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

Bilan de la concertation préalable
Du 1er décembre 2022 au 16 janvier 2023

ANNEXES

Pôle Infrastructures / Direction Transports Guidés

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

ANNEXES

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 1er 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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Métropole Aix-Marseille-Provence | République Française | Département des Bouches du Rhône

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Séance du jeudi 5 mai 2022

Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 168 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :
Franck ALLISIO - Martial ALVAREZ - Daniel AMAR - Sophie AMARANTINIS - Michel AMIEL - Christian AMIRATY - Philippe ARDHUIN - Gérard AZIBI - Marion BAREILLE - Sébastien BARLES - Guy BARRET - Marie BATOUX - Nicolas BAZZUCCHI - Nassera BENMARNIA - François BERNARDINI - Sabine BERNASCONI - André BERTERO - Eléonore BEZ - Kayané BIANCO - Corinne BIRGIN - Béatrice BONFILLON-CHIAVASSA - Sarah BOUALEM - Doudja BOUKRINE - Michel BOULAN - Romain BUCHAUT - Christian BURLE - Gérard BRAMOULLE - Romain BRUMENT - Sophie CAMARD - Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON - Joël CANICAVE - Emilie CANNONE - Laure-Agnès CARADEC - Eric CASADO - Roland CAZZOLA - Mathilde CHABOCHE - Emmanuelle CHARAFE - Gaby CHARROUX - Pascal CHAUVIN - Lyece CHOULAK - Jean-Marc COPPOLA - Jean-François CORNO - Jean-jacques COULOMB - Georges CRISTIANI - Sandrine D'ANGIO - Anne-Marie D'ESTIENNES D'ORVES - Marc DEL GRAZIA - Bernard DESTROST - Vincent DESVIGNES - Alexandre DORIOL - Cédric DUDIEUZERE - Claude FERCHAT - Stéphanie FERNANDEZ - Olivia FORTIN - Olivier FREGEAC - Lydia FRENTZEL - Agnès FRESCHEL - Loïc GACHON - David GALTIER - Gerard GAZAY - Hélène GENTE-CEAGLIO - Jacky GERARD - Samia GHALI - Patrick GHIGONETTO - Roland GIBERTI - Jean-Pierre GIORGI - Jean-Pascal GOURNES - Vincent GOYET - Hervé GRANIER - Sophie GRECH - Stéphanie GRECO DE CONINGH - Patrick GRIMALDI - Jean-Christophe GRUVEL - Frédéric GUELLE - Sophie GUERARD - Yannick GUERIN - Roger GUICHARD - Frédéric GUINIERI - Olivier GUIROU - Prune HELFTER-NOAH - Jean HETSCH - Claudie HUBERT - Pierre HUGUET - Michel ILLAC - Hatab JELASSI - Nicole JOULIA - Cédric JOUVE - Christine JUSTE - Didier KHELFA - Philippe KLEIN - Vincent KORNPROBST - Pierre-Olivier KOUBI-FLOTTE - Pierre LAGET - Michel LAN - Vincent LANGUILLE - Stéphane LE RUDULIER - Gisèle LELOUIS - Jessie LINTON - Camélia MAKHLOUFI - Richard MALLIE - Bernard MARANDAT - Remi MARCENGO - Maxime MARCHAND - Régis MARTIN - Marie MARTINOD - Sandrine MAUREL - Anne MEILHAC - Arnaud MERCIER - Yves MESNARD - Marie MICHAUD - Danielle MILON - Férouz MOKHTARI - André MOLINO - Pascal MONTECOT - Claudie MORA - Yves MORAINE - José MORALES - Pascale MORBELLI - Roland MOUREN - Grégory PANAGOUDIS - Patrick PAPPALARDO - Didier PARAKIAN - Roger PELLENC - Christian PELLICANI - Marc PENA - Serge PEROTTINO - Catherine PILA - Patrick PIN - Jocelyne POMMIER - Henri PONS - Fabrice POUSSARDIN - Véronique PRADEL - Perrine PRIGENT - Marine PUSTORINO-DURAND - Bernard RAMOND - Stéphane RAVIER - Didier REAULT - Dona RICHARD - Jean-Baptiste RIVOALLAN - Maryse RODDE - Denis ROSSI - Georges ROSSO - Alain ROUSSET - Michel ROUX - Isabelle ROVARINO - Laure ROVERA - Michèle RUBIROLA - Michel RUIZ - Florian SALAZAR-MARTIN - Franck SANTOS - Jean-Yves SAYAG - Eric SEMERDJIAN - Jean-Pierre SERRUS - Aïcha SIF - Jean-Marc SIGNES - Laurent SIMON - Monique SLISSA - Gilbert SPINELLI - Etienne TABBAGH - Francis TAULAN - Françoise TERME - Nathalie TESSIER - Marcel TOUATI - Martine VASSAL - Yves VIDAL - Frédéric VIGOUROUX - Yves WIGT - David YTIER.

