

Extensions Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille Phase 2

Bilan de la concertation
préalable

Du 1^{er} décembre 2022
au 16 janvier 2023



SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
1. LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION	4
2. LE PRINCIPE DE LA CONCERTATION	5
2.1 Rappel du cadre législatif	5
2.2 Les objectifs de la concertation.....	5
2.3 Le bilan de la concertation	5
3. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION	6
3.1 Les modalités de la concertation	6
3.2 L'annonce de la concertation.....	8
3.3 Les rendez-vous de la concertation	11
3.4 L'information du public.....	14
3.5 Les modalités d'expression du public	17
4. LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION	18
4.1 Bilan quantitatif de la participation du public	18
4.2 Des thématiques qui ont mobilisé.....	19
4.3 Une participation massive sur l'extension Sud	22
5. ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS	23
5.1 L'opportunité du projet.....	23
5.2 Le tracé et l'implantation des stations.....	24
5.3 Les différents modes dans l'espace public.....	29
5.4 L'insertion de la ligne de tramway et l'aménagement urbain et paysager	34
5.5 Un projet de développement du territoire.....	35
5.6 L'intermodalité et l'offre de transport en commun.....	36
5.7 La mise en œuvre de l'opération	38
5.8 L'information du public.....	39
6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	41
7. LES SUITES DONNEES A LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS	44
7.1 Le bilan des garants de la CNDP	44
7.2 Les engagements de la Métropole AMP	44
7.3 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants	55
8. EN SYNTHESE.....	59
ANNEXES	61
Annexe 1 – Délibérations du conseil de Métropole	61
Annexe 2 – Avis de projet.....	61
Annexe 3 – Avis de concertation préalable	61
Annexe 4 – Bilan des actions de communication préalable	61

Annexe 5 – Revue de presse	61
Annexe 6 – Documents à la disposition du public.....	61
Annexe 7 – Compte rendus des réunions publiques.....	61
Annexe 8 – Bilan des garants de la CNDP sur la concertation	61



1. LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

L'extension du tramway au nord et au sud de Marseille s'inscrit dans le Plan de Mobilité 2020-2030 délibéré en décembre 2021 et représente l'un des projets prioritaires du volet Mobilité du Plan Marseille en Grand.

De La Castellane à la Rouvière, cette ligne de transport en commun en site propre constituera la colonne vertébrale de la mobilité de l'agglomération marseillaise.

L'opération d'extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3, qui représente environ 14 km d'infrastructures nouvelles, se décompose en deux phases :

- La Phase 1 est déjà engagée avec une mise en service prévue pour fin 2025.
- La Phase 2, dont la mise en service est prévue à partir de 2029.

La deuxième phase des extensions Nord et Sud viendra répondre au besoin de mobilité de quartiers très densément peuplés de Marseille et permettra une desserte efficace des zones d'activités économiques situées le long de la ligne.

Cette opération viendra également accompagner les opérations de requalification urbaine des quartiers prioritaires de La Cabucelle, Campagne-Lévêque, Consolat-Mirabeau, La Castellane-La Bricarde, inscrits au « Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain » (NPNRU).

Elle offrira par ailleurs une connexion avec le réseau ferroviaire au niveau du futur Pôle d'Echanges Multimodal de Saint-André, où sera également réalisé un nouveau parc-relais.

Le projet se développe sur la commune de Marseille. Les extensions s'inscrivent en particulier dans le 5^{ème} secteur de Marseille (9^{ème} et 10^{ème} arrondissements) et dans le 8^{ème} secteur (15^{ème} et 16^{ème} arrondissements).

Le projet en chiffres



+ 13 à 14

Nouvelles stations



+ 7,8 à 8,6 km

Infrastructure nouvelle



+ 45 000

Montées par jour



Un tramway toutes les
5 min



22 à 25 min

Gèze - La Castellane



20 min

La Rouvière - Castellane



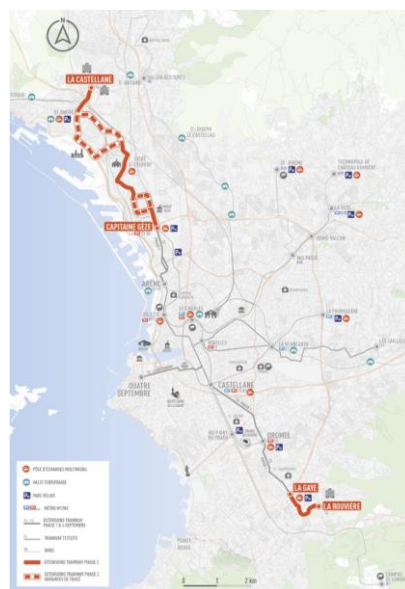
+ 1 parc-relais

PEM Saint-André



295 à 345 M€ HT

Coût travaux



Pour accompagner ce projet de grande envergure, **la Métropole Aix-Marseille-Provence a organisé la concertation préalable** de la phase 2 du projet, ouverte au public (habitants, usagers, associations, entreprises, institutions...) **du 1er décembre 2022 au 16 janvier 2023**

2. LE PRINCIPE DE LA CONCERTATION

La concertation préalable a été menée par la Métropole Aix-Marseille-Provence sous l'égide de deux garants missionnés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

2.1 Rappel du cadre législatif

Le cadre réglementaire

La concertation préalable sur ce projet a été décidée en application du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement (Annexe 1 – Délibérations du conseil de Métropole, délibération MOB-006-1207022CM du 30 juin 2022). La Métropole Aix-Marseille-Provence a décidé d'organiser elle-même une concertation préalable.

Selon les modalités des articles L 121-8 II et R 121-3 du Code de l'Environnement, la Métropole a sollicité la désignation d'un garant auprès de la CNDP suite à la publication d'un avis au projet dans la presse locale La Provence le 5 juillet 2022, dans la presse nationale Les Echos le 6 juillet 2022 et sur le site internet de la CNDP (Annexe 2 – Avis de projet).

La **commission nationale du débat public (CNDP)** est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur les projets pouvant avoir un impact sur l'environnement.

Les garants

En réponse au courrier de la Métropole, la CNDP a désigné les garants de la concertation en séance plénière du 7 septembre 2022 : Messieurs Jean-François COUMEL et Mathias BOURRISSOUX.

Neutres et indépendants des parties prenantes à la concertation, les garants se sont assurés de la bonne mise en œuvre de la concertation afin que les avis exprimés et les contributions soient pris en compte, ont veillé à la bonne information et à la transparence des éléments portés à la connaissance du public, au respect de la participation des acteurs de la concertation.

A l'issue de leur mission, les garants rendent compte de la concertation dans un bilan rendu public (Annexe 8 – Bilan des garants de la CNDP sur la concertation).

2.2 Les objectifs de la concertation

Menée le plus en amont possible dans l'élaboration du projet, la concertation vise à :

- présenter le projet au public ;
- échanger avec la population sur l'opportunité, les objectifs et 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.

2.3 Le bilan de la concertation

Le présent bilan de la concertation, établi et rendu public par la Métropole, précise les modalités d'organisation, fait la synthèse des contributions du public et présente les réponses du maître d'ouvrage au bilan et recommandations des garants de la concertation. Il présente en conclusion les engagements de la Métropole pour la suite du projet.

Ce document constitue la synthèse et l'analyse d'environ 1 120 avis et questions adressés à la Métropole et aux garants pendant la concertation, que ce soit lors des réunions publiques, par courriel, ou sur les registres de la concertation.

3. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

3.1 Les modalités de la concertation

Les modalités de la concertation préalable sont laissées à l'initiative du porteur du projet, dans le respect des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du code de l'environnement.

Par délibération MOB 003-11 72722CM du 5 mai 2022 (Annexe 1 – Délibérations du conseil de Métropole), le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence a approuvé les modalités de la concertation préalable.

Le dispositif de concertation

La concertation préalable s'est déroulée du 1^{er} décembre 2022 au 16 janvier 2023 inclus.

Afin de permettre au public de s'informer et de s'exprimer, plusieurs actions ont été mises en œuvre conformément à la délibération :

- **les rendez-vous** de la concertation :
 - o une **réunion publique de lancement** de la concertation ;
 - o une **réunion publique d'information au Nord** ;
 - o une **réunion publique d'information au Sud** ;
- **l'information du public** :
 - o un **site internet** dédié à la concertation avec la mise à disposition des documents supports de l'information (panneaux, dépliants, dossier du maître d'ouvrage) ;
 - o une **exposition publique** d'une durée de 6 semaines, dans les locaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence et des deux mairies des arrondissements concernés ;
- **les moyens d'expression du public** :
 - o un **registre numérique** ouvert sur toute la durée de la concertation ;
 - o Un **registre papier** mis à disposition sur les lieux d'exposition sur toute la durée de la concertation

Une concertation préparée avec les acteurs locaux

Dans le cadre de leur mission, et en amont de la concertation, les garants de la concertation ont mené un travail préparatoire d'analyse du contexte entre le 23 septembre et le 21 octobre 2022 impliquant des rencontres avec les acteurs locaux et métropolitains concernés par le projet.

Le planning de l'étude de contexte des garants était resserré dans l'objectif de ne pas impacter le planning ambitieux de l'opération, avec une concertation initialement prévue intégralement en 2022 et répondre à la détermination commune des acteurs de l'opération d'améliorer la desserte des quartiers Nord de Marseille.

Avec l'appui de la Métropole, une vingtaine d'entretiens ont été menés avec des acteurs institutionnels (services de l'Etat, services de la Métropole, Ville de Marseille, mairies de secteur, ...), des acteurs économiques (CCI AMP), la RTM, l'agence d'urbanisme, des conseils de quartiers (CIQ), des associations locales.

Ce temps de préparation a permis de faire remonter les attentes des acteurs et de préciser les thématiques et enjeux à soumettre à la concertation et ainsi affiner le processus de concertation mis en œuvre.

Un dispositif de concertation affiné avec les garants de la CNDP

La mise au point des modalités de concertation a été établie avec les garants de la concertation.

Depuis leur désignation par la CNDP, des rencontres régulières ont été organisées entre les services de la Métropole et les garants. Ces rencontres ont permis de préciser le processus de concertation préalable, s'assurer de sa bonne mise en œuvre et garantir la plus large information du public.

En particulier, les garants ont soumis plusieurs demandes complémentaires :

- la **révision du calendrier de la concertation** (décalage du lancement de la concertation au 1^{er} décembre 2022 pour permettre d'approfondir l'analyse de contexte des garants et allongement de la durée de 4 semaines à 6 semaines pour tenir compte des vacances de Noël, limitant la mobilisation du public) ;
- la mise à disposition du public d'un **dossier de présentation détaillé du projet** ;
- l'**intégration des acteurs économiques** dans la concertation ;
- la tenue de **permanences par les garants** ;
- l'ajout de plusieurs sujets à porter à la concertation ou approfondir ;
- la mise à disposition des documents en amont du démarrage de la concertation.

Dans le cadre de l'article L. 121-8 II du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient intégralement à la Métropole Aix-Marseille-Provence, qui n'a pas l'obligation de suivre les propositions des garants.

Les prescriptions établies par les garants dans les semaines précédant la concertation ont été prises en compte par la Métropole, qui a ainsi renforcé le dispositif de concertation initialement prévu.

L'implication des élus de la Métropole dans la conduite de la concertation

Madame Catherine PILA, conseillère Métropolitaine et présidente de la RTM, Monsieur Frédéric GUELLE, conseiller métropolitain et vice-président de la RTM, Monsieur Didier REAULT, conseiller départemental et vice-président de la Métropole, étaient présents lors des réunions publiques afin d'être à l'écoute du public et d'orienter les décisions à venir sur le projet.

A leurs côtés, les services de la Métropole mobilisés autour du projet se sont engagés dans l'animation de la concertation et des rencontres directes avec le public.



3.2 L'annonce de la concertation

L'information réglementaire du public

Dans le respect de l'article L 121-16 du code de l'environnement, le public a été informé des modalités de la concertation préalable et de sa durée par voie dématérialisée, par voie d'affichage sur les lieux concernés par la concertation et par voie de publication locale plus de 15 jours avant son démarrage.

Publication de l'avis de concertation sur le site institutionnel de la Métropole Aix-Marseille-Provence

L'avis de concertation publique a été publié sur le site institutionnel de la Métropole [Concertations publiques - Métropole Aix-Marseille-Provence \(ampmetropole.fr\)](https://www.concertationspubliques-metropole-aix-marseille-provence.fr) le 10/11/2022 (Cf. Annexe 3 – Avis de concertation préalable).

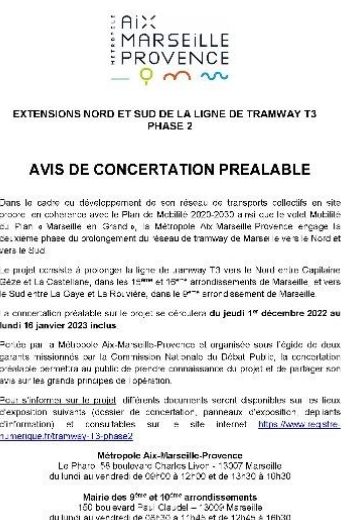
Affichage de l'avis de concertation

L'avis de concertation préalable (cf. Annexe 3 – Avis de concertation préalable) a été affiché dans les 3 lieux de la concertation, au moins quinze jours avant son démarrage et pendant toute sa durée :

- mairie des 9^e/10^e arrondissements
- mairie des 15^e/16^e arrondissements
- Pharo, siège institutionnel de la Métropole

Parution de l'avis de concertation dans la presse locale

L'avis de concertation a été relayé dans la Presse dans le journal La Provence le mardi 15/11/2022 (Annexe 3 – Avis de concertation préalable).



Les actions de communication sur la concertation

Le bilan des actions de communication établies pour la concertation préalable est détaillé en Annexe 4 – Bilan des actions de communication préalable. Une synthèse des actions est présentée dans ce chapitre.

L'affichage

Dans l'objectif d'informer du lancement de la concertation préalable, un large dispositif d'affichage a été déployé :



- Des **affiches annonçant les réunions publiques** ont été mises à disposition des mairies de secteur, qui les ont affichées dans leurs arrondissements (mairie de secteur, maisons municipales d'arrondissement, maison de quartier, parcs, lieux d'enseignement)



- **Affichage sur les panneaux MUPI** de l'ensemble des stations du réseau de tramway de Marseille (102 faces) du mercredi 30 novembre 2022 au mardi 13 décembre 2022.

Mise à disposition du dépliant du projet

Le dépliant de la concertation, à destination du grand public, permettant une appréhension rapide et synthétique de l'opération a été mis à disposition sur les sites internet de la Métropole en amont du lancement de la concertation et dans les bureaux de proximité des arrondissements concernés.

500 exemplaires ont été distribués.

Le dépliant a été téléchargé ou visualisé sur le site internet du projet ou de la Métropole plus de **550 fois**.



Les relations presse

Dans le cadre du lancement de la concertation préalable, un communiqué de presse a été envoyé par la Métropole le 30/11/2022 rappelant les modalités de la concertation et les dates de réunions publiques.

Plus d'une **quinzaine d'articles** ont été publiés dans la presse au sujet de la concertation préalable.

La communication digitale

Des pages dédiées au projet et au lancement de la concertation préalable ont été créées sur les sites internet de la Métropole :

- site institutionnel de la Métropole <https://ampmetropole.fr/>,
- site Marseille Change <https://www.marseillechange.fr/extension-tramway-t3/>.



Les pages internet de l'opération (hors registre numérique) ont recensé plus de **1 190 visites** sur la période de la concertation.

Les mairies des arrondissements concernés ont également mis en ligne une actualité concernant la concertation préalable sur leur site internet.



Concertation sur l'extension nord-sud du tramway



Des publications régulières concernant la concertation préalable ont été partagées par la Métropole Aix-Marseille-Provence sur les réseaux sociaux Facebook, Instagram, LinkedIn, Twitter.

Les publications ont été relayées par les mairies de secteur, par la RTM et par la CCI AMP.

Des relances régulières ont été faites durant la période de concertation pour annoncer les réunions publiques.

Les publications sur Facebook ont été sponsorisées à deux reprises en décembre pour augmenter leur visibilité (portée augmentée d'environ 45 000 utilisateurs à chaque fois).



Une bannière web a été réalisée sur le site Made In Marseille du 5/12/2022 au 11/12/2022.

Les publications sur Facebook ont atteint près de 115 000 personnes. Les publications sur les autres réseaux ont atteint environ 15 000 personnes.

3.3 Les rendez-vous de la concertation



Plusieurs temps de rencontre ont rythmé la concertation préalable.

La réunion publique d'ouverture de la concertation

La réunion de lancement de la concertation s'est déroulée le 1^{er} décembre 2022 à 18h à l'hémicycle du Pharo, siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

La réunion était ouverte à tous et filmée. En complément de la campagne de communication au public, des invitations avaient été transmises préalablement par courriel aux partenaires institutionnels de l'opération (Ville de Marseille, mairies de secteur, services de l'Etat, Région, département, chambres consulaires, RTM, maitres d'ouvrages des projets connexes), à l'ensemble des membres du GIP Mobilités, à la confédération des CIQ et aux comités de quartiers concernés, aux représentants du monde économique, aux lieux d'enseignement sur le tracé, à quelques associations (associations de Vélo notamment).

