

**AMENAGEMENT DU ROND-POINT PLACE FERRIE
ET DE LA LIAISON SOUTERRAINE SCHLÆSING
A Marseille 8^{ème} et 10^{ème} arrondissements**



BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

SOMMAIRE

1.	Les principes de la concertation.....	3
1.1	Introduction	3
1.2	Rappel du cadre règlementaire	3
1.3	Contenu du bilan.....	3
2.	La mise en œuvre de la concertation	4
2.1	Les modalités générales.....	4
2.2	La réunion publique de lancement de la concertation préalable.....	4
2.3	Expositions publiques.....	5
2.4	Documents à la disposition du public	5
3.	Le bilan de la concertation	6
3.1	Bilan quantitatif	6
3.1.1	<i>Réunion publique de lancement de la concertation préalable</i>	<i>6</i>
3.1.2	<i>Expressions du public.....</i>	<i>6</i>
3.2	Bilan qualitatif et réponses du Maître d’Ouvrage aux observations recueillies.....	6
3.2.1	<i>Observations sur le contenu des supports de la concertation préalable et les compléments d’information à apporter.....</i>	<i>7</i>
3.2.2	<i>Observations sur l’intérêt du projet</i>	<i>8</i>
3.2.3	<i>Observations techniques sur le projet</i>	<i>9</i>
3.2.4	<i>Observations relatives au coût et au portage juridique et financier du projet</i>	<i>9</i>
3.2.5	<i>Observations sur la prise en compte des modes doux (piétons/cycles)</i>	<i>10</i>
3.2.6	<i>Observations sur l’insertion paysagère du projet.....</i>	<i>11</i>
3.2.7	<i>Observation sur la pollution atmosphérique et les nuisances sonores engendrées par le projet.....</i>	<i>11</i>
3.2.8	<i>Observations ne concernant pas directement le projet</i>	<i>12</i>
3.3	Compte rendu de la réunion publique de lancement de la concertation préalable	13
4.	Les suites données à la concertation.....	13

Pièces annexes :

- Annexe 1: Délibération du Conseil de Communauté n° VOI 019-786/15/CC du 19 février 2015
- Annexe 2 : Revue de Presse
- Annexe 3 : Documents à la disposition du public (Plaquettes et panneaux)
- Annexe 4 : Copies des Registres
- Annexe 5 : Compte rendu de la réunion publique de lancement de la concertation préalable du 2 mars 2015

1. Les principes de la concertation

1.1 Introduction

L'aménagement du rond-point place Ferrié et de la liaison souterraine Schloësing s'inscrit dans un projet global d'aménagement des quartiers délimités par le rond-point du Prado, la place du Général Ferrié, le carrefour Dromel, l'avenue Cantini, et le chemin de l'Argile, en passant par le bd Rabatau. Il intéresse notamment le développement de la ZAC de la Capelette, et le confortement des opérations de requalifications urbaines du Rouet et de Menpenti.

La mise en service du tunnel Prado Sud a permis le réaménagement du bd Rabatau entre le rond-point du Prado et le square Mélizan, et conduit à une diminution du trafic de la place Ferrié. Toutefois, les charges de trafic ne permettent toujours pas d'envisager la suppression des passerelles qui est pourtant nécessaire au passage du tramway sur ce carrefour.

Ainsi, l'extension du tramway entre Castellane et la traverse de la Gaye ne peut être envisagée sans dénivellation d'une partie de la circulation de la place du Général Ferrié.

A cet effet, conformément à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, MPM a délibéré, le 19 février 2015, pour lancer la concertation préalable à la réalisation de l'aménagement du rond-point place Ferrié et de la liaison souterraine Schloësing à Marseille (8^{ème} et 10^{ème} arrondissement).

1.2 Rappel du cadre réglementaire

Suivant ces dispositions, MPM a organisé une concertation préalable associant les habitants, les associations locales et toute personne concernée.