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :
Patrick AMICO représenté par Sophie CAMARD - Sophie ARRIGHI représentée par Frédéric GUELLE - Mireille BALLETTI représentée par Sarah BOUALEM - Laurent BELSOLA représenté par Yves MESNARD - Mireille BENEDETTI représentée par Christian AMIRATY - Moussa BENKACI représenté par Gérard BRAMOULLE - Julien BERTEI représenté par Romain BRUMENT - Solange BIAGGI représentée par Claude FERCHAT - Marylène BONFILLON représentée par David YTIER - Linda BOUCHICHA représentée par André MOLINO - Valérie BOYER représentée par Jean-Baptiste RIVOALLAN - René-Francis CARPENTIER représenté par Catherine PILA - Martine CESARI représentée par Jean-Pascal GOURNES - Jean-Pierre

CESARO représenté par Olivier GUIROU - Saphia CHAHID représentée par Marion BAREILLE - Philippe CHARRIN représenté par Bernard DESTROST - Robert DAGORNE représenté par Roger PELLENC - Lionel DE CALA représenté par Stéphanie GRECO DE CONINGH - Bernard DEFLESSELLES représenté par Patrick GHIGONETTO - Christian DELAVET représenté par Vincent DESVIGNES - Sylvaine DI CARO représentée par Kayané BIANCO - Claude FILIPPI représenté par Georges CRISTIANI - Gérard FRAU représenté par Gaby CHARROUX - Daniel GAGNON représenté par Danielle MILON - Eric GARCIN représenté par Vincent LANGUILLE - Audrey GARINO représentée par Jean-Marc COPPOLA - Magali GIOVANNANGELI représentée par Patrick PIN - Nicolas ISNARD représenté par Didier KHELFA - Sophie JOISSAINS représentée par Jean-Christophe GRUVEL - Anthony KREHMEIER représenté par Jessie LINTON - Éric LE DISSES représenté par Véronique PRADEL - Nathalie LEFEBVRE représentée par Florian SALAZAR-MARTIN - Pierre LEMERY représenté par Anne MEILHAC - Caroline MAURIN représentée par Laurent SIMON - Hervé MENCHON représenté par Aïcha SIF - Danielle MENET représentée par Alain ROUSSET - Eric MERY représenté par Mathilde CHABOCHE - Véronique MIQUELLY représentée par Didier REAULT - Lourdes MOUNIEN représentée par Marie MICHAUD - Lisette NARDUCCI représentée par Roland CAZZOLA - Yannick OHANESSIAN représenté par Sophie GUERARD - Stéphane PAOLI représenté par Jean-Christophe GRUVEL - Benoît PAYAN représenté par Joël CANICAVE - Anne-Laurence PETEL représentée par Philippe KLEIN - Anne REYBAUD représentée par Franck SANTOS - Pauline ROSSELL représentée par Gilbert SPINELLI - Valérie SANNA représentée par Hervé GRANIER - Laurence SEMERDJIAN représentée par David GALTIER - Marie-Pierre SICARD-DESNUELLE représentée par Stéphanie FERNANDEZ - Marie-France SOURD GULINO représentée par Michel ROUX - Guy TEISSIER représenté par Didier PARAKIAN - Amapola VENTRON représentée par Jean-Pierre SERRUS - Catherine VESTIEU représentée par Agnès FRESCHEL - Anne VIAL représentée par Perrine PRIGENT - Jean-Louis VINCENT représenté par Gérard BRAMOULLE - Ulrike WIRMINGHAUS représenté par Camélia MAKHLOUFI - Karima ZERKANI-RAYNAL représentée par Kayané BIANCO.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :
Julie ARIAS - Nadia BOULAINSEUR - Jean-Louis CANAL - Martin CARVALHO - Jean-David CIOT - Marie-Ange CONTE - Bruno GILLES - Philippe GINOUX - Philippe GRANGE - Sébastien JIBRAYEL - Jean-Marie LEONARDIS - Christian NERVI - Frank OHANESSIAN - Claude PICCIRILLO - Lionel ROYER-PERREAUT.