En présence de Madame Catherine PILA, conseillère métropolitaine et présidente de la RTM, monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général de la préfecture des Bouches du Rhône, madame Audrey GATIAN, adjointe au maire de Marseille et monsieur Frédéric GUELLE, vice-président délégué à la commission transports mobilité durable, la réunion d'ouverture avait pour objectif de :

- Lancer la démarche de concertation et présenter son cadre
- Partager les modalités et le calendrier de la concertation
- Présenter le projet
- Répondre aux questions et recueillir les avis.



Une cinquantaine de participants a été comptabilisée.

La réunion a duré environ 2h et a recueilli une douzaine d'interventions de la salle.

Un compte-rendu détaillé de la réunion publique est présenté en annexe.

Un enregistrement vidéo de la réunion a été mis à disposition sur le site de la concertation dès la semaine suivante.

La réunion publique au sein des 15^{ème} /16^{ème} arrondissements

Une réunion publique a été organisée le 8 décembre 2022 à 18h dans la salle de conseil de la mairie du 15^e/16^e arrondissements.

En présence de Madame Nadia BOULAINSEUR, maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille et conseillère métropolitaine, Madame Samia GHALI, maire adjointe de la Ville de Marseille et Monsieur Frédéric GUELLE, conseiller métropolitain et vice-président délégué à la commission transports mobilité durable, la réunion avait pour objectif de :

- Présenter le déroulement de la concertation préalable et ses modalités ;
- Présenter le projet, en particulier de l'extension Nord ;
- Echanger avec les habitants et usagers des secteurs concernés.

La réunion a rassemblé une centaine de participants.

La réunion a duré environ 2h15 et permis de recueillir une vingtaine d'interventions du public.

Un compte-rendu détaillé de la réunion publique est présenté en annexe.



La réunion publique au sein des 9^{ème} /10^{ème} arrondissements

Une réunion publique a été organisée le 6 janvier 2023 à 17h30 au gymnase de l'école de la Rouvière dans le 9^e arrondissement.

En présence de Catherine PILA, conseillère métropolitaine et présidente de la RTM, monsieur Didier REAULT, conseiller départemental et vice-président de la Métropole et monsieur Frédéric GUELLE, conseiller métropolitain et vice-président délégué à la commission transports mobilité durable, la réunion avait pour objectif de :

- Présenter le déroulement de la concertation préalable et ses modalités ;
- Présenter le projet, en particulier de l'extension Sud ;
- Echanger avec les habitants et usagers des secteurs concernés.



La réunion a rassemblé environ 120 participants. La réunion a duré environ 2h15 et comptabilisé une vingtaine d'interventions du public.

Un compte-rendu détaillé de la réunion publique est présenté en annexe.

Un atelier avec les acteurs économiques

Une rencontre avec les acteurs et représentants du monde économique s'est tenue le 12 janvier 2023 à 17h au sein de la Tour La Marseillaise.

Une centaine d'invitations a été transmise par courriel aux représentants du monde économique situés dans le corridor ou à proximité des extensions. En complément, et pour plus de visibilité, une communication sur la réunion a été publiée sur les réseaux sociaux de la CCI AMP.

En présence de Catherine PILA, conseillère métropolitaine et présidente de la RTM, et de monsieur François RANISE, élu CCI AMP, la réunion avait pour objectif de :

- Présenter le déroulement de la concertation préalable et ses modalités ;
- Présenter le projet ;
- Faire un focus sur les enjeux économiques du projet (réalisé par la CCI AMP)
- Echanger avec les acteurs économiques des secteurs concernés.

Une quarantaine de personnes a participé à cet échange.

La réunion a duré environ 1h30 durant laquelle une dizaine d'acteurs économiques se sont exprimés.



3.4 L'information du public

Le site internet de la concertation

Un site internet dédié à la concertation a été mis en place www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Le site visait à rappeler le déroulé de la concertation et les modalités d'information et d'expression du public.

L'ensemble des documents supports de l'information du public ont été mis à la disposition du public quelques jours avant le lancement de la concertation jusqu'à sa clôture :

- Avis de concertation
- Dossier de concertation
- Panneaux d'exposition
- Dépliant
- Rediffusion de la réunion de lancement.

REGISTRE NUMERIQUE
AU SERVICE DE LA PARTICIPATION DÉMATÉRIALISÉE



Le dossier

Consulter les contributions

Déposer votre contribution



Pendant toute la durée d'ouverture du registre, il y a eu **1865 téléchargements** et **1488 visualisations** des documents mis à disposition sur le site.

Les lieux d'exposition publique

Des expositions publiques ont été mises en place dans trois lieux d'exposition :

- Au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence, Hémicycle du Pharo
- En mairie des 15^e et 16^e arrondissements
- En mairie des 9^e et 10^e arrondissements.

Dans ces lieux, 6 kakemonos ont été installés, permettant au public de s'informer sur le projet, le tracé et ses variantes, les modalités de la concertation. Le dossier et le dépliant de la concertation étaient également mis à disposition.

Les documents supports de l'information au public

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation constitue le document support de la concertation. Il présente le contexte de l'opération, ses objectifs, ses principales caractéristiques, les alternatives de tracé.

Durant la concertation, le dossier de concertation était disponible en version numérique sur le site de la concertation (registre numérique) ainsi que dans les lieux d'exposition.

Le dossier de concertation a été reproduit en 300 exemplaires et mis à disposition lors des réunions publiques de concertation. Il a été téléchargé ou visualisé en ligne 835 fois.



Les panneaux d'exposition

Les panneaux d'exposition étaient disponibles en version numérique sur le site internet de la concertation et dans les 3 lieux de la concertation.

6 panneaux d'exposition ont été réalisés :

- Panneau 1 : le réseau de tramway
- Panneau 2 : l'opération d'extensions Nord et Sud
- Panneau 3 : tracé de l'extension Nord
- Panneau 4 : stations de l'extension Nord
- Panneau 5 : l'extension Sud
- Panneau 6 : la concertation.

Chaque panneau a été téléchargé ou visualisé entre 200 et 600 fois.



Le dépliant d'information



Le dépliant de la concertation synthétise le projet et permet une appréhension rapide de l'opération.

Il a été mis à disposition sur les sites internet de la Métropole, sur les lieux de la concertation, dans les bureaux de proximité des arrondissements concernés, au sein de la CCI AMP et relayé par les mairies de secteur.

Les dépliants ont également été mis à disposition lors des réunions publiques et sur les sites internet de la Métropole.

CONCERTATION PUBLIQUE
EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2
Informez-vous et exprimez-vous du 1^{er} décembre 2022 au 16 janvier 2023

PRÉSENTATION DU PROJET

- Dans la continuité de la 1^{re} phase des extensions de la ligne de tramway T3, actuellement en travaux, la 2^e phase vise à poursuivre l'extension du réseau, dans la logique d'un grand axe structurant Nord-Sud. Au Nord, elle reliera le pôle d'échange Capitaine Gèze à La Castellane via le lycée St-Exupéry et au Sud, la Gare à La Rouvière.
- La ligne de tramway T3 desservira 13 à 14 nouvelles stations.
- Elle permettra notamment de désenclaver les quartiers prioritaires, de desservir les quartiers denses, de renforcer l'accès aux pôles d'emplois et commerciaux et de développer l'intermodalité.

CALENDRIER DE LA PHASE 2

CONCERTATION PRÉALABLE

POUR VOUS INFORMER, PARTICIPER OU DÉPOSER UN AVIS
du 1^{er} décembre 2022 au 16 janvier 2023

Concertation en ligne : www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Expositions et registres papier dans 3 lieux dédiés à la concertation :

- Métropole Aix-Marseille-Provence - Le Pharo**
58, boulevard Charles Livini (13007)
de 9h-12h / 13h30-16h30 (du lundi au vendredi)
- Mairie des 9^e/10^e arrondissements**
150 bd Paul Claudel (13009)
8h30-11h45 / 12h45-16h30 (du lundi au vendredi)
- Mairie des 15^e/16^e arrondissements**
246 rue de Lyon - Parc François Billoux (13015)
8h30-12h / 13h30-16h30 (du lundi au vendredi)

Réunions publiques :

- Jeu 1^{er} décembre 2022 à 18h**
Siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livini (13007)
- Jeu 8 décembre 2022 à 18h**
Salle de conseil de la Mairie des 15^e et 16^e arrondissements, 246 rue de Lyon (13015)
- Vend 4 janvier 2023 à 17h30**
Gymnase de l'école de la Rouvière, 83 Bd du Redon (13009)

500 exemplaires ont été distribués.

Le dépliant a été téléchargé ou visualisé sur le site internet du projet ou de la Métropole plus de 550 fois.

Les supports d'information pendant les rencontres

Afin d'accompagner les réunions publiques, des diaporamas adaptés à chaque réunion ont été diffusés.

Les permanences des garants en mairie de secteur

Les garants de la concertation se sont tenus à la disposition du public :

- En mairie des 15^e/16^e arrondissements lors de deux permanences
- En mairie des 9^e/10^e arrondissements lors d'une permanence.

3.5 Les modalités d'expression du public

Les registres papier

Sur toute la durée de la concertation, des registres papier étaient disponibles dans les 3 lieux dédiés à la concertation.

Accessibles à tous, ils permettent de déposer un avis, une observation, une remarque sur le projet.

32 avis ont été déposés sur les registres papier.

L'intégralité de ces avis a été déposée sur le registre mis à disposition en mairie du 9^e/10^e arrondissement.

Le registre numérique

Durant la durée de la concertation, le site internet du projet permettait aux visiteurs de déposer un avis, une observation, une remarque sur le projet.

Au cours de la concertation, 1029 contributions ont été déposées sur le registre numérique.

Le site du registre numérique a reçu **près de 200 visites le jour du lancement** de la concertation.

En janvier, le site a atteint un pic de **1 000 visites en une seule journée**.

Au total, le site a comptabilisé **plus de 7 700 connexions sur la durée de la concertation**.

Les autres modalités de participation

Durant la concertation, des participants ont transmis leur avis par mail à la Métropole ou via les adresses courriel des garants.

Au cours de la concertation, deux avis ont été reçus par courriel.

Les prises de parole des participants lors des réunions publiques ont également été recueillies dans les compte-rendus des réunions, joints en annexe, et analysées (une soixantaine).

4. LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION

4.1 Bilan quantitatif de la participation du public

**L'ensemble du dispositif de la concertation préalable a mobilisé
près de 6 800 personnes**

Plus de **300 participants**
aux rendez-vous de la concertation

Plus de **7 700 visites**
du site internet de la concertation

Environ **1 120 contributions**
Recueillies sur le registre numérique, papier ou via les réunions

La mobilisation

La concertation a réuni un nombre important de participants lors des réunions publiques, de visites sur le site et de contributions, ce qui témoigne d'une bonne appropriation des différentes modalités d'information et de participation proposées.

L'ensemble du dispositif de la concertation préalable a réuni environ 6 770 participants dont :

- Plus de 300 participants aux réunions publiques et lors de la réunion avec les acteurs économiques ;
- Plus de 6 470 visiteurs sur le registre numérique.

La consultation du dossier de concertation

Parmi les documents de la concertation mis à disposition sur le site internet, le dossier de concertation a été visionné et/ou téléchargé plus de 830 fois et distribué à 300 personnes.

L'expression du public

Durant toute la concertation, un nombre important de contributions a été recueilli à travers l'ensemble du dispositif mis en œuvre.

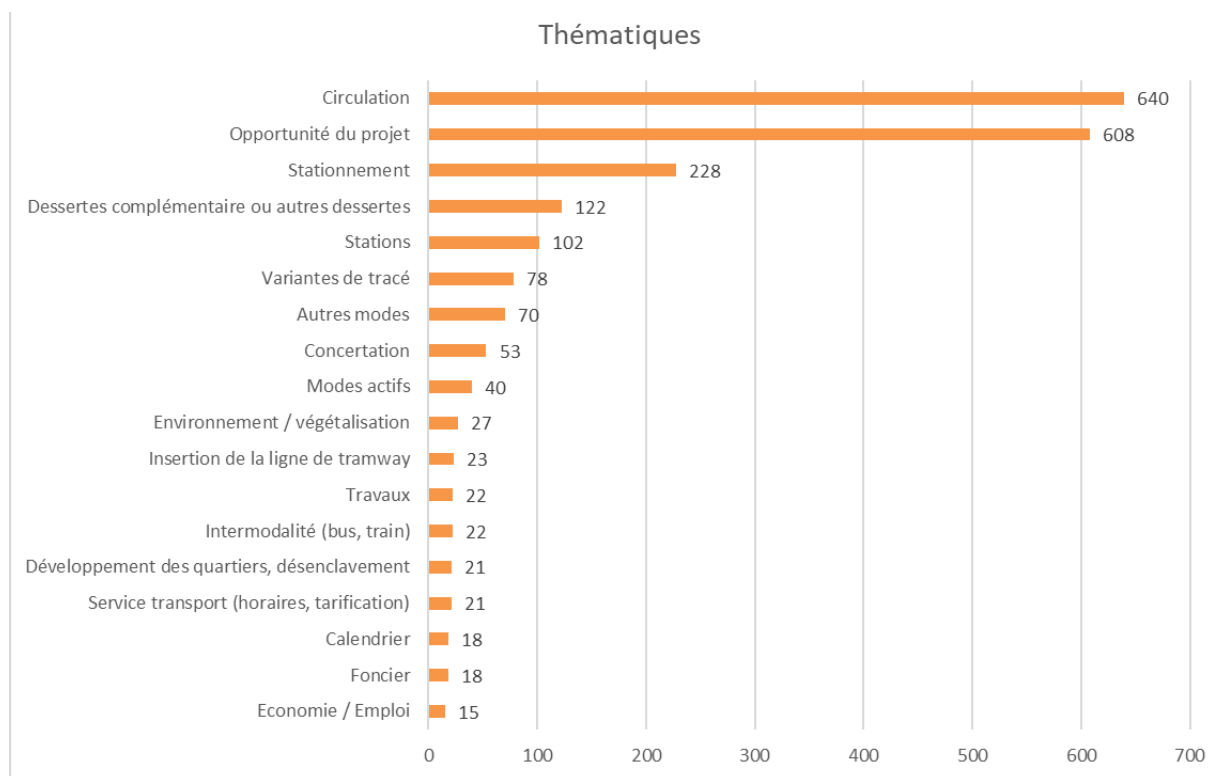
Au total, ce sont environ 1 120 contributions qui ont été recueillies, que ce soient des avis libres et questions sur le registre numérique ou les registres papier, des courriers ou des observations émises lors des rencontres de la concertation.

Moyen d'expression	Nombre d'expressions
Registre numérique	1029
Registres papier	32
Courriers envoyés aux garants ou à la Métropole	2
Lors de la réunion publique de lancement	~ 10
Lors de la réunion publique du 8 décembre 2022	~ 20
Lors de la réunion publique du 6 janvier 2023	~ 20
Lors de la réunion avec les acteurs économiques	~10
	~ 1 120 contributions

4.2 Des thématiques qui ont mobilisé

La tableau ci-dessous met en évidence les thématiques abordées dans les observations du public, toutes modalités d'expression confondues (registre numérique, registres papier, courriers, réunions).

Thèmes apportés dans les observations	Nombre de fois où le thème est abordé	% des contributions abordant le thème
Economie / Emploi	15	1%
Foncier	18	2%
Calendrier	18	2%
Service transport (horaires, tarification)	21	2%
Développement des quartiers, désenclavement	21	2%
Intermodalité (bus, train)	22	2%
Travaux	22	2%
Insertion de la ligne de tramway	23	2%
Environnement / végétalisation	27	2%
Modes actifs	40	4%
Concertation	53	5%
Autres modes	70	6%
Variantes de tracé	78	7%
Stations	102	9%
Dessertes complémentaire ou autres dessertes	122	11%
Stationnement	228	20%
Opportunité du projet	608	54%
Circulation	640	57%

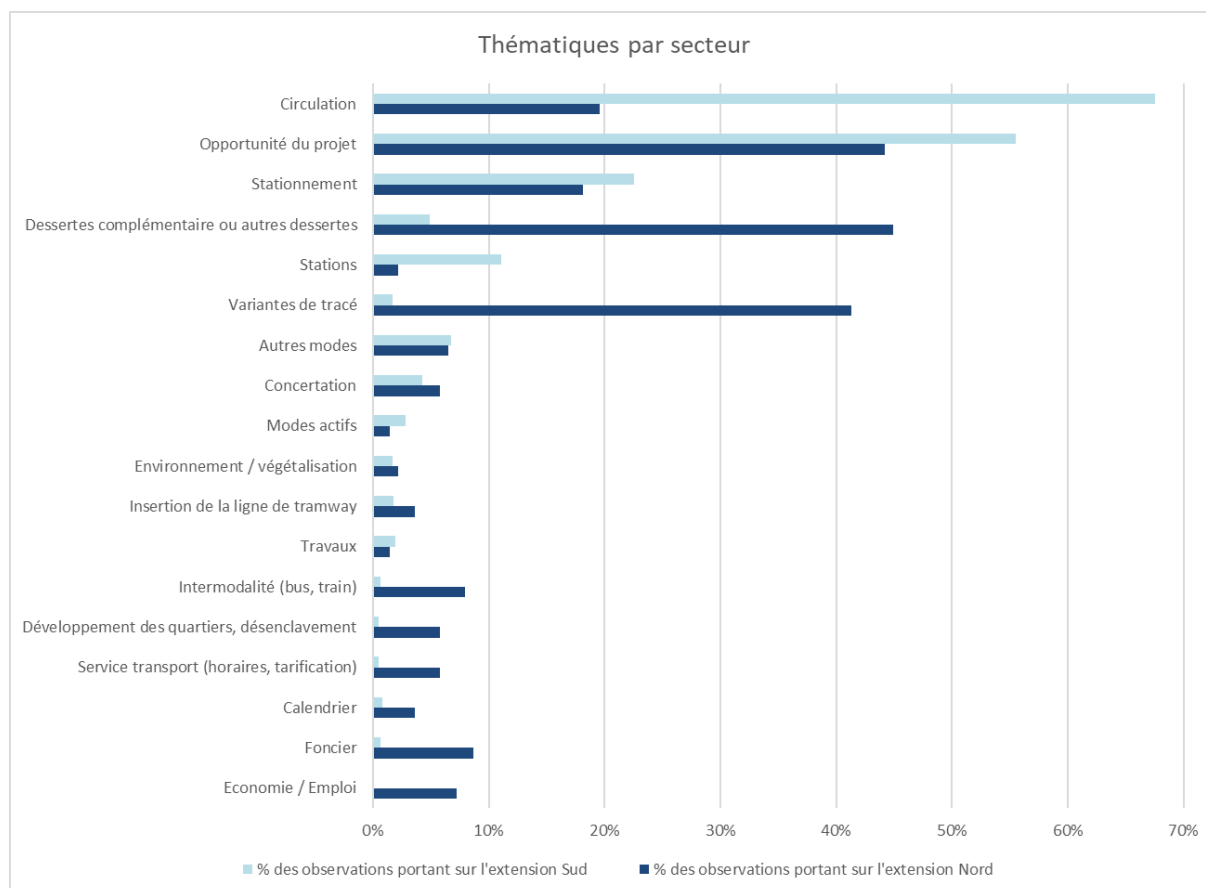


Selon le secteur de l'extension sur lequel les observations portent, les thématiques abordées n'ont pas la même importance.