La concertation s'est déroulée du mardi 3 mars 2015 au mardi 24 mars 2015 inclus. Elle avait pour objet de présenter au public le projet « Aménagement du rond-point place Ferrié / Liaison souterraine Schloësing » en cours de réflexion, et de recueillir les avis des acteurs locaux, des usagers, des riverains et de toute personne concernée. Elle s'inscrit également dans la perspective d'une enquête publique ultérieure.

1.3 Contenu du bilan

Le bilan de la concertation du projet « Aménagement du rond-point place Ferrié / Liaison souterraine Schloësing » précise les modalités d'organisation, fait la synthèse de tous les échanges et des contributions du public, et propose les orientations données au projet.

2. La mise en œuvre de la concertation

2.1 Les modalités générales

Les modalités générales de la présente concertation figuraient dans la délibération VOI 019-786/15/CC du Conseil de Communauté en date du 19 février 2015 :

- une réunion publique de lancement de la concertation ;
- une exposition publique d'une durée de 3 semaines, dans les locaux de la Communauté Urbaine, de la Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements ainsi que de la Mairie des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements, utilisant comme support des panneaux de présentation ;
- un registre était mis à disposition sur les lieux d'exposition afin de recueillir les avis du public.

Ces modalités ont fait l'objet d'un avis de presse dans les publications des quotidiens « LA PROVENCE » et « LA MARSEILLAISE » du mardi 26 février 2015.

De plus, le site internet de la Communauté urbaine a relayé l'information relative à la concertation de l'« Aménagement du rond-point place Ferrié / Liaison souterraine Schloësing », en intégrant sur une page WEB, l'avis de concertation, la plaquette et les panneaux de présentation du projet.

2.2 La réunion publique de lancement de la concertation préalable

La réunion publique de lancement de la concertation préalable a été organisée le lundi 2 mars 2015 à 17h00, à l'Hémicycle du Palais du Pharo – 58 boulevard Charles Livon – 13007 Marseille, afin de présenter le projet à la population.



Après une introduction générale du projet par Messieurs ROYER-PERREAUT, MORAINÉ et ASSANTE, élus représentant la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et la Ville de Marseille, le Directeur des Infrastructures de la Communauté urbaine présente le projet **d'Aménagement du rond-point Place Ferrié et de Liaison souterraine Schloësing** dans le contexte du développement des infrastructures de transport et de voirie à l'horizon 2020, conformément aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains Marseille Provence Métropole. Il rappelle les objectifs de la concertation préalable qui permet de prendre en compte les observations du public pour éventuellement adapter le projet.

La présentation technique des ouvrages projetés est ensuite assurée par Monsieur Alain AMEDEO, Architecte, mandaté pour étudier l'insertion urbaine de la liaison souterraine.

Cette présentation a été suivie d'une séance d'échanges avec la salle, visant à répondre aux interrogations du public. Le compte rendu de la réunion publique figure en Annexe 5 du présent bilan de concertation préalable.

2.3 Expositions publiques

Trois expositions permanentes constituées, pour chacune d'entre elles, de 4 panneaux de présentation de l'opération se sont tenues du mardi 3 mars 2015 au mardi 24 mars 2015 inclus (soit pendant trois semaines consécutives) dans les lieux suivants :

- à la Mairie du 4ème secteur (Villa Bagatelle – 125, rue du Commandant Rolland – 13008 Marseille) du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30 ;
- à la Mairie du 5ème secteur (La Maison Blanche – 150, boulevard Paul Claudel – 13009 Marseille) du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30 ;
- au Siège Institutionnel de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (58, boulevard Charles Livon – 13007 Marseille) du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30 ;

Dans les trois lieux d'exposition, un registre dans lequel chacun pouvait formuler ses observations était mis à la disposition du public. De plus, quatre panneaux étaient exposés et présentaient l'opération :

- Panneau 1 – La place Général Ferrié – Insertion du projet dans son environnement
- Panneau 2 – Le contexte général
- Panneau 3 – L'ouvrage projeté
- Panneau 4 – Requalification urbaine

2.4 Documents à la disposition du public

Outre les panneaux exposés, une plaquette d'information éditée en 400 exemplaires et présentant l'opération, était disponible sur les lieux d'exposition.