Etaient présents et représentés en cours de séance Mesdames et Messieurs :
Patrick PAPPALARDO représenté à 15h04 par Roger GUICHARD - Corinne BIRGIN représentée à 15h04 par Sabine BERNASCONI - Françoise TERME représentée à 16h05 par Régis MARTIN - Isabelle ROVARINO représentée à 16h30 par Pascale MORBELLI.

Etaient présents et excusés en cours de séance Mesdames et Messieurs :
Gérard BRAMOULLÉ à 15h00 - Roger PELENC à 15h41 - Serge PEROTTINO à 15h50 - Gilbert SPINELLI à 16h00 - Richard MALLIÉ à 16h15 - Laurent SIMON à 16h15 - Francis TAULAN à 16h15 - Michelle RUBIROLA à 16h22 - Bernard DESTROST à 16h22 - Georges ROSSO à 16h30 - Marie MARTINOD à 16h30 - Bernard MARANDAT à 16h30 - Roland CAZZOLA à 16h31 - Lyece CHOULAK à 16h31 - Michel LAN à 16h35 - Vincent KORNPROBST à 16h35 - Pascal MONTECOT à 16h35 - Marion BAREILLE à 16h35 - Marine PUSTORINO-DURAND à 16h35 - Férouz MOKHTARI à 16h35 - Stéphanie FERNANDEZ à 16h42 - Kayané BIANCO à 16h42 - Frédéric GUELLE à 16h42 - Pierre-Olivier KOUBI-FLOTTE à 16h43 - Dona RICHARD à 16h44 - Gérard AZIBI à 16h44 - Bernard RAMOND à 16h44 - Claudine MORA à 16h44 - Gisèle LELOUIS à 16h44 - Eléonore BEZ à 16h44 - Franck ALLISIO à 16h45 - Eric CASADO à 16h45 - Franck SANTOS à 16h46 - Nicole JOULIA à 16h47 - Gaby CHARROUX à 16h50 - Anne-Marie D'ESTIENNE D'ORVES à 16h51 - Didier REAULT à 16h52 - Samia GHALI à 16h52 - Yannick GUERIN à 17h00 - Yves MORAINE à 17h02.

Madame la Présidente a proposé au Conseil de la Métropole d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

MOB-003-11727/22/CM

■ Extension du réseau de tramway Nord-Sud de Marseille - Deuxième phase - Adaptation du programme et du dispositif de concertation préalable de l'opération.

21666

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

La Métropole Aix Marseille Provence envisage de prolonger le réseau de tramway de Marseille, au Nord jusqu'à La Castellane, au Sud jusqu'à La Rouvière.

Une première phase d'extension du réseau de tramway est en cours de réalisation comprenant au Nord, un prolongement du réseau de tramway de 1,8 km entre le terminus existant d'Arenc et Gèze et au Sud, un prolongement du réseau de 4,2 km entre Castellane et La Gaye ainsi que la réalisation d'un ouvrage en superstructure sur le site de Dromel-Montfuron accueillant un parking relais et un centre de remisage des tramways.

La deuxième phase de ce projet d'extension consiste à prolonger le tramway de Marseille vers le Nord sur une longueur de 6,3 à 7,1 km dans les 15ème et 16ème arrondissements entre Gèze et La Castellane et vers le Sud sur 1,5 km dans le 9ème arrondissement entre La Gaye et La Rouvière.

Par délibération n° TRA 011-6416/19/CM du 20 juin 2019, le Conseil de la Métropole a approuvé la création et l'affectation de l'opération d'investissement relative à la deuxième phase de l'extension du réseau de tramway Nord-Sud, pour permettre la réalisation des études jusqu'à l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique.