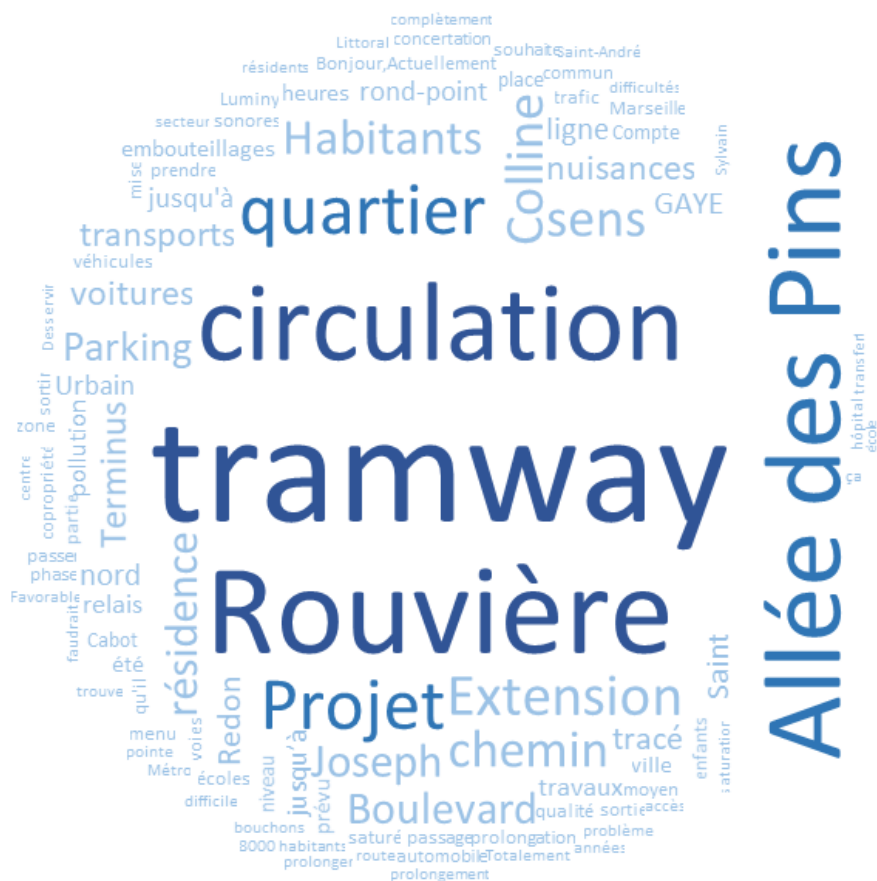
Au Nord, l'opportunité du projet, les variantes de tracé, la demande de desserte complémentaire représentent chacune plus de 40 % des observations spécifiques à l'extension Nord. La circulation et le stationnement représentent environ 20 % chacune des observations portant sur l'extension Nord.

Au Sud, les thématiques les plus abordées par les participants sont la circulation et l'opportunité du projet. La thématique du stationnement représente également une part importante des contributions sur l'extension Sud.

Cette très large manifestation sur la circulation témoigne en partie des préoccupations et des interrogations de la part des participants à ce sujet.



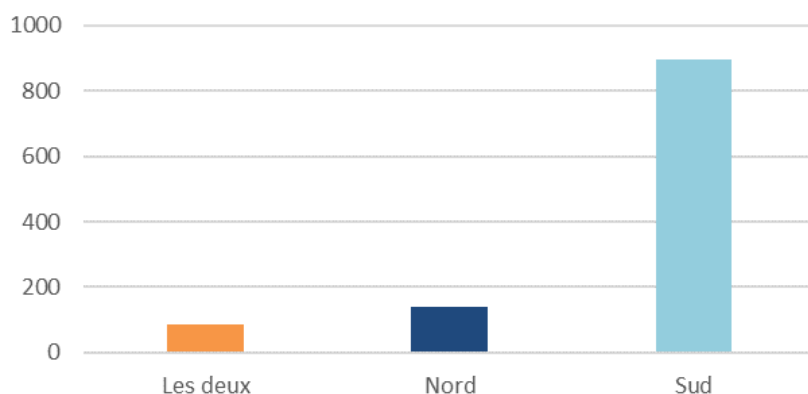
En complément des données quantitatives précédentes, le nuage de mots ci-dessous met en évidence les mots les plus utilisés dans les observations du registre numérique.



4.3 Une participation massive sur l'extension Sud

Les avis, toutes modalités d'expression confondues, ont majoritairement porté sur l'extension Sud (environ 900 avis).

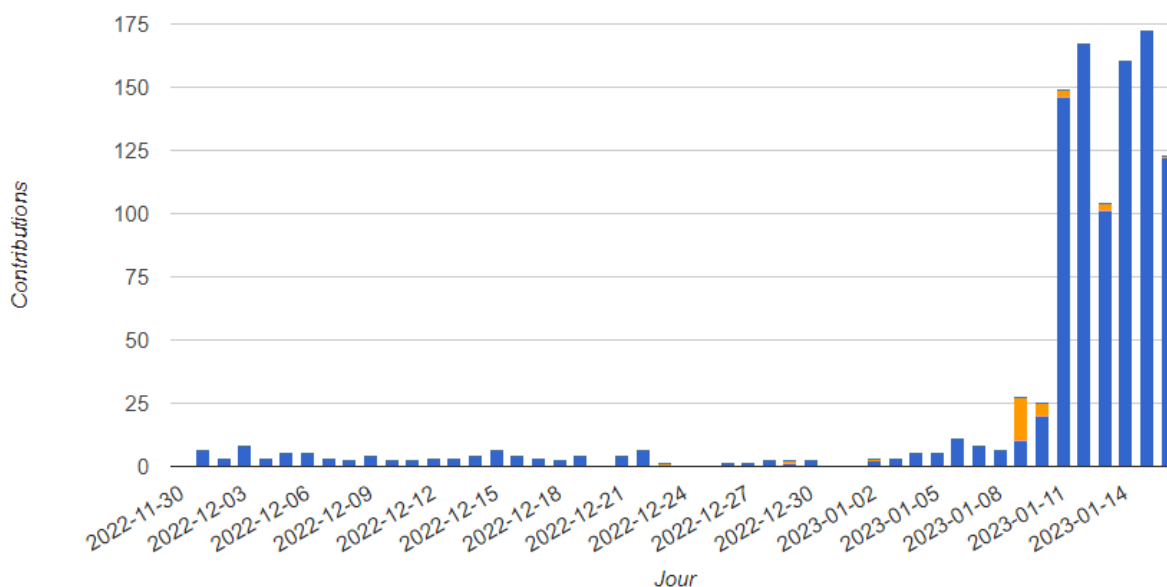
Près de 220 avis restants portent sur l'ensemble de l'opération ou l'extension Nord.



Le graphique suivant montre le nombre de contributions déposées sur le registre numérique et registres papier durant la durée de la concertation, du 1^{er} décembre 2022 au 16 janvier 2023.

Lors de la réunion publique réalisée à la Rouvière le 6 janvier 2023, le registre numérique comptait un peu plus d'une centaine de contributions.

A l'issue de celle-ci, l'information sur la concertation en cours a été très largement relayée au sein des copropriétés de la Rouvière et de l'allée des Pins notamment. On observe un pic des contributions à partir du 11 janvier avec une moyenne de 150 contributions par jour les 6 derniers jours, portant essentiellement sur l'extension Sud.

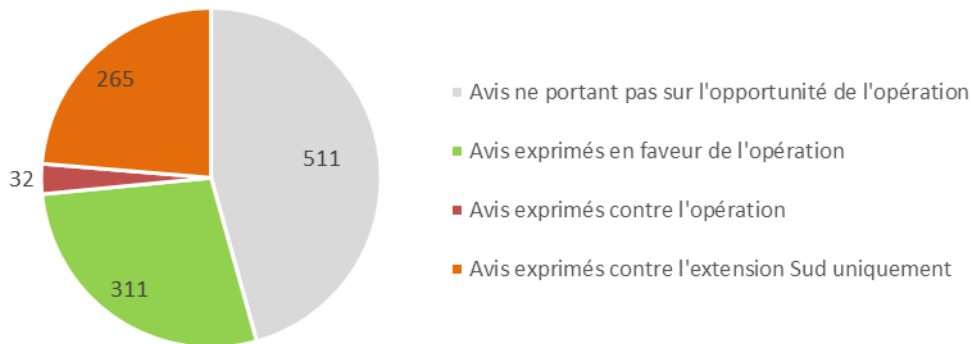


5. ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

5.1 L'opportunité du projet

Plus de la moitié des contributions porte sur l'opportunité de l'opération.

Parmi l'ensemble des contributions portant sur l'opportunité de l'opération, plus de la moitié s'est exprimée en faveur de celle-ci.



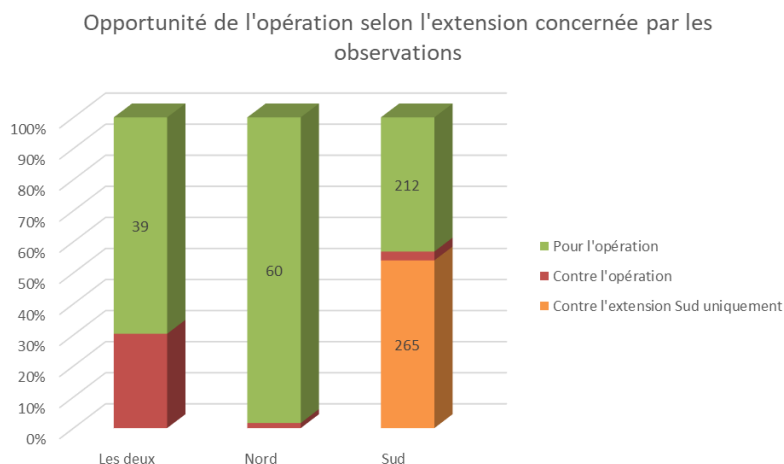
Le graphique suivant recense les avis sur l'opportunité de l'opération classés selon le secteur de l'extension concerné par l'observation (Sud, Nord ou les deux).

L'opportunité de l'extension Nord confirmée

On observe que l'extension Nord emporte l'adhésion d'une très grande majorité des participants s'exprimant sur l'opportunité. Pour rappel, 44 % des avis sur l'extension Nord aborde l'opportunité du projet.

Au Sud, une opportunité du projet attendue pour les uns et qui soulève de fortes inquiétudes pour les autres

Concernant l'extension Sud, les avis abordant l'opportunité du projet (56 % des avis sur le Sud) sont plus partagés. Environ 280 participants émettent des réserves sur le projet d'extension Sud.



Plus de deux tiers des avis exprimés contre le projet d'extension portent également sur les problématiques de circulation ou de stationnement. Parmi les avis exprimés contre l'extension Sud, une quarantaine d'avis proposent de remplacer le tramway par un bus, minibus, ou navette.

La Ville de Marseille dans sa contribution écrite exprime son positionnement en faveur de l'extension Sud vers la Rouvière.

Au Nord, il est évoqué à plusieurs reprises la réalisation d'un métro.

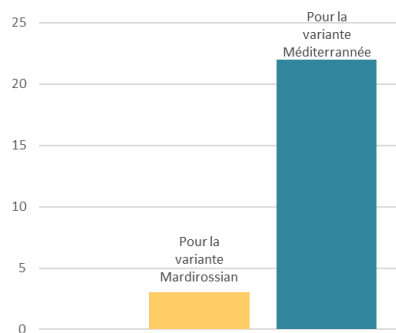
5.2 Le tracé et l'implantation des stations

Les avis sur les variantes de tracé soumises à la concertation

Les variantes de tracé sont abordées dans près de 80 contributions.

Variantes Méditerranée / Mardirossian

Le public se prononce majoritairement en faveur de la variante Méditerranée, qui recueille notamment l'avis favorable de la Ville de Marseille, de deux CIQ.



3 avis s'expriment en faveur d'un tracé par Mardirossian.

Quelques participants questionnent les contraintes techniques et foncières des deux variantes



Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant l'arbitrage des variantes

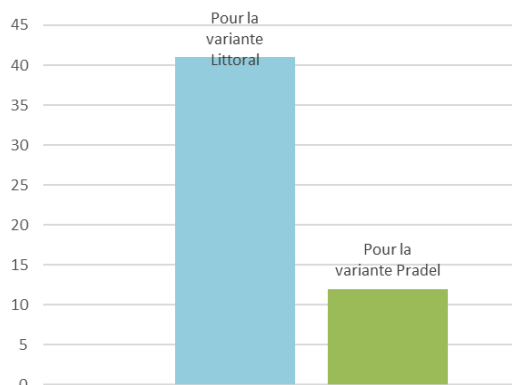
Des éléments de réponse sont apportés à ces observations en fin de bilan, en réponse à la recommandation n°4 des garants.

Variantes Littoral / Pradel

Le public se prononce très majoritairement en faveur de la variante Littoral, très appréciée.

Cette variante recueille en particulier les avis favorables de la Ville de Marseille, de la CCI AMP, de Cap au Nord Entreprendre (association qui représente les entreprises situées au Nord de Marseille), de trois CIQ.

Les avis exprimés justifient ce tracé par le besoin de desserte des habitants et emplois supplémentaires.



Une douzaine d'avis sont exprimés en faveur de la variante de tracé via la traverse Pradel. Les arguments exprimés concernent une meilleure desserte du noyau villageois de Saint-André et un temps de parcours plus performant pour relier la Castellane et au-delà (PEM Saint-Antoine, Hôpital Nord...).

Des variantes de tracé proposées

Si des participants s'opposent au principe d'une extension, peu de participants remettent en cause le tracé proposé.

Au Nord, quelques contributions isolées questionnent des variantes de tracé par le Bd Oddo ou le secteur de la zone d'activités d'Arnavant.

Au Sud, plusieurs participants demandent si un tracé alternatif à celui du chemin de la Colline Saint Joseph est possible et plusieurs participants s'expriment notamment en faveur d'un tracé du tramway par l'allée des Pins.

La proposition d'un tramway sur l'itinéraire du Boulevard Urbain Sud, en direction de la pointe rouge est également faite.

Des demandes de dessertes complémentaires ou alternatives

De nombreux participants expriment une demande de desserte complémentaire par un transport en commun structurant, comme extension au projet présenté ou parfois en remplacement. Les besoins suivants sont notamment exprimés.

Desserte	Nombre de contributions où la demande est abordée
Hôpital Nord	30
PEM Saint-Antoine	15
L'Estaque	16
Luminy	33
Autres	22

Hôpital Nord

Une trentaine de contributions sollicite la desserte de l'hôpital Nord par un mode de transport structurant. Les avis mettent en évidence le nombre important d'emplois, de patients, de visiteurs et d'étudiants qui fréquentent l'équipement. Les contributions sont émises par des employés et représentants de l'AP-HM, de l'association Cap Au Nord et de quelques riverains.

Certaines contributions sollicitent la réalisation d'une ligne nouvelle ; à ce titre une desserte par un métro est abordée à plusieurs reprises.

D'autres contributions sollicitent une connexion entre l'Hôpital et le réseau de tramway étendu jusqu'à La Castellane ou au-delà.

PEM Saint-Antoine

Une quinzaine de contributions, dont celles de la Ville de Marseille et de Cap au Nord, demande que la ligne de tramway soit étendue au-delà de la Castellane, jusqu'au PEM Saint-Antoine.