3. Le bilan de la concertation

3.1 Bilan quantitatif

3.1.1 Réunion publique de lancement de la concertation préalable

La réunion publique de lancement de la concertation préalable a réuni environ 70 personnes.

3.1.2 Expressions du public

Les personnes intéressées par le projet ont par ailleurs utilisé les différents moyens d'expression mis à leur disposition.

Une dizaine d'expressions a été consignée dans les registres à l'occasion de la concertation préalable.

Une expression peut contenir plusieurs observations portant chacune sur un aspect particulier du projet.

Les moyens d'expression ont été les suivants :

Moyens d'expression	Nombre d'expressions
Lors de la réunion publique	6
Registres	13 observations
TOTAL	19 observation

3.2 Bilan qualitatif et réponses du Maître d'Ouvrage aux observations recueillies

Les observations écrites formulées sur les 3 registres de concertation préalable portent sur plusieurs aspects du projet de réalisation de l'aménagement du rond-point place Ferrié et de la liaison souterraine Schloësing.

Elles sont regroupées en 8 thématiques :

1. Observations sur le contenu des supports de la concertation préalable et les compléments d'information à apporter
2. Observations sur l'intérêt du projet
3. Observations techniques sur le projet

4. Observations relatives au coût et au portage juridique et financier du projet
5. Observations sur la prise en compte des modes doux (piétons/cycles)
6. Observations sur l'insertion paysagère du projet
7. Observations sur la pollution atmosphérique et les nuisances sonores engendrées par le projet
8. Observations ne concernant pas directement le projet

3.2.1 *Observations sur le contenu des supports de la concertation préalable et les compléments d'information à apporter*

3 observations portent sur le manque de données chiffrées présentées sur les supports de communication concernant les charges de trafic pour justifier les propositions techniques.

2 observations concernent des imprécisions sur les visuels et sollicitent des informations sur le nombre de voies de circulation autour du rond-point place Ferrié, et sur les liaisons en sortie d'ouvrage dans le sens Schloësing => Scott.

La réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre des études de trafic menées par la L2, les reports de trafic ont été évalués sur les principaux axes de la commune de Marseille à différentes échéances. Les études de faisabilité qui ont conduit la Communauté urbaine à proposer l'Aménagement du rond-point Place Ferrié et de la liaison souterraine Schloësing sont conformes à ces données de trafic. Par ailleurs, lors de l'enquête publique liée à l'opération, des études de trafic plus précises seront réalisées et présentées dans le dossier soumis à la consultation du public, au titre des études d'impact des ouvrages proposés.

En ce qui concerne l'aménagement précis du rond-point place Ferrié, celui-ci est directement lié à l'opération d'extension Nord-Sud du tramway, qui ne fait pas partie du périmètre de la concertation. Le nombre de voies de circulation sera déterminé précisément dans le cadre des études de carrefours qui détermineront les conditions de passage des rames de tramway dans la circulation générale. Ainsi les visuels présentés à l'occasion de la concertation ont uniquement pour objectif de démontrer que la dimension de l'emplacement réservé au PLU (diamètre = 120 m), ainsi que l'implantation de la trémie d'entrée / sortie de la liaison souterraine sur le bd Schloësing autorisent la réalisation d'un carrefour de grande dimension permettant de gérer l'ensemble des mouvements de circulation, tout en offrant de larges espaces publics au profit des modes doux et des aménagements paysagers.

