs du secteur, notamment sur le point précis du traitement des abords du pôle d'échanges multimodal de Gèze et du carrefour routier. Elle rappelle enfin quelques éléments de contexte relatifs à la phase 2 de l'extension nord, à savoir la nécessité de prendre en compte les projets connexes portés par la SNCF au niveau de Saint-André par exemple, ou par le Port Autonome.

### Public

**Un habitant** souligne l'incompatibilité entre la phase 2 du projet d'extension nord du tramway entre Gèze et La Castellane et la demande de prolongement du métro jusqu'à l'Hôpital Nord portée par les habitants des quartiers situés au nord de Marseille depuis de nombreuses années.

**Une représentante du Conseil Citoyen du 15<sup>ème</sup> arrondissement** exprime son souhait de voir maîtrisés les risques de dérives financières liées à un projet d'infrastructure de transport. Elle insiste sur la nécessaire concertation relative à la définition du tracé de la phase 2 du prolongement nord du tramway. En effet, il sera important de prêter l'oreille aux besoins de déplacement des habitants, et de prendre en compte les demandes relatives à une connexion au réseau ferroviaire qui permettrait de rejoindre les pôles d'étude et d'emploi de la Métropole. Elle demande enfin aux élus si le financement de la phase 1 d'extension nord et sud du tramway est acté.

### Porteurs de projet

Yannick TONDUT, Directeur Général Adjoint de la Métropole en charge de la Mobilité, des Déplacements, des

Transports, de l'Espace Public et de la Voirie, affirme l'intérêt porté par les services de la Métropole au sujet du traitement des abords du pôle d'échanges de Gèze. L'analyse de plusieurs solutions techniques est en cours. La solution qui consiste à remplacer les autoponts par une trémie n'est pas encore abandonnée. Sa remise en question est toutefois motivée d'une part par son coût, mais surtout par la coupure urbaine qu'elle représenterait entre les deux rives (nord et sud) de l'avenue Cap Pinède. Des réflexions sont par ailleurs en cours avec l'EPAEM sur la recherche de foncier permettant d'étendre le nombre de places de stationnement proposées au niveau du pôle d'échange.

Jean-Pierre SERRUS précise que l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains Métropolitain est l'occasion de remettre à plat les besoins en mobilité au sein de la Métropole et d'établir des priorités entre les différents projets d'infrastructures et de services de transport. La phase 1 du projet d'extension du tramway est quant à elle décidée et se fera dans les délais annoncés, avec un financement alloué.

### **Conclusion**

Cette réunion de concertation a permis de mettre en évidence les points suivants :

- Le principe et le tracé de la phase 1 de l'extension nord (entre Arenc et Gèze) ne sont pas remis en question. Il sera toutefois nécessaire de réaliser le projet en concertation avec la mairie de secteur et les habitants.
- La Métropole doit concentrer son attention sur les dispositifs de gestion des trafics poids lourds qui vont se porter sur les alentours du pôle d'échange de Gèze.
- La Métropole a conscience des enjeux de la phase 2 de l'extension nord du tramway et de l'ensemble du réseau de transports en commun. Elle veillera à la prise en compte de l'expression du public en ce qui concerne les besoins en mobilité.
- La Métropole travaille de concert avec les différents acteurs institutionnels de l'aménagement du territoire (Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée, Région, ...) et s'engage à prendre en compte les points de vue exprimés lors de la consultation du public.

## ANNEXE 4 : L'EXPRESSION DU PUBLIC DANS LES REGISTRES, LES COURRIERS ET COURRIELS

- **Registres** mis à disposition du public dans les 4 Mairies pendant toute la durée de la concertation :

Nombre d'observations déposées

- Métropole : 2 observations ;
- Mairie des 2-3 : 4 observations ;
- Mairie des 6-8 : 3 observations ;
- Mairie des 9-10 : 2 observations ;
- Mairie des 15-16 : 4 observations et une lettre d'Enedis;

➤ Soit un total de 15 observations déposées.