L'Estaque

Une quinzaine de contributions, essentiellement de riverains et CIQ, sollicitent une extension future du tramway jusqu'à L'Estaque.

Luminy

Au Sud, la desserte de Luminy est sollicitée dans plus d'une trentaine de contributions, principalement en prolongement de la ligne de tramway au-delà de la Rouvière. Quelques

participants souhaitent desservir le site de Luminy à la place du projet d'extension Sud soumis à la concertation.

Dans l'attente d'une liaison à Luminy, plusieurs avis sont émis en faveur d'un prolongement du tramway sur le Boulevard du Redon jusqu'à la D559, en connexion avec le BHNS B1.

Autres dessertes

Parmi les autres dessertes évoquées, on peut citer dans l'ordre d'occurrence la desserte des plages (Catalans, Prado, pointe rouge, corbières), de la Valentine, de Saint-Loup, de Belle-de-Mai... Une association propose également le tramway des collines, reliant le lycée Saint-Exupéry ou l'Hôpital Nord à La Valentine, via Le Merlan, La Rose, les trois Lucs.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

L'insuffisance de la desserte en mode de transports lourds de type métro et tramway est un constat qui concerne l'ensemble du territoire métropolitain. La Métropole partage la volonté de desservir d'autres secteurs du territoire, parfois moins dotés en moyen de transport alternatif à la voiture particulière.

Ce projet d'extensions Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille s'inscrit dans une stratégie de mobilité globale sur l'ensemble du territoire de la Métropole, en cohérence avec les actions du Plan de Mobilité (PDM) 2020-2030 approuvé en décembre 2021 par le conseil de Métropole.

C'est dans le cadre des documents de planification de la Mobilité que sont définis les projets de transports en commun programmés, et les priorités qui sont données.

La présente opération est à considérer comme une des étapes d'un plan d'actions visant à développer une offre structurante de transport à l'échelle du territoire.

La réalisation de la deuxième phase des extensions Nord et Sud du tramway, combinée au renforcement de la desserte ferroviaire dans le cadre du projet LNPCA porté par la SNCF, la création du PEM Saint-André et la réorganisation du réseau de bus constituent une première étape pour contribuer à l'amélioration de la desserte du PEM Saint-Antoine, de l'Hôpital Nord et de l'Estaque.

Au-delà de cette opération, des extensions futures du réseau de tramway jusqu'au PEM de Saint-Antoine vont faire l'objet d'études de faisabilité à partir du dernier semestre 2023 (cf. réponse du maître d'ouvrage à la recommandation n°15 des garants).

A noter que la desserte en mode lourd de ce corridor est également assurée par les lignes ferroviaires MGA2 et PLM qui connectent 46 gares pour se rendre à Marseille centre, avec une fréquence de 4 trains/heure/sens sur St Antoine, l'Estaque et demain St André avec le projet de PEM programmé dans le cadre du projet LNPCA. Cette fréquence est prévue d'être renforcée pour la desserte de proximité sur l'ensemble de ces gares, dans le cadre des études actuellement en cours sur le « RER métropolitain ».

L'amélioration de la desserte de l'hôpital Nord est également un enjeu de premier ordre. Malgré la proximité du pôle d'échanges de Saint-Antoine, les contraintes topographiques rendent leur interconnexion complexe par les modes classiques. Une liaison par câble entre les deux sites fera l'objet d'une étude de faisabilité au dernier trimestre de l'année 2023. La desserte de l'Hôpital Nord par un mode métro avait été étudiée dans le cadre d'études d'opportunité. Elle n'a pas été priorisée dans les projets à engager à court terme au regard des coûts très élevés.

Le secteur de l'Estaque est aujourd'hui desservi par la gare ferroviaire, dont la desserte TER sera renforcée et fiabilisée avec le projet LNPCA.

Luminy est actuellement desservi par le BHNS B1. S'il n'est à ce jour pas prévu de changer de mode pour un tramway, compte tenu du potentiel de desserte, il est conforté dans le projet du nouveau réseau de bus 2025 et fera l'objet d'un programme de travaux d'infrastructures pour améliorer sa performance. Par ailleurs, une étude complémentaire d'un prolongement du tramway au sud de la Rouvière vers le Redon, sera réalisée.

D'autres extensions du réseau de tramway sont également prévues, pour compléter la desserte du centre-ville de Marseille avec l'extension du tramway vers la place du 4 septembre, le tramway de Belle de Mai/National qui contribue au désenclavement du quartier Belle de Mai, prévu d'être prolongé au Nord jusqu'à St Jérôme, ou encore le tramway entre Blancarde et Dromel qui peut constituer l'amorce d'une extension vers le Prado et les plages, ainsi que le prolongement du tramway des Caillols vers la Barasse afin d'améliorer la desserte de l'Est de Marseille.

L'implantation des stations

L'implantation du terminus à la Rouvière

Une centaine d'observations porte sur l'implantation de la station terminus de la Rouvière.

Sans être nécessairement opposés à l'extension sud de la ligne de tramway (seulement une trentaine d'observations sur l'implantation du terminus de la Rouvière porte également sur l'opportunité du projet), de nombreux participants émettent des réserves concernant l'implantation du terminus au droit de l'entrée de la copropriété de la Rouvière. Son implantation questionne tant en termes de faisabilité technique que de répercussions sur la circulation et le stationnement.

En particulier, de très nombreuses observations démontrent les préoccupations des habitants concernant les impacts de l'implantation d'un terminus du tramway Boulevard du Redon sur l'accès à la copropriété à la Rouvière, au regard de l'engorgement actuellement constaté.

A ce titre, plusieurs participants suggèrent de prolonger le tramway jusqu'à l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (D559), voire Luminy, ou bien au pied de l'Eglise Saint-Jean de Bosco du Redon.

L'implantation du terminus à La Castellane

Quelques participants interrogent l'implantation du terminus à La Castellane en termes de faisabilité technique et d'opportunité, au regard du souhait de prolonger le tramway jusqu'au PEM de Saint-Antoine.

La demande d'une station supplémentaire au niveau de La Calade

Deux participants font la demande d'implanter une station supplémentaire entre la station située place des Abattoirs et la station située au niveau de Campagne Lévêque, afin de desservir le lycée professionnel et le noyau villageois de la Calade ainsi que les tours du cap Janet, en contrebas.

Il n'y a pas de contribution sur l'implantation des autres stations soumises à la concertation.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

A ce stade du projet, l'implantation définitive des stations n'est pas arrêtée.

Sur les secteurs concernés par les extensions, la Métropole souhaite maintenir le principe d'un espacement des stations d'environ 500 m, qui permet de maintenir une bonne desserte tout en assurant une vitesse commerciale attractive. Les ajustements possibles seront étudiés dans le cadre des études préliminaires, si les contraintes du secteur permettent l'insertion ou le décalage d'une station (pente, sinuosité, largeur d'emprise disponible, etc.).

Au niveau de la Rouvière, l'implantation définitive du terminus sera étudiée dans le cadre des études préliminaires et d'avant-projet. En tout état de cause, l'accès à la copropriété de la Rouvière sera maintenu.

Le positionnement de la station de La Castellane sera conçu de telle sorte que le tramway puisse être prolongé au-delà, vers le PEM de St Antoine

L'accessibilité aux stations restera une ligne directrice dans le cadre des études.

5.3 Les différents modes dans l'espace public

La circulation

La circulation automobile a largement mobilisé les participants, révélant les préoccupations liées à ce sujet tant pour la phase des travaux que pour la suite.

Au sein de cette thématique, les contributions peuvent être regroupées en plusieurs thèmes :

Thématique	Nombre de contributions où le sujet est abordé
Congestion	458
Opposition à la mise à sens unique du chemin de la Colline Saint Joseph	308
Demande d'achever le B.U.S	123
Report modal	39

Le mécontentement d'un quartier congestionné depuis la mise en service partielle du Boulevard Urbain Sud (B.U.S.)

Plus de la moitié des contributions relatives à l'extension Sud fait le constat d'une dégradation très importante de la circulation depuis la mise en service du Boulevard Urbain Sud (BUS). Les habitants signalent être fortement impactés par les embouteillages liés au BUS et évoquent à de nombreuses reprises un quartier sous asphyxie ou paralysé depuis quelques années.

Les habitants de la copropriété de la Rouvière indiquent mettre plus de 15 min pour pouvoir sortir de leur Résidence chaque jour et rejoindre le Boulevard du Redon, saturé aux heures de pointe. Les habitants de l'allée des Pins et de la Résidence Valmante indiquent quant à eux subir les répercussions de cette congestion, avec de nombreux automobilistes qui traversent les résidences et copropriétés pour éviter le Boulevard du Redon, et apportent ainsi de fortes nuisances et inquiétudes en termes de bruit, pollution, sécurité.

Une forte demande exprimée en faveur de l'achèvement du B.U.S.

L'inachèvement du B.U.S. et ses conséquences sur la circulation dans le quartier a été source de très nombreuses contributions émises sur le registre numérique et lors de la réunion publique du 6 janvier 2023. La perspective de travaux dans les quartiers Sud dans un contexte circulatorie actuellement très difficile depuis l'arrivée du B.U.S. amène un nombre important de participants à demander que le B.U.S. soit achevé en priorité et/ou à s'opposer au projet.

Plus de 120 participants à la concertation demandent de traiter en priorité la poursuite de la réalisation du Boulevard Urbain Sud, qu'ils se prononcent en faveur de l'extension du tramway ou non.

Avec l'arrivée du tramway, des inquiétudes sur la circulation pour certains...

Parmi les contributions abordant les problématiques de congestion, un peu plus d'un tiers des participants craint que le tramway vienne aggraver la situation, tant pendant la phase travaux qu'après sa mise en service et s'opposent à l'opération.

...la volonté de trouver une alternative de qualité à la voiture pour d'autres

D'autres participants, principalement en faveur de l'opération, attendent de l'arrivée du tramway une incitation à laisser sa voiture au profit des transports en commun. Plusieurs participants sollicitent à ce titre la mise en œuvre de mesures spécifiques visant à inciter au report modal (agrandissement de la capacité des parc-relais, création de nouveaux parcs relais).

Une forte opposition à la mise à sens unique du chemin de la Colline Saint-Joseph

Les contributions révèlent une très forte mobilisation des riverains (plus de 300 avis) concernant le schéma circulaire envisagé avec l'insertion du tramway sur le chemin de la colline Saint-Joseph.

Comme évoqué dans le cadre de la concertation, l'emprise étroite du chemin de la Colline Saint-Joseph implique de définir le meilleur compromis entre l'élargissement du domaine public avec des impacts fonciers plus importants ou la réorganisation du plan de circulation. Les études de faisabilité ont été menées avec l'hypothèse d'une mise à sens unique d'une partie du chemin de la Colline Saint Joseph, permettant des impacts fonciers modérés.

Ces participants, principalement des résidents de l'allée des Pins, s'opposent majoritairement à la mise à sens unique du Chemin de la Colline Saint Joseph afin d'éviter un report de circulation sur l'allée des pins. Ils sollicitent le maintien d'un double sens de circulation sur le Chemin de la Colline Saint Joseph. Les résidents insistent sur l'aspect paisible de l'allée des pins et sur les nuisances actuellement subies depuis la mise en service du B.U.S. Ils s'opposent massivement à un report de circulation sur l'allée des Pins.

Si une centaine des participants refusant la mise à sens unique s'opposent également à l'extension Sud de la ligne de tramway, plus de deux cents participants ne s'opposent pas au projet, voire le plébiscitent, mais demandent que des solutions soient trouvées pour palier au report de circulation.

Au Nord, des préoccupations relatives à la circulation des poids lourds

Quelques observations portent sur la circulation des poids lourds. Plusieurs avis font le constat d'une circulation très importante des poids lourds, en lien avec l'activité du Grand Port Maritime de Marseille, et souhaiteraient la minimiser.

Plusieurs participants s'inquiètent de la cohabitation entre la ligne de tramway et le flux conséquent de poids lourds, en particulier sur le chemin du Littoral, l'avenue André Roussin et le Boulevard Barnier.

D'autres participants demandent si la desserte poids lourds de leurs entreprises sera maintenue, en particulier sur le chemin de la Madrague Ville.

Au Nord, des contributions sur la réalisation de nouvelles voiries transversales

Lors de l'atelier avec les acteurs économiques, plusieurs demandes ont été formulées pour réaliser une voirie transversale Est-Ouest dans la continuité de la traverse Mardirossian afin d'assurer une meilleure desserte du secteur.

La proposition de mise à sens unique d'un tronçon de la rue de Lyon et de création d'une nouvelle voirie bidirectionnelle en bordure du Parc Billoux et de l'ancienne voie ferroviaire, pour permettre le report de circulation et ainsi éviter des impacts sur le bâti, ne suscite pas d'opposition. En particulier, l'EPAEM souligne que la mise à sens unique est en cohérence avec le projet de requalification de l'axe Avenue Cap Pinède / Boulevard Capitaine Gèze.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant les impacts du projet sur les circulations

Des éléments de réponse sont apportés à ces observations en fin de bilan, en réponse aux recommandations n°9 et 12 des garants.

Une attention sera portée, autant que possible, à maintenir les circulations durant les travaux. Lorsque des déviations seront nécessaires, elles se feront durant les périodes les plus courtes possibles et si possible lors des périodes creuses. Une vigilance sera accordée sur ce point pour ne pénaliser ni les riverains qui doivent accéder à leur domicile, ni les livraisons des commerçants qui devront continuer à se poursuivre dans de bonnes conditions.

Le stationnement

La question du stationnement est abordée dans près de 200 contributions démontrant les fortes préoccupations liées à ce sujet.

De manière générale, les participants s'inquiètent des répercussions de l'arrivée de la ligne de tramway sur le stationnement existant. En particulier, les trois stations suivantes font l'objet de nombreuses observations sur le stationnement : la station Saint-André, la station La Gaye au Sud et le terminus de la Rouvière.

Le dimensionnement du parking-relais de Saint-André

Une quinzaine de participants questionnent le dimensionnement du parc-relais du PEM de Saint-André et sollicitent une augmentation de la capacité évoquée dans le cadre de la concertation.

La réalisation du parking-relais de la Gaye

Une trentaine d'observations concerne le parking-relais de la Gaye, dont la réalisation était prévue dans le cadre de la phase 1 des extensions. Les observations démontrent une forte attente des habitants que le parking soit réalisé en accompagnement de la mise en service de la phase 1 des extensions.

Le stationnement au terminus de La Rouvière

Plus de 115 avis portent sur le stationnement au niveau de la station terminus de la Rouvière.

De nombreux habitants de la copropriété de la Rouvière craignent que les futurs usagers du tramway se garent au sein de la copropriété et utilisent ainsi les places privées de la copropriété dont le stationnement est actuellement saturé.

En réponse à cette préoccupation, une forte demande est exprimée pour la création d'un parking-relais au niveau de la station terminus de la Rouvière.

Les autres demandes de création de stationnement

Plusieurs participants questionnent sur les impacts de l'opération en termes de suppression du stationnement, en particulier dans le secteur de la Cabucelle et le long de l'avenue André Roussin.

Plusieurs demandes de création de stationnement supplémentaire sont exprimées :

- Au niveau de la station Gèze ;
- Au niveau de la résidence Valmante et de l'allée des pins ;
- Au niveau de Vaufrèges pour permettre le report modal des automobilistes venant de la Gineste, avec simultanément le développement de liaisons avec le tramway T3 et le renforcement du B1.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant les impacts du projet sur le stationnement et l'implantation des parking-relais

Des éléments de réponse sont apportés à ces observations en fin de bilan, en réponse aux recommandations n°9 et 10 des garants.

Le maître d'ouvrage, dans la poursuite des études, s'attachera à analyser les opportunités ou non d'augmenter la capacité des parc-relais indiqués au projet ou de les compléter.

En particulier, il est précisé que la Métropole Aix-Marseille-Provence a la volonté de réaliser le parking relais la Gaye (environ 700 places). L'étude complémentaire d'une prolongation du tramway jusqu'au Redon permettra également d'étudier la potentielle réalisation d'un parking-relais complémentaire à cet endroit.

Des aménagements cyclables attendus

Une quarantaine d'observations sont émises sur la question des cycles.

Les avis soulignent l'absence de pistes cyclables dans les secteurs concernés par l'opération.

Plusieurs cyclistes font part de leur mécontentement concernant le retard de la Ville de Marseille en termes d'aménagements cyclables. Quelques participants s'étonnent de ne pas voir de pistes cyclables dans le projet soumis à la concertation.

Les habitants demandent la réalisation de pistes cyclables sécurisées et sur chaussée le long de l'itinéraire du tramway, connectées entre elles. En complément, de nombreuses demandes de création d'une piste cyclable sur l'allée des pins sont également émises. Certains participants proposent par ailleurs une mise à sens unique de l'allée des pins voire la suppression de la circulation automobile sur l'allée des pins, avec création de pistes cyclables.

Il est également demandé de développer les voies cyclables dans les quartiers Sud, articulées par le réseau de transport en commun, afin de favoriser le report modal et la décongestion du quartier.

Au Nord, des demandes sont également émises pour la réalisation d'une piste continue depuis l'Estaque pour rejoindre le centre-ville.

Plusieurs participants demandent également à pouvoir emprunter le réseau de tramway avec leur vélo.