Par délibération n° TRA 004-7842/19/CM du 19 décembre 2019, le Conseil de la Métropole a approuvé le programme détaillé de cette opération, présentant l'ensemble des objectifs de l'opération tramway ayant pour objet la deuxième phase du prolongement du réseau de tramway au Nord (La Castellane) et au Sud (la Rouvière) et la création d'un site de remisage de tramways.

Par délibération n° MOB 001-8937/20/BM du 17 décembre 2020, le Bureau de la Métropole a approuvé le lancement de la concertation préalable pour l'extension du réseau de tramway Nord-Sud de Marseille – Deuxième phase.

Le projet permettra notamment la réalisation d'un grand axe Nord-Sud participant à l'atteinte des objectifs fixés par le Plan De Mobilité 2020 – 2030 approuvé le 16 décembre 2021 en matière de développement du réseau de transport à haut niveau de service.

La deuxième phase d'extension du tramway Nord - Sud figure dans le volet mobilité du plan Marseille En Grand annoncé par le Président de la République en septembre 2021.

La Ville de Marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence partagent la volonté d'un développement ambitieux des quartiers Nord de Marseille par des modes de transports lourds. Ce projet répond à cette ambition.

Au cours de l'enquête publique pour le phase 1 de ce projet, la ville de Marseille s'est exprimée en faveur d'une accélération de la seconde phase vers le Nord. Par la suite, elle a manifesté sa volonté de privilégier le tracé via le chemin du littoral pour la partie Nord de ce projet, différant du tracé de base retenu dans le programme.

Au regard de ces éléments, le dispositif de concertation préalable doit être précisé en ce sens, afin d'inclure la variante de tracé "littoral" .

En proposant une liaison avec le centre-ville et avec les lignes structurantes (TER, Métro), l'extension du tramway permettra le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires aujourd'hui peu accessibles en transports en commun, ainsi que la desserte de grands équipements et de pôles d'échanges multimodaux.

Au Nord, depuis l'avenue du Cap Pinède, le tracé du tramway emprunte la rue de Lyon jusqu'à la mairie du 15/16éme arrondissement. La mise en œuvre de l'ensemble des usages sur cet axe nécessite son élargissement. Le maintien des flux circulatoires et l'insertion d'un aménagement cyclable en complément de la plateforme tramway engendrera des impacts fonciers sur le front bâti Est. En alternative, une solution de modification du plan de circulation avec la création d'une voie nouvelle reliant la rue de Lyon à l'avenue Ibrahim Ali via l'ancienne emprise ferroviaire du Canet, pourrait permettre de conserver un unique sens de circulation sur le bas de la rue de Lyon et de limiter l'impact foncier sur le bâti. Cette nouvelle voirie devrait être conçue en cohérence avec le projet de parc sur ce secteur. Ce point sera soumis à la concertation.

Le tracé emprunte ensuite le boulevard Méditerranée, qui sera mis à sens unique pour la circulation des véhicules, afin de rejoindre le chemin de la Madrague-Ville. Le maintien des accès aux activités économiques actuelles de cet axe (garages automobiles notamment) sera recherché dans le développement du projet.

Entre le boulevard Méditerranée et les anciens abattoirs, la trame viaire étant très contrainte en termes d'emprise, un élargissement de l'assiette de l'espace public avec des impacts fonciers bâtis (logements et entrepôts) est nécessaire afin de maintenir deux sens de circulation des véhicules et l'intégration d'un aménagement cyclable en complément de la plateforme du tramway. Des projets urbains connexes pourraient voir le jour dans les emprises libérées.

L'insertion du tramway sur la place des Abattoirs permet de mettre en valeur le patrimoine architectural et de desservir les équipements publics de ce secteur, notamment l'école de la deuxième chance et le projet de cité du cinéma des abattoirs.

Le tramway rejoint ensuite le lycée Saint Exupéry en continuant sur le chemin de la Madrague-Ville. Depuis le lycée Saint-Exupéry, le trace de base emprunte le chemin de Saint-Louis au Rove vers le nord avec la création d'une plateforme en site propre s'adaptant à la topographie marquée du terrain.
Sur le chemin de la Madrague-Ville et le chemin Saint-Louis au Rove, le projet s'accompagne d'un élargissement de l'espace public permettant d'intégrer les cheminements pour les modes actifs.
Des solutions d'aménagement qualitatives devront être recherchées en accompagnement du projet de tramway pour favoriser l'accessibilité piétonne aux stations du tramway depuis les résidences des cités Consolat, Saint-Louis, La Calade et La Viste.