Concernant les sorties de l'ouvrage (dans le sens Schloësing => Scott), les panneaux montrent que la liaison souterraine projetée se raccorde au tunnel Prado Sud sous le Parc du 26^{ème} centenaire. Ainsi les véhicules qui emprunteraient la nouvelle liaison souterraine dans le sens Schloësing => Scott, ont 3 possibilités en sortie d'ouvrage :

- Rejoindre l'autoroute A50 par la pénétrante du chemin de l'Argile (en sortie du tunnel Prado Sud)
- Rejoindre le chemin de l'Argile et le quartier de Menpenti
- Poursuivre vers le tunnel Prado Carénage, les tunnels Vieux-Port et Major, voire l'autoroute A55 au-delà.

3.2.2 Observations sur l'intérêt du projet

Pour certaines personnes, la liaison souterraine Schloësing est perçue comme un aspirateur à voitures alors que l'avenir n'est pas à l'automobile mais aux transports en commun et aux modes doux de déplacements (piétons, cycles).

Ainsi, **3 observations** à caractère négatif portant sur l'intérêt du projet ont été formulées sur les registres de concertation préalable. Ces observations soulèvent en particulier la question de la concordance du projet avec les objectifs du PDU, en notant que l'ouvrage souterrain n'est pas explicitement mentionné dans le document de planification.

En contrepartie, **4 observations** expriment formellement leur satisfaction par rapport au projet présenté, en assortissant éventuellement leur avis d'observations complémentaires.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 de Marseille Provence Métropole prévoit, dans le cadre du renforcement de l'offre en matière de transport collectif sur Marseille, l'extension Nord-Sud du tramway : au sud de la place Castellane, l'extension est envisagée sur l'avenue Cantini, la place Ferrié, le bd Schloësing, le carrefour Dromel puis jusqu'au Boulevard Urbain Sud, traverse de la Gaye.

Parallèlement au renforcement de l'offre et de l'attractivité des transports collectifs, le PDU fixe comme objectif quantitatif de réduire de 8 % la part modale des déplacements en voiture ou deux-roues motorisés par rapport à 2009, mais le rôle stratégique pour le développement équilibré de l'aire métropole de certains axes de voirie structurants est réaffirmé. Ainsi « *La stratégie globale du schéma multimodal d'infrastructures routières repose en premier lieu sur l'achèvement du réseau primaire avec la réalisation de la rocade L2 (sections Nord et Est), et la création, le complément ou la reconfiguration de certains échangeurs autoroutiers sur lesquels viendra se connecter le réseau maillé de voies structurantes [...] Ce système a pour objectif premier de rétablir les connexions entre le système autoroutier et le réseau local sur des voies adaptées, plutôt que sur des voies urbaines et étroites aujourd'hui engorgées. Les flux de circulation ainsi réorientés permettront de requalifier les voies auparavant saturées et de donner aux autres modes de déplacement la place qui leur est due* » (source PDU – page 103 et 104). A l'horizon 2023, le PDU prévoit ainsi l'achèvement du réseau primaire de contournement de l'agglomération marseillaise (L2 + Boulevard Urbain Sud), et la requalification de la rocade du Jarret en Boulevard Urbain Multimodal, qui forme la « Grande Ceinture » de contournement du centre-ville. Ce réseau cohérent d'infrastructures viaires hiérarchisées constitue un système performant de protection et d'apaisement de l'hyper-centre.

Ainsi, en ce qui concerne plus précisément le nœud d'échanges Ferrié, le PDU prévoit explicitement le franchissement de la place Ferrié par le tramway et par voie de conséquence la démolition des autoponts de franchissements du carrefour, conduisant au « réaménagement de **la place Général-Ferrié (insertion du tramway - entrée ZAC Capelette)** ». Cette opération est précisément indiquée à la page 110 du document parmi les projets retenus au PDU.

Les études de faisabilité menées récemment, suite à la diffusion par les services de l'Etat des données de modélisation de trafic après mise en service de la L2 et du Boulevard Urbain Sud, montrent que malgré les reports attendus, les charges de circulation ne permettent pas de gérer au sol l'ensemble des mouvements du carrefour Ferrié sans saturation.