Il est également demandé de prévoir du stationnement pour les vélos à chaque arrêt de tramway.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

Les modes actifs sont bien pris en compte dans les aménagements. Le projet d'extension du tramway prévoit la création d'un corridor cyclable tout le long de l'extension de la ligne de tramway et permettra ainsi une amélioration globale des circulations cyclables dans des secteurs où aucun aménagement spécifique n'existe à ce jour.

Dans le cas d'impossibilités techniques à faire cohabiter l'ensemble des fonctions sur des voiries très étroites, comme par exemple sur le Boulevard de la Méditerranée, il sera étudié le report sur un axe parallèle.

Les aménagements cyclables sur chaque tronçon de l'extension seront présentés au public dans le cadre de l'enquête publique, lorsque les études d'insertion détaillées auront été établies.

Des stationnements pour les vélos seront prévus au niveau des parcs relais et à proximité des stations de tramway selon les pôles d'activités des espaces urbains environnants.

L'aménagement d'une piste cyclable continue depuis l'Estaque pour rejoindre le centre-ville est programmée dans le cadre du Plan Vélo et a fait l'objet d'un concours de maîtrise d'œuvre.

L'accessibilité pour les piétons

Des secteurs où la circulation piétonne est difficile

Les avis soulignent la forte difficulté à circuler à pied dans les secteurs concernés par l'opération, en particulier sur le chemin de la Colline Saint-Joseph.

Des demandes de prise en compte de la mobilité des PMR

Quelques participants soulignent les difficultés rencontrées pour l'accessibilité au réseau de transport pour les personnes à mobilité réduite, en particulier aux stations de métro et aux arrêts de bus. Il est également fait part de la difficulté d'accès aux PMR au niveau du PEM de Gèze.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

La mise en accessibilité progressive des stations de métro est prévue suivant un programme d'investissement jusqu'à 2030. Ce programme fait l'objet d'une opération distincte.

La modernisation du métro de Marseille, qui sera automatisé à partir de 2024 et accessible depuis le quai, s'accompagnera de nombreux chantiers pour la mise en accessibilité progressive des principales stations du nouveau Métro de Marseille.

En complément des 6 stations déjà accessibles (La Blancarde, Louis Armand, Saint-Barnabé, La Fourragère, Sainte-Marguerite et Capitaine Gèze), 5 stations supplémentaires seront accessibles en 2025 (Saint-Charles, Vieux-Port, Rond-point du Prado, Jules Guesde, Timone, ...). Des études vont être lancées pour la mise en accessibilité des autres stations de métro.

En outre, le projet d'extension du tramway consiste à aménager l'espace de façade à façade, ce qui va permettre de mettre aux normes les espaces publics concernés par le tracé. Les stations seront accessibles aux PMR ainsi que les rames de tramway.

5.4 L'insertion de la ligne de tramway et l'aménagement urbain et paysager

Un projet d'amélioration du cadre de vie

De nombreux participants perçoivent le projet de tramway comme une véritable opportunité d'améliorer le cadre de vie, au travers de la requalification urbaine engagée, de la redistribution des espaces donnés aux différents modes de transport et en particulier les modes actifs.

L'extension Nord est attendue par de nombreux participants et partenaires comme un levier de requalification et de valorisation urbaine, de quartiers jugés abandonnés par les habitants.

Au Sud, plusieurs participants s'interrogent sur l'impact de l'insertion du tramway sur le cadre de vie des habitants, en particulier en termes de nuisances et d'aménagement.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

Le retour d'expérience sur les lignes de tramway montre que les niveaux de bruit et de pollution sur les axes sont inférieurs après la réalisation d'une ligne de tramway, car les nuisances liées au trafic des véhicules et au stationnement sauvage sont moindres.

La mise en service de la ligne de tramway est un vecteur d'apaisement et d'amélioration de l'aménagement urbain et paysager de l'axe emprunté.

La mise en œuvre d'une démarche coordonnée Urbanisme / Transport

Dans sa contribution à la concertation, la Ville de Marseille souligne l'importance de la mise en œuvre d'une démarche coordonnée Urbanisme / transport pour répondre aux objectifs ambitieux de création de logements et à l'amélioration de la qualité de vie des quartiers.

Ce point est également mis en lumière dans les conclusions de l'étude de contexte établie par les garants.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

Des éléments de réponse sont apportés à ces observations en fin de bilan, en réponse à la recommandation n°1 des garants.

Des questionnements sur l'insertion de la ligne de tramway dans certains secteurs

Plusieurs participants soulignent l'étroitesse du chemin de la Colline Saint Joseph et questionnent la faisabilité d'une insertion d'une ligne de tramway. Quelques observations proposent une voie unique pour la ligne de tramway ou un élargissement du chemin de la Colline Saint Joseph pour permettre un double sens de circulation.

Quelques observations portent sur l'insertion de la ligne de tramway au niveau de la Rue de Lyon.

Un habitant souligne la problématique de récupération des eaux pluviales du centre commercial Weldom au niveau du Boulevard du Redon impliquant des refoulements importants sur la chaussée lors des orages. Il demande à ce que ce problème soit pris en compte dans le cadre de l'opération.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

Les questions techniques exprimées dans le cadre de la concertation seront prises en compte dans le cadre des futures études du Maître d'œuvre.

L'insertion de la ligne de tramway dans le corps de rue sera présentée au public dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP (cf. éléments de réponse du maître d'ouvrage à la recommandation n°3 des garants en fin de bilan).

Le principe d'une solution en voie unique continue pour le tramway avait été écartée lors des études préalables en raison des contraintes très fortes qu'elle implique sur l'exploitation de la ligne de tramway (stationnement allongé en station, retards sur la ligne, ...) et de l'impact sur l'évolutivité de la ligne (limitation de la fréquence sur l'ensemble de la ligne). Au Sud, plusieurs variantes d'insertion de la ligne de tramway seront étudiées et comparées, en particulier des variantes permettant la conservation du double sens de circulation, voire un tramway en voie unique sur une section réduite.

Concernant la remarque sur les inondations, des études hydrauliques vont être réalisées dans les études d'avant-projet. Ces dernières prendront en considération les problématiques évoquées.

Des attentes exprimées en termes d'aménagements paysagers

Les avis montrent de fortes attentes concernant la préservation des arbres existants et le traitement végétal de l'opération. Plusieurs demandes sont exprimées en matière de végétalisation des espaces, avec l'implantation d'arbres et de végétaux le long du tracé, la végétalisation de la plateforme tramway.

Plusieurs participants soulèvent des questionnements sur l'impact environnemental et écologique d'un tramway sur le chemin de la Colline Saint-Joseph. Ils s'interrogent sur la préservation de la qualité végétale du secteur au regard des élargissements d'emprises.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

Des éléments de réponse sont apportés en fin de bilan, en réponse à la recommandation n°8 des garants.

5.5 Un projet de développement du territoire

Une opportunité de désenclaver les quartiers périphériques de Marseille

La contribution de ce projet au désenclavement des quartiers périphériques de la Ville est rappelée par de nombreux participants, qui soulignent les difficultés qu'ils ont actuellement à se déplacer, en particulier en soirée.

Les avis exprimés dans les registres ou en réunion ont montré la forte attente des habitants des quartiers Nord à bénéficier d'un mode de transport structurant pour assurer leur mobilité au quotidien et les connecter au centre-ville et aux emplois. Si certains participants regrettent qu'un mode de transport de type métro ne soit pas prévu pour desservir en particulier l'Hôpital Nord, ils se réjouissent de l'arrivée d'un tramway dans les quartiers Nord.

Une amélioration de la desserte des zones économiques et commerciales

De nombreux participants soulignent les enjeux structurants de ce projet sur l'amélioration de la desserte des bassins économiques.

Plusieurs habitants et commerçants interrogent sur les retombées concrètes que peut avoir l'arrivée du tramway sur la vie des quartiers et en particulier les activités commerciales ou les activités industrielles ou logistiques, en particulier dans le secteur de la Cabucelle.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

Des éléments de réponse sont apportés à ces observations en fin de bilan, en réponse à la recommandation n°7 des garants.

5.6 L'intermodalité et l'offre de transport en commun

L'intermodalité

La question de l'intermodalité est évoquée dans plus d'une vingtaine d'observations, en particulier des observations de la Ville de Marseille, de la CCI AMP, d'associations et de représentants du monde économiques, de CIQ.

Au Nord, il est demandé de favoriser les connexions entre modes au niveau du lycée Saint-Exupéry, du PEM Saint-André et de la Castellane. Les habitants demandent également la poursuite du tramway jusqu'au PEM Saint-Antoine dans l'objectif de mailler le réseau de transport et créer des connexions supplémentaires avec le réseau ferroviaire. La connexion entre le tramway et les lignes de bus vers l'Estaque est également soulignée à plusieurs reprises.

Au Sud, plusieurs habitants de la Panouse s'inquiètent de la desserte de leur quartier et demandent le maintien d'une ligne de bus, en connexion avec le tramway. Une forte demande de connexion de la ligne de tramway avec la ligne de BHNS B1 est également exprimée.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

Des éléments de réponse sont apportés à ces observations en fin de bilan, en réponse aux recommandations n°14 et 17 des garants.

L'offre de service

Les avis relatifs à l'offre de service déplorent l'absence de transports en commun tôt le matin et tard, en soirée, ainsi que des fréquences peu attractives pour les lignes de bus. Il est demandé d'augmenter l'amplitude horaire du réseau de transport en commun, de maintenir une fréquence attractive lors de week-end et des vacances.

Plusieurs avis concernent la demande d'améliorer la fréquence et la régularité du BHNS B1 ainsi que des lignes de bus desservant le secteur sud. Au Nord, les habitants soulignent la fréquence peu attractive du BHNS B2 ainsi que l'irrégularité de la ligne circulant sur la voirie.

Un habitant s'inquiète qu'une ligne de tramway aussi « étirée » puisse avoir des répercussions sur la saturation de la ligne de tramway en centre-ville et s'étonne que des services partiels ne soient pas proposés.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

Le projet de restructuration du nouveau réseau de bus envisagé à partir de janvier 2025, vise à renforcer l'offre en adaptant la fréquence, l'amplitude horaire et la permanence de l'offre, notamment pendant le week-end et les vacances scolaires aux besoins de déplacements.

22 lignes principales auront une fréquence en heure de pointe de 6 à 10 min et circuleront en soirée en cohérence avec les lignes de métro et de tramway jusqu'à 1h du matin.

Le projet de nouveau réseau bus ne fait pas partie de l'opération. Il a été soumis à la concertation du public du 15 décembre au 28 février 2023.

En particulier, il est prévu d'améliorer les infrastructures de la ligne B1 afin de renforcer la fiabilité du BHNS.

La redistribution des autres lignes de bus qui irriguent le sud de Marseille et le renforcement du maillage contribueront à une augmentation de l'offre durant la semaine ainsi qu'en soirée.

Concernant l'offre de service de la ligne de tramway, celle-ci sera étudiée dans le cadre des études de conception puis présentée au public. Des services partiels pourront être proposés.

La tarification

Plusieurs avis portent sur la tarification.

Certains habitants s'inquiètent d'une hausse du coût des tickets avec la réalisation de l'opération.

Plusieurs habitants demandent une tarification globale et attractive entre le réseau ferroviaire et le réseau de transport en commun de Marseille.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

L'harmonisation de la politique tarifaire sur l'ensemble de la Métropole est en cours. La Métropole proposera une gamme tarifaire permettant de se déplacer sur l'intégralité de son périmètre, y compris le réseau Car+ et TER.

A noter que certains abonnements comme le pass intégral proposent d'ores et déjà une tarification intégrée avec le réseau ferroviaire dès lors que l'on se déplace à l'intérieur du périmètre métropolitain

Des tarifs réduits seront proposés par certains profils : scolaires, étudiants, solidarité et sénior.

5.7 La mise en œuvre de l'opération

Des préoccupations sur la phase travaux

Une dizaine de riverains, essentiellement de l'extension Sud, s'inquiète des nuisances apportées par les travaux en termes de circulation, de bruit et de durée. Ils craignent une dégradation de la congestion actuelle avec l'arrivée des travaux. La majorité s'oppose à l'opération pour ces raisons.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

Les impacts de la phase chantier et les moyens à mettre en œuvre pour y répondre seront analysés par le maître d'ouvrage pendant les études. En particulier, des études acoustiques et vibratoires seront effectuées avant, pendant et après les travaux.

Des questionnements sur les impacts fonciers

Une vingtaine d'observations sont émises concernant les impacts fonciers de l'opération.

Certains participants souhaiteraient connaître les incidences foncières de l'opération. Quelques particuliers et entreprises riverains du projet questionnent les expropriations envisagées au niveau de leurs emprises.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

Des éléments de réponse sont apportés en fin de bilan, en réponse à la recommandation n°2 des garants.

Le souhait d'un calendrier ambitieux

Plusieurs participants à la concertation mettent l'accent sur l'urgence à desservir les quartiers périphériques de Marseille et souhaitent que la Métropole s'engage à tenir le calendrier annoncé.

Plusieurs participants demandent même d'accélérer le planning, l'horizon de mise en service annoncé paraissant lointain.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

La volonté d'une mise en service au plus tôt du projet de tramway est partagée par tous : habitants, porteurs du projet, partenaires de l'opération.

Le planning de l'opération est établi sur la base des différents stades d'études, des procédures réglementaires, des procédures de consultation des entreprises et des durées de travaux. L'enchaînement des différentes étapes de réalisation de cette opération a été optimisé au maximum.

Plusieurs risques pèsent toutefois sur le planning de l'opération et pourraient générer un décalage de la mise en service, à savoir les délais induits par les acquisitions et libérations d'emprises, par les procédures réglementaires, ainsi que les délais liés aux travaux d'élargissement de l'ouvrage SNCF.

Si elle considère que le planning ne peut pas être accéléré pour les raisons précitées, la Métropole mettra tout en œuvre pour limiter les risques de décalage.

5.8 L'information du public

Le dispositif de concertation préalable mis en œuvre

Contenu de l'information au public

Une quarantaine de participants s'exprime sur le dispositif de concertation préalable mis en œuvre.

En termes de contenu, plusieurs participants regrettent l'absence de précisions ou de détails dans les documents présentés. Ils sollicitent notamment des précisions sur les impacts fonciers, les impacts sur la circulation et le stationnement, l'aménagement des pistes cyclables. Certains dénoncent un projet non abouti ou imprécis.

Un participant regrette que l'option d'un mode métro ne soit pas présentée, en comparaison au tramway.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

Le niveau de détail présenté dans les documents supports de la concertation et lors des réunions publiques s'explique par la nature même de la phase de concertation préalable, qui est réalisée très en amont de l'opération. L'objectif de la concertation est d'échanger sur l'opportunité et l'intérêt du projet, en présenter les objectifs et les tracés. Seules des études de faisabilité ont été réalisées à ce stade.

Des études de conception démarreront fin 2023, suite à la désignation du maître d'œuvre, afin d'étudier plus précisément le projet, l'insertion du système de transport, les détails techniques et les impacts précis sur la circulation, le stationnement, le foncier.

Les observations recueillies dans le cadre de la concertation permettent d'alimenter les études de conception. A l'issue de ces études, des propositions d'aménagement plus détaillées pourront être présentées et alimenteront les discussions qui auront lieu lors des phases ultérieures de l'information du public.

Modalités d'information

Plusieurs participants regrettent que l'information relative au dispositif de concertation ne leur soit pas parvenue ou bien trop tardivement.

En particulier, plusieurs participants n'ont pas reçu d'information relative à la tenue d'une réunion publique à la Rouvière et auraient souhaité que les conseils syndicaux et syndic de copropriété soient rencontrés préalablement. Ils dénoncent une décision unilatérale de la Métropole.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

L'annonce de la réunion publique de la Rouvière a été faite par voie de presse, par voie d'affichage sur le réseau de la RTM et en mairie de secteur, ainsi sur le site internet de la Métropole et sur les réseaux sociaux. Des affichettes annonçant la réunion publique ont également été disposées dans plusieurs lieux publics du quartier.

En réponse à la forte mobilisation du secteur de la Rouvière, la Métropole est à l'écoute du Conseil Syndical de la Rouvière. Dès lors que les études auront démarré, des prises de contact avec les riverains de l'opération, conseils syndicaux et syndic des copropriétés riveraines seront établis pour analyser finement les interfaces de l'opération avec les riverains. Les études ayant avancé, des réponses seront apportées aux observations des riverains.

Les suites de l'information du public

Des demandes des riverains, des acteurs institutionnels, associatifs et économiques d'être associés dans la suite des réflexions

Plusieurs riverains demandent à être associés à la suite des réflexions, en particulier concernant les conséquences concrètes du projet en termes de stationnement, de circulation, de foncier, d'accessibilité.

Les acteurs économiques tels que la CCI AMP, Cap au Nord Entreprendre, souhaitent la mise en place d'une concertation rapprochée avec la Métropole.

La Ville de Marseille sollicite la mise en place d'une concertation étroite et continue entre la métropole et la Ville et propose la mise en place d'un comité de pilotage partenarial pour échanger phase après phase sur les aménagements proposés.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

Des éléments de réponse sont apportés en fin de bilan, en réponse aux recommandations des garants concernant les modalités d'association du public.

Assurer une communication riveraine durant la phase travaux

Il est demandé une information précise aux riverains dans le cadre des travaux (calendrier des travaux, modification du plan de circulation ou des accès, avancement des travaux).