Le tracé emprunte ensuite la traverse de Pradel et l'avenue Fernand Sardou jusqu'au pôle d'échange de Saint André. Le tramway longe la voie ferrée et le noyau villageois de Saint-André, dont la desserte sera assurée par des cheminements modes actifs à aménager sous les voies ferrées en exploitation. Il rejoint la future halte Ferroviaire de Saint-André qui accueillera un pôle d'échange multimodal (TER, Tramway, Bus, parking relais, modes actifs).

Pour finir, le tracé du tramway passe sous les voies ferrées et l'autoroute, pour rejoindre le boulevard Henri Barnier et remonter jusqu'à la cité La Castellane, où est implanté le terminus de la ligne. L'insertion de ce tracé nécessitera de décaler ou de reconfigurer le rond-point du Docteur Maria.

Depuis le chemin de Saint-Louis-au-Rove, l'alternative de tracé "littoral" emprunterait alors le chemin du Ruisseau Mirabeau pour rejoindre le chemin du Littoral. Cet axe, fortement fréquenté par le flux routier lié à l'activité du Grand Port Maritime de Marseille (notamment un flux poids lourds) intercepte deux lignes ferroviaires (vers Arenc et vers Mourepiane).

Deux ouvrages pont-rail permettent aux voies ferrées de passer par-dessus l'axe routier. L'insertion du tramway nécessiterait donc d'élargir l'ouvrage de la voie ferroviaire du littoral (vers Arenc), afin de permettre le passage du tramway et de maintenir le gabarit routier existant sous les ouvrages. Les opérations sur les ouvrages du Réseau Ferré National nécessiteraient une coordination étroite avec SNCF Réseau dont les modalités restent à définir. A ce stade, il convient de préciser que les délais inhérents à cet élargissement dépendent fortement de SNCF Réseau, qui pourrait assurer la maîtrise d'ouvrage de l'élargissement du pont-rail.

Le tramway longerait ensuite le Grand Port Maritime de Marseille via le chemin du Littoral pour rejoindre l'avenue André Roussin jusqu'à la future halte ferroviaire Saint-André. Ensuite, le tracé par l'avenue Henri Barnier jusqu'à la Castellane est commun aux deux alternatives.

En rejoignant les zones d'activité du Grand Port Maritime de Marseille et d'André Roussin, la variante « littoral » permet de desservir un plus grand nombre d'habitants et emplois. Elle est susceptible d'induire des délais de réalisation supplémentaires liés aux travaux sur l'ouvrage SNCF et d'engendrer un surcoût d'investissement estimé à 45 à 50 M€ par rapport au tracé initial. La variante de tracé « littoral » sera soumise à la concertation.

Au Sud, à partir du terminus provisoire de la Gaye réalisé en phase 1, le tracé emprunte le chemin de la colline Saint Joseph jusqu'au futur terminus situé sur le boulevard du Redon en contre bas de la résidence de la Rouvière.

Considérant la priorité affirmée de développement des transports collectifs au Nord de la ville de Marseille, le calendrier opérationnel suivant est proposé :

- Tranche 1 : depuis le pôle d'échange Capitaine Gèze jusqu'au lycée Saint Exupéry,
- Tranche 2 : depuis le lycée Saint Exupéry jusqu'à la Castellane
- Tranche 3 : depuis le pôle d'échange de la Gaye jusqu'à la Rouvière.

Aussi, le calendrier de réalisation conduit à envisager :

- La réalisation de deux concertations (une pour le Nord et une pour le Sud) au second semestre de l'année 2022 :
- La désignation d'un maitre d'œuvre fin 2023. La lancement d'une procédure de concours de maîtrise d'œuvre est envisagée dès 2022 ;
- La réalisation des études détaillées en 2024 et 2025 ;
- L'établissement des procédures d'enquête publique et d'acquisitions foncières en 2024 et 2025 ;
- La réalisation des travaux principaux : 2026-2028, et notamment sur le Nord dans la continuité du chantier 1ère phase ;
- Une mise en service échelonnée des différentes tranches à partir de 2028.