La lettre d'Enedis attire l'attention du maître d'ouvrage sur la compatibilité d'exploitation du tramway et le poste électrique situé 269 Avenue Roger Salengro à Marseille 15<sup>ème</sup> arrondissement nécessitant l'accès d'un convoi dont elle donne les caractéristiques.

Un habitant du 8<sup>ème</sup> arrondissement est très déçu que le tram ne passe pas par le Rond-Point du Prado pour desservir les habitants du quartier, de ceux de Mazargues, Sainte-Anne et du sud du bord de mer, des usagers du Stade et des plages des quartiers sud qui transitent par ce Rond-Point. Le métro n'est pas accessible aux PMR.

Le collectif pour le projet du tramway Nord/Sud, collectif de citoyens, et les élus du Front de Gauche et EELV, demandent un développement vigoureux des transports collectifs dans l'agglomération de Marseille, et l'abandon du tunnel Schloësing. Il estime que la concertation préalable n'est pas suffisamment ambitieuse et que tous les moyens doivent être affectés à la réalisation rapide de ce tramway étendu à La Castellane au nord et à La Rouvière au sud. Il demande de revoir le projet de réaménagement de la Place Castellane et le plan de circulation de ses abords.

Des habitants des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements estiment qu'on ne pense jamais à la desserte de ces arrondissements et notamment du quartier du Panier et de la Mairie des 2-3.

Une habitante du 10<sup>ème</sup> arrondissement remarque que l'extension sud suit le tracé du métro et qu'il conviendrait de reprendre le tracé de l'ancien tram desservant Menpenti et La Capelette.

Des habitants demandent des parkings relais gratuits.

Un habitant du 6<sup>ème</sup> arrondissement regrette l'insuffisance des informations sur le projet (accès au pôle d'échange Castellane, traitement de l'Avenue Cantini, impact sur la circulation des reports de trafic, maintien des arbres, réhabilitation de la traverse du cimetière des juifs, déploiement des modes actifs).

Un habitant du 9<sup>ème</sup> espère que le tramway arrivera rapidement à La Rouvière.

Des habitants du 9<sup>ème</sup> sont inquiets des dispositions prévues pour les parkings :

- Pas de parking-relais Place du Général Ferrié ;
- La suppression du parking Dromel va réduire les possibilités de stationnement pour les usagers des transports.

Ils se demandent comment le tramway va s'insérer dans la rue Augustin Aubert compte tenu de sa largeur, tout

en respectant les espaces publics très appréciés.

Ils souhaitent une concertation et une information régulière sur les travaux (phasage, horaires, limitation des nuisances, plan de circulation) et sur le projet définitif.

Une habitante du 8ème arrondissement favorable à l'extension sud du tramway, s'oppose au tunnel Schlœsing qui va accroître la circulation en générant un supplément de pollution de l'air et une réduction du Parc de 26<sup>ème</sup> centenaire.

Le président du CIQ Haut Breteuil Paradis Edmond Rostand Rome demande une attention particulière au projet de réaménagement de la Place Castellane qui entrainerait une modification de l'organisation de la circulation et de l'accès aux voies adjacentes et du tracé du bus 54. Il souhaite être associé à la concertation avant le lancement de l'enquête publique.

Deux habitants du 15ème demandent en plus de l'extension nord du tramway le prolongement du métro jusqu'à l'Hôpital Nord.

La présidente du CIQ des Hauts de l'Estaque favorable à l'extension nord du tramway souligne le déséquilibre entre les extensions du tramway, l'extension nord étant moins développée que l'extension sud. Elle conteste le choix du terminus à Saint-Exupéry-La Castellane au détriment de l'Hôpital Nord non desservi par les transports en commun.

- 4 courriers adressés au garant

Le président du CIQ Timone-Marquis renouvelle son souhait d'une liaison par tramway Blancarde-Dromel permettant de desservir le quartier de La Timone enclavé.