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage

La phase travaux fera l'objet d'une communication particulière auprès des riverains et commerçants concernés dès l'obtention de la déclaration d'utilité publique. En effet, la date de déclaration d'utilité publique conditionne le démarrage des travaux principaux de l'opération.

Des réunions régulières seront organisées avec une présentation des évolutions des travaux sur une perspective à trois mois avec les représentants locaux. Les emprises des travaux seront présentées, ainsi que tous les impacts sur les usages locaux, stationnement, sens de circulation. Dans le cadre de ces réunions périodiques, tous les services seront associés.

Les riverains seront également informés par l'intermédiaire des comités d'intérêts de quartier (CIQ) et des outils de communication mis en œuvre. En particulier, des supports physiques (du type lettres info travaux, flyer, etc.) et numériques seront distribués et publiés afin d'informer les riverains sur les travaux et les modifications apportées à la vie de quartier.

6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Au travers des contributions, la métropole tire les enseignements suivants :

L'extension Nord

Une opportunité du projet qui crée l'adhésion au Nord

L'urgence à proposer un mode de transport performant pour desservir les quartiers Nord de Marseille et les relier au centre-ville de Marseille, aux bassins d'emplois et aux grands équipements de la Métropole est partagée par la grande majorité des participants à la concertation et les partenaires de l'opération. En complément de l'offre de transport performante qu'il apporte, le tramway est perçu comme une réelle opportunité de requalification des tissus urbains traversés.

Un éclairage sur le choix du tracé définitif

Concernant l'extension Nord, **le public exprime sa préférence pour la variante de tracé par le Boulevard de la Méditerranée ainsi que la variante par le chemin du Littoral.**

Un projet à affiner dans la suite des études au regard des enseignements de la concertation

L'implantation des stations proposée soulève peu de remarques. L'opportunité et la faisabilité d'ajouter une station complémentaire entre la place des Abattoirs et Campagne Lévêque sera analysée dans le cadre des études préliminaires.

Les impacts du projet sur la circulation et le stationnement représentent plus d'un tiers des avis sur l'extension Sud.

- Quelques riverains font part de leurs préoccupations concernant la **circulation des poids lourds**.
- La proposition de **création d'une nouvelle voirie bidirectionnelle en bordure du Parc Billoux et de l'ancienne voie ferroviaire** pour permettre un report de circulation et ainsi la mise à sens unique d'un tronçon de la rue de Lyon ne suscite pas d'opposition. Cette proposition vise à éviter des impacts fonciers sur le front bâti Est situé entre l'avenue du Cap Pinède et le collège Rosa Parks. En particulier, l'EPAEM se prononce en faveur de cette option.
- Plusieurs demandes sont exprimées pour **réaliser une voirie transversale Est-Ouest** dans la continuité de la traverse Mardirossian et assurer une meilleure desserte du secteur.
- Les **enjeux de stationnement au niveau de La Cabucelle et d'André Roussin** sont soulignés dans plusieurs avis. En particulier, de nombreux avis sont exprimés sur le **dimensionnement du parc-relais de Saint-André**, dont l'estimation indiquée en première intention est jugée insuffisante.

L'extension Sud

Une opportunité du projet attendue pour les uns, qui soulève de fortes inquiétudes pour les autres dans un contexte tendu depuis l'arrêt du B.U.S.

Si le besoin d'offrir une desserte en transport performante pour les quartiers périphériques de Marseille, en particulier les quartiers Sud, est partagé par une majorité des participants, de nombreux habitants des quartiers Sud soulèvent de fortes réserves depuis l'arrêt du Boulevard Urbain Sud, inquiets des répercussions d'une telle extension sur la circulation et le stationnement.

Près de 80 % des contributions relatives à l'extension Sud traitent de circulation ou de stationnement.

- **L'impact du Boulevard Urbain Sud** sur la circulation du quartier est abordé dans plus de la moitié des contributions relatives à l'extension Sud. Les incertitudes relatives à l'achèvement du Boulevard Urbain Sud pèsent sur la concertation, de nombreux habitants craignant une dégradation de la situation avec l'arrivée du tramway. La poursuite de la réalisation du B.U.S. est fortement sollicitée, position défendue par la Métropole, consciente que l'extension Sud est tributaire du B.U.S.
- La Métropole a bien noté au travers de l'expression et de la mobilisation de nombreux résidents de l'allée des Pins et de la Rouvière, la **forte sensibilité liée à l'éventualité d'une mise à sens unique du chemin de la Colline Saint Joseph**.

En conséquence la Métropole s'engage à étudier des variantes d'insertion du tramway et à en présenter les conséquences. Le choix final sera établi au regard d'une analyse multicritères et en fonction de la variante qui fera le plus consensus. La poursuite des études de circulation permettra également d'évaluer et quantifier les reports de trafic sur les voiries adjacentes ainsi que la pertinence d'itinéraires de contournement.

- En particulier, les études d'insertion tiendront compte des **fortes attentes exprimées par les habitants concernant l'insertion urbaine et paysagère** sur le chemin de la Colline Saint Joseph, en particulier la préservation de la qualité végétale du secteur.
- Pour répondre aux **attentes exprimées par les habitants en termes de stationnement** (réalisation du parc-relais de La Gaye, demande d'implantation de stationnement complémentaire à la Rouvière), des réflexions globales d'implantation, de fonctionnement et de dimensionnement des parc-relais seront menées sur le corridor de l'extension Sud, en lien avec la future trame circulaire et les opportunités foncières.

Des inquiétudes concernant l'implantation d'un terminus à la Rouvière

L'implantation d'une station en terminus au niveau de La Rouvière inquiète de nombreux riverains, qui craignent des répercussions sur la circulation actuellement saturée, sur l'accessibilité à la Rouvière ainsi que sur le stationnement au sein de leur copropriété, par des usagers du tramway.

Le lancement des études préliminaires permettra d'approfondir l'insertion du terminus de la Rouvière, dans un schéma global de circulation et stationnement. Par ailleurs, une étude complémentaire d'un prolongement du tramway au sud de la Rouvière, vers le Redon, sera réalisée. Elle intégrera la potentielle réalisation d'un parking-relais complémentaire à cet endroit.

Des exigences en réponse aux enjeux environnementaux

Les avis soulignent :

- **L'importance de l'arrivée du tramway pour offrir une alternative à la voiture** et sollicitent des mesures visant à **inciter au report modal** (création et agrandissement des parcs-relais notamment).
- L'enjeu de l'**intermodalité entre la future ligne de tramway et le réseau de transport ferroviaire et urbain**. Une demande de maillage cohérent entre les parkings relais et Pôles d'Echanges Multimodaux est exprimée.
- Les **attentes fortes autour des déplacements à vélo**, avec des itinéraires continus et sécurisés, ainsi que des parkings vélo aux stations ;
- La forte **difficulté à circuler à pied** dans les secteurs concernés par l'opération et le besoin d'améliorer l'accessibilité piétonne dans ces secteurs ;
- Les exigences des habitants en termes de préservation des arbres existants et d'**aménagements paysagers**.

La mise en œuvre de l'opération

La concertation fait émerger :

- La volonté d'une **réalisation rapide de l'opération** ;
- Plusieurs questionnements sur les **impacts fonciers** et sur les **impacts sur les activités économiques et les commerces**
- Des préoccupations concernant les nuisances de la **phase travaux**, et des attentes concernant la communication en phase chantier



7. LES SUITES DONNEES A LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

7.1 Le bilan des garants de la CNDP

Conformément à l'article L 121-8 du Code de l'Environnement, les garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) disposent d'un mois à l'issue de la concertation préalable pour dresser un bilan.

Communiqué à la Métropole le 16 février 2023, ce bilan a été rendu public sur le site internet de la CNDP, sur le site internet de la Métropole Aix Marseille Provence ainsi que sur la page dédiée à l'opération du site Marseille Change le 20 février 2023.

Le bilan des garants de la concertation figure en Annexe 8 – Bilan des garants de la CNDP sur la concertation .

7.2 Les engagements de la Métropole AMP

Les recommandations des garants sont de plusieurs ordres :

- Les suites à donner à des demandes de précisions ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse ;
- Les modalités d'association du public sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis.

Le présent chapitre présente les réponses et engagements du maître d'ouvrage au bilan de la concertation et aux recommandations des garants.

Un tableau de synthèse est joint en fin de ce bilan. Il fait figurer les recommandations destinées au maître d'ouvrage complétées des réponses apportées par la Métropole Aix-Marseille-Provence avec des précisions quant aux délais et moyens mis en œuvre pour tenir ses engagements.

Les suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

Les garants émettent plusieurs demandes de précisions à apporter de la part du responsable du projet.

L'insertion du tramway dans un projet global de territoire

Recommandation 1 – Détailler les mesures mises en œuvre pour assurer une démarche coordonnée Urbanisme / Transport

Un projet de transport public aussi structurant qu'une ligne de tramway est un levier remarquable pour accompagner la transformation urbaine d'un territoire. Il peut permettre de :

- révéler et valoriser les projets en cours en renforçant la desserte et en réaménageant l'espace public de façade à façade le long du tracé ;
- engager la mutation de certains sites, à plus ou moins long terme ;
- favoriser de nouvelles opportunités foncières, en particulier le long des axes à élargir ;
- améliorer la qualité des déplacements pour la marche et le vélo.

En particulier, l'extension Nord du tramway s'intègre dans un territoire en pleine reconversion, marqué par une forte dynamique de projets. Il dessert de nombreux quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) concernés par des projets de renouvellement urbain portés par la mission renouvellement urbain de la Métropole : La Cabucelle-Les Crottes, Campagne-

Lévêque, Consolat-Mirabeau, La Castellane-La Bricarde. Il relie également des friches industrielles en pleine mutation (anciens abattoirs de la ZAC Saint Louis, Cofrapex, entrepôts Casino, usines Saint-Louis...) ainsi que des projets économiques d'envergure comme le campus numérique Jaguar Networks. L'arrivée du tramway va donner une véritable impulsion aux initiatives et projets sur le territoire concerné.

La Métropole a engagé une démarche visant à avoir une vision stratégique globale sur le secteur et partagée de tous les acteurs et à mener une action coordonnée autour des extensions du tramway. Cette démarche de coordination vise à fédérer autour du projet de tramway les nombreuses démarches engagées (projets urbains, d'infrastructures, économiques) et accompagner les nouvelles opportunités de mutation du tissu urbain dans la planification urbaine.

A ce titre, la Métropole a missionné l'Agence d'Urbanisme AgAM en 2020 pour interroger le contexte urbain et foncier autour de la deuxième phase des extensions nord et du sud du tramway, dans l'objectif de proposer des éléments de projet urbain d'ensemble. Cette étude a permis de réaliser des premiers groupes de travail, interroger la cohérence et les interfaces entre les nombreuses démarches engagées et réfléchir aux suites à donner. La Métropole a prévu de relancer des études avec l'AgAM en 2023 pour mener une étude de projet urbain d'ensemble sur le secteur de l'opération tramway.

Plusieurs outils et actions sont d'ores et déjà mis en place ou amenés à être mis en place :

- **Mise en place d'une démarche de pilotage d'ensemble** sur le secteur de l'extension Nord, dès les phases amont, afin d'avoir une cohérence entre toutes les réflexions et démarches en cours en matière de mobilité, de projet urbain, de stratégie économique ou d'habitat en associant les parties prenantes (Métropole Aix-Marseille-Provence, Ville de Marseille, Agence d'Urbanisme, Chambre de Commerce et d'Industrie, acteurs économiques, ...)
- En termes de planification urbaine, des réflexions sont menées pour coordonner les règles d'urbanisme, l'aménagement urbain et la mise en service des extensions :
 - Au Nord, le corridor d'influence de la ligne de tramway a été ajouté au périmètre de la Zone d'Aménagement Différée (ZAD) Marseille Nord Littoral, approuvée par délibération du Conseil de la Métropole n° URBA-035-12687/22/CM du 20 octobre 2022 et exécutoire depuis le 25 novembre 2022 ;
 - Réflexion commune Ville / Métropole pour la mise en place éventuelle d'un périmètre de sursis à statuer qui permettrait de différer certains permis de construire.

Recommandation 2– Apporter des précisions concernant l'impact foncier du projet

L'insertion d'un tramway dans la rue s'accompagne :

- De la conservation des fonctionnalités existantes, qui s'avèrent indispensables :
 - Maintien d'un ou deux sens de circulation, d'une ou plusieurs voies par sens, selon le contexte et le trafic véhicules et poids lourds existant
 - Des trottoirs
- De l'ajout de fonctionnalités supplémentaires inhérentes au projet : plateforme tramway en site propre, pistes cyclables à double sens.
Au droit des traversées piétonnes le profil doit être élargi pour intégrer des ilots piétons (refuges). Au droit des stations tramway, il est nécessaire de pouvoir intégrer les quais des stations
- De la préservation ou l'ajout d'alignements d'arbres ou de végétation, lorsque cela est possible,
- De la conservation ou de la suppression de rangées de stationnement.

L'étroitesse de certaines trames viaires dans différents secteurs traversés implique un besoin d'élargissement des emprises du domaine public pour permettre d'insérer les usages indispensables au fonctionnement de la rue. Ces élargissements nécessiteront des acquisitions foncières, de terrain nu ou de bâti.

Les études de conception auront pour objectif de minimiser les impacts fonciers, notamment sur le bâti. En fonction des emprises disponibles, des choix et arbitrages seront à effectuer sur les fonctionnalités à intégrer, leur dimensionnement et les éventuels besoins d'acquisitions.

A ce stade des études, il est d'ores et déjà possible d'affirmer que des élargissements d'emprises seront nécessaires, en particulier sur le chemin de La Madrague-Ville, où l'emprise existante de façade à façade avoisine les 14 m.

Néanmoins, les conséquences exactes de l'insertion de la ligne de tramway sur les parcelles bâties et non bâties ne pourront toutefois être clairement déterminées qu'à l'issue des études d'avant-projet, qui préciseront le futur profil de la voirie et donc l'ampleur des acquisitions à mener.

Dans certains secteurs, des aménagements spécifiques tels que la modification de la trame circulaire sont envisagés pour éviter les impacts fonciers (rue de Lyon).

Les impacts fonciers du projet seront présentés au public dès lors que les limites d'emprise précises du projet seront arrêtées et que les superficies à acquérir pour sa réalisation seront déterminées.

Recommandation 3 – Détailler pour les différentes sections du tracé, l'impact de la création d'une plateforme tramway sur les quartiers traversés, notamment en terme de requalification de l'espace et de répartition des fonctions et des usages

Le projet présenté dans le dossier de concertation a été élaboré à partir d'études préalables permettant de confirmer la faisabilité de l'opération.

Les études d'insertion détaillées seront réalisées par le maître d'œuvre de l'opération, à l'issue d'un concours de maîtrise d'œuvre prévu en 2023. Les choix et arbitrages sur les fonctionnalités à conserver, intégrer ou supprimer dans les axes traversés, ainsi que les éventuels élargissements d'emprises nécessaires seront effectués à l'issue des études d'avant-projet à mener par le futur maître d'œuvre.

Ce n'est qu'à ce stade de l'opération que l'insertion de la ligne de tramway dans le corps de rue et les vues de façade à façade pourront être présentées au public et aux riverains pour les différentes sections du tracé. Les vues de profil seront présentées dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP.

Les précisions relatives aux données ou indicateurs mobilités

Recommandation 4 – Expliciter les critères et indicateurs qui seront retenus par le maître d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées en traversée du quartier de la Cabucelle

Le choix de la variante de tracé dans le secteur de la Cabucelle sera éclairé par les analyses multicritères menées dans le cadre des études de faisabilité ainsi que les avis du public et des partenaires institutionnels dans le cadre de la concertation, tels que résumés ci-dessous.

Un tableau présentant les différents critères et indicateurs évalués pour les variantes est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage.

La variante Méditerranée assure une desserte plus fine et plus complémentaire du quartier de la Cabucelle, en s'écartant de l'itinéraire du BHNS B2 qui poursuit sur la rue de Lyon. Elle s'inscrit pleinement dans le projet de renouvellement urbain de la Cabucelle. La variante Mardirossian implique un décaissement important de la voirie dont la pente est actuellement trop forte. Les

critères d'impact foncier, d'impact stationnement, de fréquentation, de coût et de planning ne sont pas différenciant pour ces deux variantes.

Dans le cadre de la concertation préalable, le public se prononce majoritairement en faveur de la variante Méditerranée, qui recueille également l'avis favorable de la Ville de Marseille et de CIQ.

Le choix du tracé définitif sera soumis à l'approbation des élus en conseil métropolitain.

Recommandation 5 – Expliciter les objectifs de report modal escomptés, et caractériser ses retombées aux différentes échelles

La Métropole promeut une stratégie de report modal.

Le plan de Mobilité 2020-2030 de la Métropole AMP, approuvé le 19 décembre 2021, fixe des objectifs ambitieux de report modal vers les transports en commun. En particulier, il ambitionne de réduire de 13 % les déplacements en voiture ou en moto et d'augmenter de 50 % l'usage des transports en commun urbains à l'horizon 2030 à l'échelle métropolitaine (par rapport à 2017).

Le projet de tramway a notamment pour vocation d'inciter au report modal vers les transports publics. L'objectif de l'opération est d'offrir un mode de transport suffisamment attractif pour que les usagers puissent avoir le choix dans leurs déplacements.