Le projet « d'Aménagement du rond-point Place Ferrié et de Liaison souterraine Schloësing » répond donc pleinement aux objectifs du PDU de développement du réseau de transport collectif marseillais, au sein d'un maillage cohérent, structuré et hiérarchisé de voiries permettant d'assurer l'ensemble des connexions et échanges dans des conditions satisfaisantes d'écoulement du trafic.

3.2.3 Observations techniques sur le projet

4 observations portent sur le choix de l'itinéraire souterrain proposé (échangeur Scott ⇔ bd Schloësing), suggérant plutôt de reproduire en souterrain le fonctionnement des autoports actuels :

- Rabatau nord => Schloësing
- Rabatau nord => Rabatau sud

La réponse du maître d'ouvrage :

Le projet d'**Aménagement du rond-point Place Ferrié et de Liaison souterraine Schloësing** présenté à la concertation préalable ne reproduit pas le fonctionnement des autoports de franchissement du carrefour Ferrié car il intègre la nouvelle organisation du réseau de TC et de voiries envisagée par le PDU de MPM. Ainsi, l'objectif est d'établir « [...] *les connexions entre le système autoroutier et le réseau local sur des voies adaptées, plutôt que sur des voies urbaines et étroites aujourd'hui engorgées* » (source PDU – page 104).

En particulier, l'opération permet de créer la connexion entre les quartiers est de Marseille et l'autoroute A50, ou l'autoroute A55 par l'itinéraire Tunnel Prado Carénage (payant), Tunnel Vieux Port, Tunnel Major/Tunnel Joliette. Ces connexions sont actuellement assurées dans un sens par le chemin de l'Argile (dont la vocation est pourtant celle d'une voie de desserte de quartier), le bd Rabatau nord et les autoports ; ou dans l'autre sens, par le bd Rabatau nord jusqu'à l'échangeur de Pologne. Ainsi, si les flux de circulation semblent majoritairement orientés dans l'axe Rabatau nord ⇔ Schloësing, il s'agit en fait d'un axe Echangeur autoroutier ⇔ Schloësing. Or ce fonctionnement est totalement assuré par la liaison souterraine proposée. Cet ouvrage permet par conséquent de connecter un nœud d'échange autoroutier sur le réseau structurant de voiries tout en soulageant très sensiblement la circulation sur le chemin de l'Argile et le bd Rabatau nord, et en offrant l'opportunité de la requalification de ces axes au profit des modes doux de déplacement.

Il faut également rappeler que le PDU de MPM prévoit à l'horizon de la mise en service de la L2 puis du Boulevard Urbain Sud, de démarrer le programme de réaménagement du Jarret en Boulevard Urbain Multimodal. A l'horizon 2020-2023, il s'agit par conséquent de profiter de la baisse de trafic induite par la mise en service de la « Rode de contournement rapide », pour requalifier les boulevards du Jarret au profit des transports en commun et des modes doux de déplacement. La création d'une liaison souterraine entre le bd Schloësing et le Jarret, serait en contradiction avec la volonté portée par la Collectivité de réduire la part modale de la voiture sur cet axe, car il favoriserait le trafic en provenance et vers ces boulevards.

3.2.4 Observations relatives au coût et au portage juridique et financier du projet

D'une manière générale, **6 observations** portent sur le coût ou le portage juridique et financier du projet.

Ainsi, une personne s'interroge sur le coût supporté par les contribuables.

3 observations portent plus directement sur le portage juridique et financier du projet et notamment sur les liens avec les contrats de concession du tunnel Prado Carénage et du tunnel Prado Sud.

1 observation sollicite la définition du périmètre de l'opération comprise dans l'estimation de 95 M€ HT.