La réalisation de l'ensemble du projet est soumis à l'organisation d'une concertation préalable en application de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Le Code de l'Urbanisme ;
- La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles ;

- La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La délibération TRA 011-6416/19/CM du 20 juin 2019 approuvant la création et l'affectation de l'opération d'investissement relative à l'extension Nord – Sud du réseau de tramway de Marseille deuxième phase afin de permettre la réalisation des études ;
- La délibération TRA 004-7842/19/CM, du 19 décembre 2019 approuvant le programme détaillé de cette opération, présentant l'ensemble des objectifs de l'opération tramway ayant pour objet la deuxième phase du prolongement du réseau de tramway au Nord (La Castellane) et au Sud (la Rouvière) et la création d'un site de remisage de tramways ;
- La délibération MOB 001-8937/20/BM, du 17 décembre 2020 approuvant le lancement de la concertation préalable pour l'extension du réseau de tramway Nord-sud de Marseille – deuxième phase ;
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole ;
- L'avis du Conseil de Territoire Marseille Provence du 4 mai 2022.

Ouï le rapport ci-dessus

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Qu'il convient de préciser que l'opération d'extension du réseau de tramway Nord-Sud de Marseille – Deuxième phase intègre un tracé de base et une variante « littoral » au Nord ;
- Qu'il convient de préciser le dispositif de concertation préalable pour la deuxième phase des extensions Nord-Sud du tramway : au Nord entre Gèze et La Castellane et au Sud entre La Gaye et la Rouvière.

Délibère

Article 1 :

Est approuvé le lancement de la concertation préalable au sens de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme portant sur l'extension du réseau de tramway sur la deuxième phase du prolongement du réseau de tramway au Nord (La Castellane) et au Sud (la Rouvière).

Article 2 :

Sont approuvées les modalités suivantes de la concertation préalable :

- Pour la partie Nord de l'opération :
  - Une réunion publique de lancement de la concertation ;
  - Une exposition publique d'une durée de 4 semaines, notamment dans les locaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de la (des) Mairie (s) des arrondissements concernés. Elle sera annoncée par voie de presse et utilisera comme support des panneaux de présentation ;
  - Un registre sera laissé sur les lieux d'exposition et un registre numérique sera mis en place afin de recueillir les avis du public.
  - La variante de tracé « littoral » sera mise à la concertation du public.
- Pour la partie Sud de l'opération :
  - Une réunion publique de lancement de la concertation ;
  - Une exposition publique d'une durée de 4 semaines, notamment dans les locaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de la (des) Mairie (s) des arrondissements concernés. Elle sera annoncée par voie de presse et utilisera comme support des panneaux de présentation ;
  - Un registre sera laissé sur les lieux d'exposition et un registre numérique sera mis en place afin de recueillir les avis du public.

Article 3 :

Est approuvé le tracé de référence et la variante de tracé « littoral » ci-joint en annexe de l'opération d'extension du réseau de tramway de Marseille Nord-Sud – phase 2.

Article 4 :

Madame la Présidente de la Métropole ou son représentant, est autorisé à lancer toutes les procédures administratives nécessaires au bon déroulement de cette concertation.

Cette proposition mise aux voix est adoptée

Certifié Conforme,
Le Vice-Président Délégué,
Transports et Mobilité Durable

Henri PONS

Signé le 5 mai 2022
Reçu au Contrôle de légalité le 11 mai 2022
Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Métropole Aix-Marseille-Provence | République Française | Département des Bouches du Rhône

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Séance du jeudi 30 juin 2022

Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 231 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :
Franck ALLISIO - Martial ALVAREZ - Daniel AMAR - Sophie AMARANTINIS - Patrick AMICO - Michel AMIEL - Christian AMIRATY - Philippe ARDHUIN - Julie ARIAS - Sophie ARRIGHI - Gérard AZIBI - Mireille BALLETTI - Marion BAREILLE - Sébastien BARLES - Guy BARRET - Marie BATOUX - Nicolas BAZZUCCHI - Laurent BELSOLA - Mireille BENEDETTI - Moussa BENKACI - Nassera BENMARNIA - François BERNARDINI - Sabine BERNASCONI - Julien BERTEI - André BERTERO - Eléonore BEZ - Solange BIAGGI - Kayané BIANCO - Corinne BIRGIN - Marylène BONFILLON - Béatrice BONFILLON-CHIAVASSA - Sarah BOUALEM - Linda BOUCHICHA - Doudja BOUKRINE - Nadia BOULAINSEUR - Michel BOULAN - Valérie BOYER - Romain BUCHAUT - Christian BURLE - Gérard BRAMOULLE - Romain BRUMENT - Sophie CAMARD - Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON - Jean-Louis CANAL - Emilie CANNONE - Laure-Agnès CARADEC - René-Francis CARPENTIER - Martin CARVALHO - Eric CASADO - Roland CAZZOLA - Martine CESARI - Mathilde CHABOCHE - Saphia CHAHID - Emmanuelle CHARAFE - Gaby CHARROUX - Philippe CHARRIN - Pascal CHAUVIN - Lyece CHOULAK - Jean-David CIOT - Marie-Ange CONTE - Jean-Marc COPPOLA - Jean-François CORNO - Jean-jacques COULOMB - Georges CRISTIANI - Sandrine D'ANGIO - Anne-Marie D'ESTIENNES D'ORVES - Robert DAGORNE - Lionel DE CALA - Bernard DEFLESSELLES - Marc DEL GRAZIA - Christian DELAVET - Bernard DESTROST - Vincent DESVIGNES - Sylvaine DI CARO - Alexandre DORIOL - Cédric DUDIEUZERE - Claude FERCHAT - Stéphanie FERNANDEZ - Claude FILIPPI - Olivia FORTIN - Gérard FRAU - Olivier FREGEAC - Lydia FRENTZEL - Agnès FRESCHEL - Loïc GACHON - Daniel GAGNON - David GALTIER - Eric GARCIN - Audrey GARINO - Gerard GAZAY - Hélène GENTE-CEAGLIO - Jacky GERARD - Samia GHALI - Patrick GHIGONETTO - Roland GIBERTI - Bruno GILLES - Philippe GINOUX - Jean-Pierre GIORGI - Magali GIOVANNANGELI - Jean-Pascal GOURNES - Vincent GOYET - Hervé GRANIER - Stéphanie GRECO DE CONINGH - Patrick GRIMALDI - Jean-Christophe GRUVEL - Frédéric GUELLE - Sophie GUERARD - Yannick GUERIN - Roger GUICHARD - Frédéric GUINIERI - Olivier GUIROU - Jean HETSCH - Claudie HUBERT - Pierre HUGUET - Michel ILLAC - Nicolas ISNARD - Hatab JELASSI - Sébastien JIBRAYEL - Sophie JOISSAINS - Nicole JOULIA - Cédric JOUVE - Didier KHELFA - Philippe KLEIN - Vincent KORNPROBST - Pierre-Olivier KOUBI-FLOTTE - Anthony KREHMEIER - Pierre LAGET - Michel LAN - Vincent LANGUILLE - Éric LE DISSES - Stéphane LE RUDULIER - Nathalie LEFEBVRE - Gisèle LELOUIS - Pierre LEMERY - Jean-Marie LEONARDIS - Jessie LINTON - Camélia MAKHLOUFI - Richard MALLIE - Bernard MARANDAT - Remi MARCENGO - Maxime MARCHAND - Régis MARTIN - Marie MARTINOD - Sandrine MAUREL - Caroline MAURIN - Anne MEILHAC - Hervé MENCHON - Arnaud MERCIER - Danielle MENET - Eric MERY - Yves MESNARD - Marie MICHAUD - Danielle MILON - Véronique MIQUELLY - Férouz MOKHTARI - André MOLINO - Pascal MONTECOT - Claudie MORA - Yves MORAINE - José MORALES - Pascale MORBELLI - Lourdes MOUNIEN - Roland MOUREN - Lisette NARDUCCI - Christian NERVI - Frank OHANESSIAN - Yannick OHANESSIAN - Grégory PANAGOUDIS - Stéphane PAOLI - Patrick PAPPALARDO - Didier PARAKIAN - Benoît PAYAN - Roger PELLENC - Christian PELLICANI - Marc PENA - Serge PEROTTINO - Anne-Laurence PETEL - Claude PICCIRILLO - Catherine PILA - Patrick PIN - Jocelyne POMMIER - Henri PONS - Fabrice POUSSARDIN - Véronique PRADEL - Perrine PRIGENT - Marine PUSTORINO-DURAND - Bernard RAMOND - Stéphane RAVIER - Didier REAULT - Anne REYBAUD - Dona RICHARD - Jean-Baptiste RIVOALLAN - Maryse RODDE - Pauline ROSSELL - Denis ROSSI - Georges ROSSO - Alain ROUSSET - Michel ROUX - Isabelle ROVARINO - Laure ROVERA - Lionel ROYER-PERREAUT - Michel RUIZ - Florian SALAZAR-MARTIN - Franck SANTOS - Jean-Yves SAYAG - Eric SEMERDJIAN - Laurence SEMERDJIAN - Jean-Pierre SERRUS - Marie-Pierre SICARD-DESNUELLE - Aïcha SIF - Jean-Marc SIGNES - Laurent SIMON - Monique SLISSA - Marie-France SOURD GULINO - Gilbert SPINELLI - Etienne TABBAGH - Francis TAULAN - Guy