Les études de faisabilité ont estimé le report modal lié à la phase 2 des extensions à environ 4 400 nouveaux déplacements par jour vers les transports en commun.

La Métropole AMP s'engage à poursuivre les études sur cette thématique (modélisation de trafic, études de circulation) dans la suite des études et de caractériser et expliciter le report modal escompté dans le cadre de la future enquête publique préalable à la DUP.

Recommandation 6 – Détailler le budget dévolu à l'opération en intégrant l'ensemble des coûts directs, indirects et des projets connexes

Le coût des travaux de l'opération présenté dans le cadre de la concertation préalable représente un investissement estimé à :

- 295 Millions d'euros HT pour la variante Pradel
- 345 Millions d'euros HT pour la variante Littoral

Pour le secteur de la Cabucelle, les variante Méditerranée ou Mardirossian présentent un coût identique.

Ce coût intègre les dévoiements de réseaux, les travaux préparatoires, les travaux d'infrastructures, les aménagements urbains, le matériel roulant, les systèmes spécifiques au tramway. Ce coût n'intègre pas les frais d'études et les frais d'acquisitions foncières.

Le coût de l'opération sera affiné dans le cadre de la poursuite des études, au regard du tracé retenu et des choix techniques qui seront établis. La Métropole s'engage à présenter le coût de l'opération dans le détail dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP.

Les précisions relatives à l'approfondissement d'enjeux spécifiques

Recommandation 7 – Apporter des données ou des indicateurs de mesure concernant l'impact global du projet sur les activités économiques

Un diagnostic socio-économique a été établi dans le cadre des études de faisabilité. Ce diagnostic a été complété par une étude de l'agence d'urbanisme, en particulier sur les enjeux socio-économiques du corridor des extensions.

Un nouvel atelier d'échange avec les acteurs économiques pourra être mis en place dans le cadre des études de conception, pour échanger sur l'avancement du projet (variantes retenues, aménagements, positionnement des stations, etc.) et intégrer les besoins des partenaires économiques.

En dehors de la présente opération, la Métropole a engagé en collaboration avec l'Agence d'Urbanisme la mise en place d'un observatoire des effets du tramway qui vise à objectiver les effets de la création d'une ligne de tramway au regard de plusieurs indicateurs (environnement, mobilité, activité économique et commerciale, habitat...). Une publication dédiée à l'impact du tramway sur l'activité économique et commerciale devrait paraître au cours de l'année.

Recommandation 8 – Qualifier l'impact paysager et environnemental du projet en précisant quels sont les engagements et réponses techniques adaptées à un objectif de préservation de la nature existante

L'extension du tramway vise à répondre pleinement aux enjeux du changement climatique.

Le choix du tramway permet de proposer une offre de transport efficace et ainsi réduire la place de la voiture le long du tracé, permettant une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le projet s'accompagne également d'aménagements paysagers (arbres d'alignements, plate-forme végétalisée sur certains secteurs) renforçant la place de la nature en ville et améliorant l'insertion paysagère et la biodiversité en milieu urbain.

La Métropole s'engage à porter une attention particulière à l'aménagement paysager des secteurs traversés. Les propositions tiendront compte des qualités paysagères existantes, dans l'objectif de les maintenir et les conforter lorsque cela est possible. La priorité sera apportée au maintien des arbres existants, suite à vérification de leur état sanitaire, ainsi qu'à la plantation de nombreux nouveaux arbres et massifs arbustifs dans les secteurs traversés.

La Métropole recherchera aussi à désimperméabiliser les futurs aménagements. La végétalisation de la plateforme tramway sera également recherchée pour contribuer à l'apaisement de l'espace public.

Il est également précisé qu'une étude d'impact sera menée pour identifier et évaluer les incidences des aménagements projetés sur le milieu naturel, physique et humain ainsi que sur le paysage. Le Maître d'Ouvrage prévoira les mesures pour éviter ou réduire les effets négatifs et les compenser lorsque cela est possible.

Les aménagements paysagers ainsi que le bilan vert de l'opération seront présentés dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique préalable à la DUP.

Recommandation 9 – Préciser les impacts réels du projet sur l'organisation des circulations, sur l'offre de stationnement de proximité à destination des riverains, ainsi que sur les équipements de parking

La Métropole s'engage à poursuivre les études de circulation, stationnement et parkings ou parc-relais et à présenter les impacts réels du projet sur ces points dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP. En particulier, les modifications du schéma de circulation, les études de trafic et le bilan stationnement seront détaillés et présentés.

Recommandation 10 – Préciser les critères employés et les données prises en compte, concernant le dimensionnement et l'emplacement des parking relais

Afin de répondre à l'ambition du Plan de Mobilité d'inciter les automobilistes à changer de mode de transport, une stratégie globale d'un réseau de transport maillé de pôles d'échanges multimodaux et parc-relais est définie dans le Plan de Mobilité de la Métropole à horizon 2030.

Les parkings relais sont positionnés à des endroits stratégiques du réseau, au sein des pôles d'échanges multimodaux pour favoriser le rabattement de certains automobilistes vers le système de transport ou d'autres modes tels que le vélo.

En particulier, le parking relais de la Gaye prévu en phase 1 des extensions était positionné pour être parfaitement accessible avec la proximité du Boulevard Urbain Sud, en faisant un relais attractif que ce soit pour les usagers venant de l'Est ou du Sud.

Le parc-relais a été conçu et dimensionné (capacité d'environ 700 places) au regard des bassins versants concernés, en cohérence avec la réalisation du Boulevard Urbain Sud. Les conditions d'accès au parc-relais étaient également permises par le Boulevard Urbain Sud.

Dans ce schéma global de la mobilité inscrit au Plan de Mobilité, et dans le cadre des études de faisabilité, il n'était pas prévu de parc-relais à la Rouvière. Le rabattement des automobilistes devait se faire au niveau de La Gaye.

La Métropole AMP s'attachera à réétudier la question des parc-relais dans ce secteur (accessibilité, dimensionnement). Dans ce cas, la question d'un parking-relais supplémentaire sur le boulevard du Redon pourrait être étudiée.

Concernant le futur Pôle d'Echanges de Saint-André, le Maître d'Ouvrage a précisé dans le cadre des réunions publiques qu'une capacité d'environ 150 places avait a priori été envisagée dans le cadre des études de faisabilité. Les études de programmation du Pôle d'Echanges Multimodal de Saint-André et de dimensionnement du parc-relais sont en cours, pilotées par la Métropole AMP et la SNCF. Le parc-relais permettra le rabattement vers le tramway, les bus et le réseau ferroviaire des quartiers alentours (La Bricarde, La Castellane, Verduron, Saint-Henri) et extérieurs à Marseille. Si ces études démontrent qu'il est nécessaire d'augmenter la capacité actuelle évaluée à 150 places, la Métropole s'engagera en ce sens.

Les précisions relatives à la coordination des projets entre eux

Recommandation 11 – Esquisser un projet d'ensemble sur le secteur nord-littoral intégrant les projets pilotés par le GPMM

Depuis plusieurs années, un travail partenarial a été engagé entre le GPMM, l'Agence d'Urbanisme, la Métropole et la Ville pour faire converger les projets et avoir une vision partagée du devenir de la façade Maritime Nord.

Une charte Ville Port a été mise en œuvre avec des comités de suivi qui se réunissent régulièrement depuis. En 2023, les travaux partenariaux seront poursuivis avec notamment la réalisation par l'AgAM d'un Schéma Directeur Grand Estaque et d'une étude urbaine sur le secteur de Saint-André et Saint-Henri.

L'extension du tramway par le chemin du Littoral viendrait s'intégrer pleinement dans ce projet d'ensemble. Si l'esquisse d'un projet d'ensemble n'est pas directement portée par l'opération tramway, les groupes de travail seront menés avec les partenaires institutionnels et économiques durant les phases de conception afin d'assurer une cohérence d'ensemble projet urbain / projet de transport.

Recommandation 12 – Tenir compte des évolutions du projet de Boulevard Urbain Sud, et actualiser les études d'insertion du Tram dans les meilleurs délais suivant les besoins

Les études de faisabilité de la deuxième phase d'extension Sud du tramway ont été menées dans l'hypothèse de la réalisation complète du Boulevard Urbain Sud avec la réalisation d'un parc-relais à la Gaye. Les études d'insertion et de circulation seront actualisées afin de définir un projet en cohérence avec le schéma global de mobilité à horizon 2030. Il est souligné que l'extension Sud vers la Rouvière est intimement liée à la réalisation du Boulevard Urbain Sud.

Recommandation 13 – Actualiser le Plan vélo de la Métropole en fonction du projet et préciser les modalités de mise en œuvre d'une continuité de pistes cyclables

Le plan Vélo de la Métropole consiste à réaliser un réseau de 16 lignes à l'échelle métropolitaine, dont 6 lignes pour Marseille.

L'aménagement des pistes cyclables sécurisées le long de la ligne de tramway viendra compléter le réseau cyclable de la Métropole, dont certains tronçons figurent dans les itinéraires de lignes identifiés dans le plan Vélo de la Métropole. Le plan Vélo n'est pas amené à être complété au regard du projet, celui-ci ne recensant pas l'ensemble des pistes cyclables de la Ville, mais uniquement les axes structurants.

Recommandation 14 – Préciser l'organisation et le dimensionnement des interfaces multimodales au niveau des terminus Phases 1 et 2 et du futur pôle multimodal St-André

A ce stade d'avancement des études, les éléments suivants peuvent être précisés.

PEM Capitaine Gèze (terminus phase 1)

Le pôle d'échange multimodal Capitaine Gèze a été mis en service en décembre 2019. Il regroupe aujourd'hui une station de métro, une gare de Bus à Haut Niveau de Service, des lignes de bus urbain et des lignes de cars Express Métropolitain, un parc relais d'environ 650 places, un parc à vélos et une station vélo libre-service.

Le PEM sera complété d'une desserte tramway, avec la réalisation d'une station tramway fin 2025 (phase 1), ainsi que d'une desserte par le BHNS B4, dont la mise en service est programmée fin 2024.

PEM Saint-André (phase 2)

Le futur PEM de Saint-André permettra les connexions entre le réseau de bus, le tramway et le TER (desserte avec des trains toutes les 15 min vers l'Estaque ou la gare Saint-Charles). Il comprendra un parking relais, une zone de dépose minute, un vélo parc.

Terminus La Castellane (terminus phase 2)

Connexion entre le tramway et les lignes de bus urbain, permettant notamment la desserte de la gare de Saint-Antoine, de l'Hôpital Nord, de l'Estaque. Un parc à vélos et une station vélo en libre-service sera proposée. Celui-ci sera conçu pour une extension du tramway au Nord jusqu'à St Antoine

PEM La Gaye (terminus phase 1)

Le pôle d'échange multimodal de la Gaye sera analysé au regard de l'évolution du contexte lié notamment au devenir du BUS, du BHNS B5, des aménagements liés aux itinéraires cyclables et suivant les hypothèses de libération foncière.

Terminus La Rouvière (terminus phase 2)

Connexion avec le tramway et les lignes de bus urbain permettant notamment la desserte de la clinique Clairval ou Luminy. Un parc à vélos et une station vélo en libre-service sera proposé.

La Métropole s'engage à présenter les éléments d'organisation et de dimensionnement des pôles d'échanges multimodaux de la phase 2 des extensions dans le cadre de l'enquête publique.

Recommandation 15 – Porter une vision globale du futur schéma de ligne T3 en intégrant à la réflexion les études de faisabilité « phase 3 » vers le PEM St-Antoine

La Métropole prévoit le lancement d'une étude d'opportunité et de faisabilité relative à l'extension du tramway au-delà de La Castellane jusqu'au PEM Saint-Antoine (phase 3). Elle permettra de déterminer la faisabilité technique, notamment au regard des fortes pentes, financière et le planning envisageable ainsi qu'un tracé préférentiel.

La Métropole sera en capacité de s'adapter si les conclusions des études du prolongement ultérieur amènent à modifier légèrement l'implantation du terminus provisoire de La Castellane.

Ces éléments seront connus à l'issue des études de faisabilité de la phase 3 et des études détaillées de la phase 2. Ils seront précisés dans le cadre de l'enquête publique.

Recommandation 16 – Préciser le délai d'étude, ainsi que le processus associé, permettant de définir plus clairement certains projets connexes (nature, caractéristiques et emplacements). En particulier futur centre de remisage

L'opération s'interface avec de nombreux projets connexes, mis en œuvre dans le périmètre d'influence du projet. La coordination et la cohabitation de ces différents projets sera assurée tout au long de l'opération. Des réunions sont régulièrement menées avec les maîtres d'ouvrages de ces opérations. Leur avis sera également sollicité sur les études de conception des tronçons en interface avec leurs opérations.

Les principaux projets connexes seront présentés dans le cadre du dossier d'enquête publique préalable à la DUP. On peut notamment citer le réaménagement de l'axe Cap Pinède Capitaine Gèze, la rénovation urbaine de plusieurs quartiers prioritaires de la politique de la Ville, le Boulevard Urbain Sud dans sa configuration revisitée, le projet de ligne nouvelle Provence Côté d'Azur, les projets d'extension du réseau de tramway, le projet de BHNS B4.

Site de remisage

L'extension Nord-Sud phase 2 peut être mise en service et exploitée avec les deux dépôts existants (Saint-Pierre et Sainte-Marguerite Dromel, en cours de construction). Le programme de l'opération d'extension Nord et Sud phase 2 prévoit toutefois la réalisation d'un site de remisage de taille réduite, pour permettre le stockage de quelques rames et limiter ainsi les distances parcourues à vide pour les injections du matin et retraits du soir (hors trajets commerciaux). Le coût associé à un mini dépôt est à ce titre inclus dans l'estimation du coût de l'opération.

Cependant, des réflexions plus globales sont déjà en cours concernant la réalisation d'un troisième dépôt pour l'ensemble du réseau de tramway, au regard des extensions futures du réseau (national / belle de mai, Blancarde Dromel, etc.) et de l'accélération souhaitée des projets prioritaires du plan Marseille en grand.

A ce titre, une étude de recherche de foncier et une étude de faisabilité du dépôt vont être lancées en 2023.

Extensions du réseau de tramway en lien avec l'extension Nord et Sud phase 2

Lancement d'une étude d'opportunité et de faisabilité relative à l'extension du tramway de la Castellane au PEM Saint-Antoine prévu en 2023. A noter la mise en service de ce PEM qui devient avec le nouveau réseau de bus 2025 un élément majeur de la mobilité avec une gare assurant une desserte de 4 trains/h/sens en heure de pointe, vers Aix en Provence et Marseille.

Recommandation 17 – Préciser les modalités de prise en compte du projet par la RTM, notamment dans l'optique de mise en place du nouveau réseau 2025.

La Métropole Aix-Marseille-Provence et la RTM ont élaboré un projet de nouveau réseau de bus.

Une concertation au public a été menée entre le 15 décembre 2022 et le 28 février 2023. A l'issue de la démarche, un bilan sera dressé afin d'alimenter les études complémentaires, dans l'objectif d'aboutir à une version définitive du projet de nouveau réseau en 2023.

Le réseau qui sera mis en place au 1^{er} janvier 2025 anticipe d'ores et déjà le projet d'extension du réseau de tramway. Il propose des lignes de bus B22 au Nord et 146 au Sud, dont l'itinéraire préfigure celui des futures extensions du tramway. A la mise en service du tramway, ces lignes ont vocation à disparaître pour être remplacées par le tramway.

Ce nouveau réseau décline une stratégie visant à garantir une desserte fine du territoire et un maillage autour des PEM routiers et ferroviaires avec un rabattement efficace des lignes de bus vers la future ligne de tramway.

Au Nord, plusieurs lignes de bus assurent la desserte des quartiers avoisinants (L'Estaque, l'hôpital Nord, Grand Littoral, Saint-Antoine, Saint-André) avec un rabattement sur le tramway à La Castellane, au PEM de Saint André et au lycée Saint Exupéry.

Au Sud, les lignes de bus assureront la desserte fine des quartiers avoisinants (clinique Clairval, Vaufrèges), en rabattement sur le tramway et/ou en connexion avec le métro au niveau du Rond-Point du Prado et Saint-Marguerite Dromel.

La mise en service du projet ne viendra pas bouleverser le nouveau réseau 2025 qui préfigure déjà l'arrivée du tramway sur le linéaire envisagé autant au Nord qu'au Sud.

Les modalités d'association du public sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis

Les recommandations suivantes sont émises par les garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à la concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Recommandation 1 – Engager une concertation de suivi d'ici l'enquête publique permettant de poursuivre les échanges avec le grand public et l'ensemble des partenaires

En réponse à ces recommandations, la Métropole s'engage à :

- réaliser des réunions d'échanges régulières avec les partenaires de l'opération ;
- réaliser une à plusieurs réunions d'information du public et d'échanges avec les riverains de l'opération préalablement à l'enquête publique ;
- mettre à jour régulièrement la page internet de l'opération.

Recommandation 2 – Solliciter la désignation d'un garant CNDP chargé de veiller à la bonne information et participation du public conformément à l'article L121-14 du CE

La concertation préalable menée dans le cadre de l'opération a été décidée par la Métropole, qui a saisi la CNDP pour désigner un garant pour cette phase.

Conformément à l'article L 121-14 du CE, la sollicitation de désignation d'un garant est consécutive à un débat public ou une concertation préalable décidée par la CNDP.