La présidente du CIQ Saint-André souligne le déséquilibre entre les extensions du tramway, l'extension nord étant moins développée que l'extension sud. Elle évoque le passage sous silence du projet de « trémie » au carrefour Capitaine-Gèze/ rue de Lyon pour la circulation VL et PL qui va déboucher prochainement de la L2, cette trémie étant nécessaire pour assurer la continuité du tram vers Saint-Exupéry. Cette intervention est relayée par des habitants du 16<sup>ème</sup> arrondissement.

Une habitante du 9<sup>ème</sup> arrondissement considère sans intérêt la desserte de l'Hôpital Sainte-Marguerite, la pérennité de cet équipement n'étant pas assurée. En outre, plutôt que la traverse de la zone pavillonnaire, elle suggère le tracé par l'avenue Sainte-Marguerite. Enfin, elle souhaite des réunions d'informations au CIQ.

- 49 contributions adressées au garant par courriel dont 37 demandent le projet de liaison par tramway Blancarde-Dromel), soit 12 observations portant sur le projet mis en concertation.

La présidente du CIQ des Hauts de l'Estaque regrette le choix du tracé du tramway qui double celui du métro, retardant la desserte de quartiers sans transports collectifs.

Un habitant du 9<sup>ème</sup> arrondissement demande à être informé du phasage des travaux, de celui du parking relais Sainte-Marguerite, du parc de remisage du tramway, et des conditions de stationnement pendant les travaux.

Un riverain de la rue Augustin Aubert s'inquiète du futur nivellement, sa maison étant en contrebas de la

chaussée.

Un habitant du 9<sup>ème</sup> demande quelle sera la place de la circulation rue Augustin Aubert, avenue Viton et chemin de la colline Saint-Joseph.

Une habitante du 9<sup>ème</sup> constate que les pistes cyclables de Marseille sont inutilisables par les vélos. Elle espère que les voies cyclables prévues dans le projet du tramway soient protégées et réservées aux vélos. Elle demande un parking gratuit à proximité du Rond-point du Prado.

Un courriel hors délai d'un riverain de l'Avenue Cantini qui n'a pas été informé de la concertation pose de nombreuses questions sur le devenir de son avenue.

La présidente du CIQ Haut Breteuil Paradis Edmond Rostand Rome rappelle son intervention relative à l'incidence du projet sur les abords de la Place Castellane.

La présidente de la Fédération des CIQ du 9<sup>ème</sup> est favorable à une réunion d'information et rappelle que le projet concerne également les CIQ La Pauline, Le Cabot et Mazargues.

Un habitant du 16<sup>ème</sup> arrondissement (quartier Saint-André) rappelle l'importance des nuisances subies par ce quartier traversé par de nombreuses infrastructures sans être desservi par les transports collectifs ainsi que les engagements non tenus. Il signale aucun progrès pour les TCSP des quartiers Nord en 30 ans, le BHNS n'étant pas un TCSP alors que les quartiers sud plus favorisés sont mieux traités. Parmi les projets du Schéma TCSP horizon 2023, seul le tronçon du tram Canebière Castellane a été réalisé. Les 5 ans pour réaliser tout le reste ne sont pas crédibles, notamment le prolongement du tram jusqu'à Saint-Exupéry. Il signale la perspective de chantiers majeurs qui auront une incidence majeure sur la circulation devant le parvis de la gare multimodale du Capitaine Gèze: la L2 et ses conséquences, l'embarquement des ferries Maghreb et Corse au Cap Pinède, le terminal de transport combiné à Mourepiane. Le projet de trémie n'est pas évoqué dans le cadre de cette concertation ; sans cet aménagement, le tram ne pourra pas franchir le boulevard. L'intervenant demande sans délai la gare TER de Saint-André.



Commission nationale  
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain  
75007 Paris - France  
T. +33 (0)1 44 49 85 50  
[contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)