Enfin et pour finir, 1 personne subordonne son avis favorable au projet, à la suppression de la clause financière dans le contrat de concession du tunnel Prado Sud liée à la réalisation du Boulevard Urbain Sud en 2026.

La réponse du maître d'ouvrage :

En premier lieu, il est nécessaire de rappeler que le financement et les moyens juridiques propres à la mise en œuvre du projet sont en cours d'étude et qu'ils seront examinés ultérieurement. La concertation est avant tout le lieu d'expression du public sur l'opportunité technique de réaliser un projet, en l'occurrence le projet d'**Aménagement du rond-point Place Ferrié et de Liaison souterraine Schloësing**. En ce qui concerne les moyens juridiques et financiers pour mettre en œuvre le projet, ils seront déterminés ultérieurement dans le strict respect des règlements nationaux et européens en vigueur, et en fonction des exigences suivantes :

- Gratuité de la nouvelle liaison souterraine pour tous les usagers
- Limitation des charges d'investissement de la Collectivité, compte tenu des difficultés budgétaires actuelles.

En ce qui concerne le périmètre de l'opération compris dans l'estimation financière de 95 M€ HT, celui-ci intègre la démolition des passerelles routières, la déviation des réseaux nécessaires à la construction de l'ouvrage souterrain, la construction de l'ouvrage, la remise en état du Parc du 26^{ème} centenaire, ainsi que l'aménagement de la place Ferrié préalable au réaménagement définitif lié à l'opération d'extension Nord-Sud du tramway.

Conformément aux dispositions rapportées dans la délibération de lancement de la concertation du projet en date du 19 février 2015, dans la mesure où les études juridiques et financières en cours conduiraient à retenir l'hypothèse d'un portage de l'opération par le titulaire de la concession tunnel Prado Carénage, la Collectivité rediscuterait à cette occasion les dispositions relatives à la mise en service du Boulevard Urbain Sud, incluses dans le contrat Tunnel Prado Sud.

3.2.5 Observations sur la prise en compte des modes doux (piétons/cycles)

Plusieurs observations portent sur la prise en compte des modes doux de déplacement (piétons/cycles).

La plupart des personnes qui se sont exprimées dans les registres sur ce thème exprime l'imprécision des supports graphiques sur les aménagements dédiés aux piétons et cycles (**3 remarques** à ce sujet).

Parmi ces remarques, l'une d'entre-elle rappelle que les aménagements cyclables sont au cœur du dispositif de déplacements entre l'est, le sud et le centre de Marseille. Une autre constate que le projet proposé semble n'apporter aucune amélioration sur les circulations piétonnes et cycles.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le projet d'**Aménagement du rond-point Place Ferrié et de Liaison souterraine Schloësing** présenté à la concertation préalable est la première étape d'un vaste programme d'aménagement des quartiers qui intègre notamment l'extension du tramway entre la place Castellane et la station de métro Sainte-Marguerite Dromel.

Ainsi, les profils en travers définitifs de l'avenue Cantini et du bd Schloësing seront précisément étudiés dans le cadre des études d'implantation de la plateforme du tramway et feront l'objet d'une large concertation. La configuration finale de la place Ferrié sera elle aussi définitivement arrêtée par les études de fonctionnement du carrefour intégrant le franchissement du tramway.

En conséquence, les visuels présentés dans le cadre de la concertation préalable de l'**Aménagement du rond-point Place Ferrié et de Liaison souterraine Schloësing** ont pour objectif de démontrer que l'ouvrage créé libère des larges espaces au niveau de la place Ferrié, qui bénéficie de surcroît d'un

emplacement réservé de 120 m de diamètre au PLU, permettant ainsi d'aménager sur une couronne périphérique d'environ 10 m de large tout autour du rond-point les circulations cycles et piétonnes.