La Métropole AMP poursuivra la démarche de concertation sans solliciter la désignation d'un garant CNDP.

Recommandation 3 – Mettre à la disposition du projet des moyens humains dédiés pour la concertation

Pour la poursuite de la concertation jusqu'à l'enquête publique préalable à la DUP, la Métropole envisage le renforcement de ses moyens internes et attribuera une assistance à maîtrise d'ouvrage pour renforcer les moyens humains dédiés à la concertation et aux échanges avec les riverains sur l'opération.

L'appel d'offres sera lancé en 2023 avec l'objectif de notifier dans la même temporalité que l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre. Le cahier des charges de l'appel d'offres intégrera notamment un volet d'assistance à la concertation pour la période d'études jusqu'à l'enquête publique.

Recommandation 4 – Mettre à profit le cadre partenarial existant au travers du GIP Aix-Marseille Mobilités afin qu'il soit un lieu d'échange, de suivi du projet et de concertation

Le GIP est par définition un lieu d'échanges, de suivi des 15 projets fléchés dans le cadre du plan Marseille en Grand et de concertation. Son conseil d'administration se réunit régulièrement et autant que de besoin.

Des présentations de l'avancement pourront être faites au travers du GIP Mobilités.

En complément, un comité de pilotage spécifique à cette opération sera mis en place par la Métropole en 2023 afin de suivre le projet et valider les choix stratégiques. Ils se tiendront aux moments clés du projet et pour les modifications notables et les choix nécessitant un arbitrage des élus.

Recommandation 5 – Développer des échanges réguliers avec les milieux économiques

Des échanges seront mis en place avec les milieux économiques, avec l'appui de la CCI AMP, en amont des études de maîtrise d'œuvre (T4 2023). Un atelier sera mis en place avec les acteurs économiques dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre (2024).

Recommandation 6 – Planifier une phase de présentation publique de l'avancement des études réalisées ou programmées en lien avec l'extension Nord et Sud phase 2

Dès l'année 2024, des rencontres seront organisées avec les partenaires de l'opération et les riverains pour traiter notamment de l'aménagement de la ligne de tramway dans l'espace public, du partage de la voirie et de la circulation, de l'insertion des modes actifs.

La Métropole s'engage à réaliser des présentations publiques de l'avancement des études en amont de l'enquête publique.

Recommandation 7 – Envisager de nouvelles modalités de concertation permettant de toucher les publics dans leurs diversités, et au plus près du terrain

La Métropole poursuivra durant les phases d'études la mise à jour du site internet de l'opération, la campagne d'information sur les réseaux sociaux, les rencontres de proximité (avec les riverains, les CIQ, ...). Durant les phases travaux, des dépliants seront distribués et publiés

La Métropole se fera accompagner par les mairies de secteur concernées par l'opération pour toucher au plus près du terrain les publics.

La phase travaux fera l'objet d'une communication particulière auprès des riverains et commerçants concernés dès l'obtention de la déclaration d'utilité publique. En effet, la date de déclaration d'utilité publique conditionne le démarrage des travaux principaux de l'opération.

Des réunions régulières seront organisées avec une présentation des évolutions des travaux sur une perspective à trois mois avec les représentants locaux. Les emprises des travaux seront présentées, ainsi que tous les impacts sur les usages locaux, stationnement, sens de circulation. Dans le cadre de ces réunions périodiques, tous les services seront associés.

Les riverains seront également informés par l'intermédiaire des comités d'intérêts de quartier (CIQ) et des outils de communication mis en œuvre. En particulier, des supports physiques (du type lettres info travaux, flyer, etc.) et numériques seront distribués et publiés afin d'informer les riverains sur les travaux et les modifications apportées à la vie de quartier.

7.3 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Demande de précisions et recommandations Février 2023	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée Mars 2023	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1 / Détailler les mesures mises en œuvre pour assurer une démarche coordonnée Urbanisme /transport	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Déjà initié. Sera poursuivi tout au long de l'opération	Mise en place de groupes de travail réguliers Réflexions engagées sur les outils de planification urbaine
2 / Apporter des précisions concernant l'impact foncier du projet	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Compléments de réponse apportés dans ce document. Les précisions complémentaires seront apportées dans le cadre de l'enquête publique et de l'enquête parcellaire (fin 2025)	Dossiers d'enquête publique, dossier d'enquête parcellaire
3 / Détailler pour les différentes sections du tracé, l'impact de la création d'une plateforme tramway sur les quartiers traversés, notamment en terme de requalification de l'espace et de répartition des fonctions et des usages	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Les précisions complémentaires seront apportées dans le cadre de l'enquête publique (fin 2025)	Dossiers d'enquête publique
4 / Expliciter les critères et indicateurs qui seront retenus par le maître d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées en traversée du quartier de la Cabucelle	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Compléments de réponse apportés dans ce document. Le choix du tracé sera soumis au vote des élus dans le cadre du conseil métropolitain de juin 2023	Dossier de concertation Délibération du bilan de la concertation
5 / Expliciter les objectifs de report modal escomptés, et caractériser ses retombées aux différentes échelles	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Compléments de réponse apportés dans ce document. Les précisions complémentaires seront apportées dans le cadre de l'enquête publique (fin 2025)	Dossier d'enquête publique

6 / Détailler le budget dévolu à l'opération en intégrant l'ensemble des coûts directs, indirects et des projets connexes	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Compléments de réponse apportés dans ce document. Les précisions complémentaires seront apportées dans le cadre de l'enquête publique (fin 2025)	Dossier d'enquête publique
7 / Apporter des données où des indicateurs de mesure concernant l'impact global du projet sur les activités économiques	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	-	Mise en place d'un atelier avec les acteurs économiques dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre (2024) Publication de l'AgAM dédiée à l'impact d'un tramway sur l'activité économique et commerciale (2023)
8 / Qualifier l'impact paysager et environnemental du projet en précisant quels sont les engagements et réponses techniques adaptées à un objectif de préservation de la nature existante	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Les précisions complémentaires seront apportées dans le cadre de l'enquête publique (fin 2025)	Dossier d'enquête publique
9 / Préciser les impacts réels du projet sur l'organisation des circulations, sur l'offre de stationnement de proximité à destination des riverains, ainsi que sur les équipements de parking	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Les études de circulation et de stationnement seront poursuivies dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre en 2024. Les précisions complémentaires seront apportées dans le cadre de l'enquête publique (fin 2025)	Dossier d'enquête publique
10 / Préciser les critères employés et les données prises en compte, concernant le dimensionnement et l'emplacement des parking relais.	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Compléments de réponse apportés dans ce document. Les précisions complémentaires seront apportées dans le cadre de l'enquête publique (fin 2025)	Dossier d'enquête publique
11 / Esquisser un projet d'ensemble sur le secteur nord-littoral intégrant les projets pilotés par le GPMM	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Compléments de réponse apportés dans ce document. La démarche sera poursuivie dès le lancement des études de maîtrise d'œuvre	Mise en place de réunions avec les partenaires institutionnels et économiques
12 / Tenir compte des évolutions du projet de Boulevard Urbain Sud, et actualiser les	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre	Les études d'insertion et de circulation seront lancées dans le cadre des	Dossier d'enquête publique



études d'insertion du Tram dans les meilleurs délais suivant les besoins	« engagements de la métropole »	études de maîtrise d'œuvre en 2024. Les précisions complémentaires seront apportées dans le cadre de l'enquête publique (fin 2025)	
13 / Actualiser le Plan vélo de la Métropole en fonction du projet et préciser les modalités de mise en œuvre d'une continuité de pistes cyclables	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Compléments de réponse apportés dans ce document. Les aménagements cyclables de l'opération seront présentés dans le cadre de l'enquête publique (fin 2025)	Dossier d'enquête publique
14 / Préciser l'organisation et le dimensionnement des interfaces multimodales au niveau des terminus Phases 1 et 2 et du futur pôle multimodal St-André.	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Compléments de réponse apportés dans ce document. les éléments d'organisation et de dimensionnement des pôles d'échanges multimodaux seront présentés dans le cadre de l'enquête publique (fin 2025)	Dossier d'enquête publique
15 / Porter une vision globale du futur schéma de ligne T3 en intégrant à la réflexion les études de faisabilité « phase 3 » vers le PEM St-Antoine	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	-	Lancement d'une étude d'opportunité et de faisabilité d'une extension vers le PEM Saint Antoine en 2023
16 / préciser le délai d'étude, ainsi que le processus associé, permettant de définir plus clairement certains projets connexes (nature, caractéristiques et emplacements). En particulier futur centre de remisage.	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Compléments de réponse apportés dans ce document.	-
17 / Préciser les modalités de prise en compte du projet par la RTM, notamment dans l'optique de mise en place du nouveau réseau 2025.	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Compléments de réponse apportés dans ce document. Le bilan de la concertation du nouveau réseau de bus sera établi en 2023. Les échanges sur le réseau bus en lien avec le projet de tramway seront poursuivis dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre	Bilan de la concertation du nouveau réseau de bus Dossier d'enquête publique

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s

1 / Engager une concertation de suivi d'ici l'enquête publique permettant de poursuivre les échanges avec le grand public et l'ensemble des partenaires	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Dès le démarrage des études de maîtrise d'œuvre en 2024, jusqu'à l'enquête publique	Réunions d'échanges régulières avec les partenaires de l'opération Organisation de réunions d'information du public et des riverains Mise à jour régulière de la page internet
2 / Solliciter la désignation d'un garant CNDP chargé de veiller à la bonne information et participation du public conformément à l'article L121-14 du CE	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	-	-
3 / Mettre à la disposition du projet des moyens humains dédiés pour la concertation	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Dès le démarrage des études de maîtrise d'œuvre en 2024, jusqu'à l'enquête publique	Renforcement des moyens humains de la Métropole et attribution d'une assistance à maîtrise d'ouvrage
4 / Mettre à profit le cadre partenarial existant au travers du GIP Aix-Marseille Mobilités afin qu'il soit un lieu d'échange, de suivi du projet et de concertation	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Déjà initié. Sera poursuivi dès le démarrage des études de maîtrise d'œuvre, tout au long de l'opération	Présentations dans le cadre des réunions du GIP Mobilités
5 / Développer des échanges réguliers avec les milieux économiques	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Déjà initié. Sera poursuivi dès le démarrage des études de maîtrise d'œuvre, tout au long de l'opération	Mise en place d'un atelier avec les acteurs économiques dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre (2024) Réunions d'échanges régulières avec les milieux économiques
6 / Planifier une phase de présentation publique de l'avancement des études réalisées ou programmées en lien avec l'extension Nord et Sud phase 2	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Sera planifié dès que les études de maîtrise d'œuvre auront été engagées, en amont de l'enquête publique (2025)	Organisation de réunions publiques de l'avancement des études
7 / Envisager de nouvelles modalités de concertation permettant de toucher les publics dans leurs diversités, et au plus près du terrain	Cf. réponse détaillée apportée dans le chapitre « engagements de la métropole »	Dès le démarrage des études de maîtrise d'œuvre en 2024, jusqu'à l'enquête publique	Site internet de l'opération Campagne d'information sur les réseaux sociaux Rencontres de proximité (avec les riverains, les CIQ, ...) Dépliants durant les phases travaux Relai des mairies de secteur



8. EN SYNTHÈSE

La forte mobilisation des habitants démontre l'intérêt soulevé par le projet des extensions Nord et Sud du tramway et a permis de mettre en lumière les attentes, les préoccupations et les demandes d'amélioration des habitants et acteurs concernant l'opération.

Après analyse des enseignements de la concertation, **la Métropole décide de poursuivre la mise en œuvre de la deuxième phase des extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3.**

Concernant l'extension Nord

La participation des habitants et des acteurs institutionnels, économiques, associatifs à la concertation a permis d'éclairer le choix du tracé définitif de l'opération.

La Métropole soumettra au vote des élus le tracé définitif de l'extension Nord empruntant depuis la rue de Lyon le boulevard de la Méditerranée pour rejoindre le Chemin de la Madrague-Ville et plus au Nord, le chemin du ruisseau Mirabeau puis le chemin du Littoral pour rejoindre l'avenue André Roussin puis La Castellane.

Il est également proposé d'approuver la création d'une nouvelle voie permettant de relier la Rue de Lyon à l'avenue Ibrahim Ali, évitant ainsi d'importants impacts fonciers au début de la rue de Lyon.

Les études techniques à réaliser permettront d'affiner le projet.

Concernant l'extension Sud

Au regard du calendrier ambitieux de l'opération et du lancement des études de maîtrise d'œuvre programmé début 2024, il y a lieu de :

- de pouvoir mener les études de conception et **proposer un projet d'ensemble et un cadre cohérent en termes de mobilité, circulation et stationnement**. Il est souligné que l'extension vers la Rouvière est intimement liée à la réalisation du Boulevard Urbain Sud afin de ne pas dégrader les conditions de circulation difficiles dans le secteur ;
- de **répondre aux besoins de P+R en lien avec le corridor du projet de tramway et plus largement pour tout le secteur Est et Sud de Marseille**, avec la volonté de réaliser le parc-relais de la Gaye (environ 700 places).

Les études préliminaires et d'avant-projet viseront à apporter des réponses détaillées et argumentées aux interrogations et préoccupations soulevées dans le cadre de la concertation, en particulier sur les aspects circulatoires, le stationnement, l'insertion urbaine et paysagère, l'implantation du terminus de la Rouvière.

En particulier, au regard des nombreuses demandes établies dans le cadre de la concertation, plusieurs variantes d'insertion de la ligne de tramway avec conservation du double sens de circulation seront étudiées sur le chemin de la Colline Saint-Joseph.

Dans le cadre de la poursuite du projet d'extensions Nord et Sud, une attention particulière sera portée à la qualité environnementale de l'opération, à l'aménagements des itinéraires cyclables et à l'accessibilité piétonne aux stations.

Lancement d'études complémentaires

Les enseignements de la concertation conduisent le maître d'ouvrage à s'engager à mener un certain nombre d'études complémentaires :

- Etude de faisabilité des extensions ultérieures de la ligne de tramway au Nord jusqu'au PEM de Saint-Antoine et au Sud de la Rouvière, sur le Boulevard du Redon
- Etude de programmation du Pôle d'Echanges Multimodal de Saint-André, en particulier le dimensionnement du parc-relais
- Etudes d'opportunité et de faisabilité de la création de parc-relais dans le corridor de l'extension Sud du tramway, et plus largement dans le secteur Sud et Est de la Ville en lien avec le futur contexte du BUS. La question notamment d'un parking-relais sur le Boulevard du Redon sera analysée.

La mise en place d'un pilotage partenarial continu

La mise en place d'un travail partenarial entre la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Ville de Marseille et les acteurs institutionnels de la mobilité métropolitaine est essentielle afin d'avoir une vision commune de ce projet emblématique, des études de conception jusqu'à sa mise en service.

Le cadre partenarial existant du GIP Aix-Marseille-Provence Mobilités sera mis à profit pour poursuivre les échanges sur l'avancement de l'opération, dans le cadre de réunions régulières.

En complément, un comité de pilotage spécifique à cette opération sera mis en place par la Métropole en 2023 afin de suivre le projet et valider les choix stratégiques. Ils se tiendront aux étapes clés du projet et pour les modifications notables et les choix nécessitant un arbitrage des élus.

La poursuite de la concertation jusqu'à l'enquête publique préalable à la DUP

La Métropole vise à poursuivre la concertation avec les partenaires de l'opération, les riverains, le public au travers de :

- réunions d'échanges régulières avec les partenaires de l'opération ;
- réunions d'information du public préalablement à l'enquête publique ;
- des échanges avec les milieux économiques, avec l'appui de la CCI AMP.

Dès l'année 2024, des rencontres seront organisées avec les partenaires de l'opération et les riverains pour traiter notamment de l'aménagement de la ligne de tramway dans l'espace public, du partage de la voirie et de la circulation, de l'insertion des modes actifs.

ANNEXES

Les annexes font l'objet d'un document spécifique dont voici le sommaire.

Annexe 1 – Délibérations du conseil de Métropole

Annexe 1.1 Délibération n° MOB 003-11 72722CM le 5 mai 2022

Annexe 1.2 Délibération n° MOB-006-1207022CM du 30 juin 2022

Annexe 2 – Avis de projet

Annexe 2.1 La Provence le 5 juillet 2022

Annexe 2.2 Les Echos le 6 juillet 2022

Annexe 2.3 Publication sur le site de la CNDP

Annexe 3 – Avis de concertation préalable

Annexe 3.1 Avis de concertation

Annexe 3.2 Parution dans la presse locale le 15 novembre 2022

Annexe 3.3 Certificat d'affichage

Annexe 4 – Bilan des actions de communication préalable

Annexe 5 – Revue de presse

Annexe 6 – Documents à la disposition du public

Annexe 6.1 Dossier du maître d'ouvrage

Annexe 6.2 Dépliant

Annexe 6.3 Panneaux d'exposition

Annexe 7 – Compte rendus des réunions publiques

Annexe 7.1 Compte-rendu de la réunion publique du 1^{er} décembre 2022

Annexe 7.2 Compte-rendu de la réunion publique du 8 décembre 2022

Annexe 7.3 Compte-rendu de la réunion publique du 6 janvier 2023

Annexe 7.4 Compte-rendu de la réunion avec les acteurs économiques

Annexe 8 – Bilan des garants de la CNDP sur la concertation