Cette couronne périphérique assure les liaisons douces qui suivent, et permet de créer des itinéraires confortables et agréables de raccordement entre le centre-ville de Marseille et les quartiers sud et est :

- Cantini ⇔ Schloesing
- Cantini ⇔ Rabatau (nord et sud)
- Schloesing ⇔ Rabatau (nord et sud)

3.2.6 *Observations sur l'insertion paysagère du projet*

2 observations portent sur l'aspect paysager du projet.

Ainsi, 1 habitant s'interroge sur l'amélioration apportée par le projet sur les aménagements du Parc du 26^{ème} centenaire. Un autre suggère de limiter la taille de l'anneau central du rond-point et de reporter sur la périphérie les espaces verts.

La réponse du maître d'ouvrage :

La réalisation de l'ouvrage souterrain Schloesing conduit à supprimer l'entrée du Parc du 26^{ème} centenaire située approximativement en face du poste de transformation EDF, sur l'avenue Cantini. Cette entrée, peu empruntée à l'heure actuelle, n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite car elle est constituée d'une série d'emmarchements.

Dans le cadre de la remise en état du Parc à l'issue des travaux de l'opération, il est proposé de restituer cette entrée en face du bd de Maillane, permettant ainsi aux habitants du quartier du Rouet d'accéder plus directement à l'espace public. La topographie du Parc en face du bd de Maillane autorise par ailleurs l'aménagement d'une entrée « à niveau », totalement accessible à tous les usagers.

Au-delà de l'amélioration de l'accessibilité riveraine au Parc du 26^{ème} centenaire, la démolition des passerelles Ferrié offrira également l'opportunité de réaménager l'entrée « Rabatau » du Parc, qui souffre actuellement de l'encombrement des autoponts.

En ce qui concerne d'une manière plus générale la qualité paysagère de l'avenue Cantini, du bd Schloesing et de la place Ferrié, les études ultérieures liées à l'extension sud du tramway permettront de définir plus précisément les parties d'aménagement qui seront proposées en fonctionnement notamment de l'implantation précise de la plateforme du tramway et des circulations douces. D'ores et déjà, il est constaté que la démolition des autoponts ainsi que l'emplacement réservé de 120 m de diamètre permet de proposer à l'ensemble des usagers de larges espaces de déambulation, et de concevoir un projet paysager de qualité, dont les contours précis restent à définir.

3.2.7 *Observation sur la pollution atmosphérique et les nuisances sonores engendrées par le projet*

1 remarque porte sur la pollution atmosphérique et les nuisances sonores engendrées par le projet : un habitant s'interroge sur les motifs qui conduisent à remonter le profil en long de l'ouvrage le long du bd Cantini et sur les impacts air/bruit de cette disposition.

La réponse du maître d'ouvrage :

La remontée du profil en long de l'ouvrage souterrain le long du bd Cantini est conditionnée par le franchissement du Jarret. En effet, ce ruisseau canalisé traverse d'est en ouest le Parc du 26^{ème} centenaire.

Ainsi, la nouvelle liaison routière croise l'ouvrage hydraulique du Jarret, en remontant au-dessus de l'ouvrage existant pour éviter toute réduction de son gabarit.

Les aspects liés à l'éventuelle pollution atmosphérique du projet et à son traitement feront l'objet d'études approfondies et seront largement développés dans l'étude d'impact du Dossier d'Enquête Publique (volet « air et santé »).

En effet, conformément au Code de l'Environnement (articles L.122-1 à 3 et R122-1 à 16 relatifs aux études d'impact), l'étude d'impact du projet intègre une analyse spécifique de l'impact du projet sur la pollution atmosphérique et ses effets sur la santé humaine. Cette analyse intègre notamment une évaluation des émissions polluantes et des risques sanitaires liés au projet.

Concernant les nuisances sonores, le projet **d'Aménagement du rond-point Place Ferrié et de Liaison souterraine Schloësing** est soumis au Code de l'Environnement. Ce dernier, et notamment les articles L.571-1 et suivants relatifs à la prévention des nuisances sonores, impose d'évaluer le bruit dans l'environnement et de mettre en place des actions tendant à prévenir ou réduire le bruit occasionné par l'opération de voirie concernée. D'ores et déjà, on peut noter que l'opération proposée consistant à démolir des autoponts et à enfouir les flux de circulation principaux, engendrera, par nature, une diminution de l'ambiance sonore liée à la circulation routière.

Tous les aspects liés au bruit et à son traitement représentent des sujets essentiels pour le projet **d'Aménagement du rond-point Place Ferrié et de Liaison souterraine Schloësing** ; ils feront l'objet d'études approfondies et seront largement développés dans l'étude d'impact du Dossier d'Enquête Publique (volet « études acoustiques »).

Enfin, l'étude d'impact tiendra également compte des réglementations et textes en vigueur ainsi que de documents spécifiques comme le Plan Climat adopté par le Conseil Communautaire de MPM le 26 octobre 2012.

3.2.8 *Observations ne concernant pas directement le projet*

Quelques (4) **observations** ne concernent pas directement le projet **d'Aménagement du rond-point Place Ferrié et de Liaison souterraine Schloësing**.

Elles portent sur d'autres projets qui se situent en dehors du périmètre d'intervention de l'opération. Ces observations concernent essentiellement l'aménagement du profil en travers de l'avenue Cantini, et du bd Schloësing.

Une remarque s'intéresse également à l'aménagement de la continuité des espaces verts de part et d'autre de l'ouvrage SNCF entre le Parc du 26^{ème} centenaire et la ZAC de la Capelette.

Enfin, un dernier courrier a été inséré par erreur dans le registre du projet d'Aménagement du rond-point Place Ferrié et de Liaison souterraine Schloësing, alors qu'il concerne l'enquête publique de modification du PLU.

La réponse du maître d'ouvrage :

En ce qui concerne l'aménagement du profil en travers de l'avenue Cantini, du bd Schloësing mais également de la place Ferrié dans leur configuration finale, il est rappelé que ces travaux ne font pas partie du périmètre de l'opération qui comprend la démolition des autoponts, la déviation des réseaux nécessaire à la construction de l'ouvrage souterrain, la construction de l'ouvrage, la remise en état du Parc du 26^{ème} centenaire, et l'aménagement de la place Ferrié dans l'attente des travaux d'extension du tramway. Ainsi, les études ultérieures d'extension du tramway permettront de définir les solutions

d'aménagement pour l'avenue Cantini, le bd Schloësing, et le carrefour Ferrié en fonction de l'implantation de la plateforme du tramway.

3.3 Compte rendu de la réunion publique de lancement de la concertation préalable

En plus des observations formulées par écrit sur les 3 registres, 6 personnes se sont exprimées lors de la réunion publique de lancement de la concertation préalable, qui rassemblait 70 personnes environ.

Le compte rendu de la réunion publique de lancement de la concertation préalable est annexé au présent bilan de concertation préalable (cf. **Annexe 5**).

4. Les suites données à la concertation

La majorité des personnes qui s'est exprimée sur les registres de concertation préalable s'est montrée intéressée par l'opération, en posant des questions pour l'améliorer ou pour mieux comprendre les motifs qui ont conduit la Collectivité à proposer la solution technique présentée.

Les considérations évoquées par le public lors de la concertation préalable n'appellent pas de remise en cause des objectifs généraux du projet ni de ses caractéristiques.

Cependant, les observations ou propositions exprimées au cours de cette concertation seront étudiées et analysées dans le cadre des études qui vont se poursuivre pour réaliser le projet, afin d'intégrer le maximum des remarques formulées.

De plus, la population sera à nouveau invitée à donner son avis sur le projet **d'Aménagement du rond-point Place Ferrié et de Liaison souterraine Schloësing** lors de l'Enquête publique qui sera organisée conformément à l'article L.123-2 du Code de l'Environnement.