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

TEISSIER - Françoise TERME - Nathalie TESSIER - Marcel TOUATI - Martine VASSAL - Amapola VENTRON - Catherine VESTIEU - Anne VIAL - Yves VIDAL - Frédéric VIGOUROUX - Jean-Louis VINCENT - Yves WIGT - Ulrike WIRMINGHAUS - David YTIER.

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :
Joël CANICAVE représentée par Olivia FORTIN - Jean-Pierre CESARO représenté par Jean HETSCH - Sophie GRECH représentée par Cédric DUDIEUZERE - Prune HELFTER-NOAH représentée par Anne MEILHAC - Michèle RUBIROLA représentée par Vincent KORNPROBST - Valérie SANNA représentée par Hervé GRANIER - Karima ZERKANI-RAYNAL représentée par Stéphanie FERNANDEZ.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :
Philippe GRANGE - Christine JUSTE.

Madame la Présidente a proposé au Conseil de la Métropole d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

MOB-006-12070/22/CM

■ Extension du réseau de tramway Nord-Sud de Marseille - Deuxième phase - Autorisation de la sollicitation de la Commission Nationale du Débat Public pour demander la désignation d'un garant.

25336

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

La Métropole Aix Marseille Provence envisage de prolonger le réseau de tramway de Marseille, au Nord jusqu'à La Castellane, au Sud jusqu'à La Rouvière.

Une première phase d'extension du réseau de tramway est en cours de réalisation comprenant au Nord, un prolongement du réseau de tramway de 1,8 km entre le terminus existant d'Arenc et Gèze et au Sud, un prolongement du réseau de 4,2 km entre Castellane et La Gaye ainsi que la réalisation d'un ouvrage en superstructure sur le site de Dromel-Montfuron accueillant un parking relais et un centre de remisage des tramways.

La deuxième phase de ce projet d'extension consiste à prolonger le tramway de Marseille vers le Nord sur une longueur de 6,3 à 7,1 km dans les 15ème et 16ème arrondissements entre Gèze et La Castellane et vers le Sud sur 1,5 km dans le 9ème arrondissement entre La Gaye et La Rouvière.

Par délibération n° TRA 011-6416/19/CM du 20 juin 2019, le Conseil de la Métropole a approuvé la création et l'affectation de l'opération d'investissement relative à la deuxième phase de l'extension du réseau de tramway Nord-Sud, pour permettre la réalisation des études jusqu'à l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique.

Par délibération n° TRA 004-7842/19/CM du 19 décembre 2019, le Conseil de la Métropole a approuvé le programme détaillé de cette opération, présentant l'ensemble des objectifs de l'opération tramway ayant pour objet la deuxième phase du prolongement du réseau de tramway au Nord (La Castellane) et au Sud (la Rouvière) et la création d'un site de remisage de tramways.

Par délibération n° MOB 001-8937/20/BM du 17 décembre 2020, le Bureau de la Métropole a approuvé le lancement de la concertation préalable pour l'extension du réseau de tramway Nord-Sud de Marseille – Deuxième phase.

Le projet permettra notamment la réalisation d'un grand axe Nord-Sud participant à l'atteinte des objectifs fixés par le Plan De Mobilité 2020 – 2030 approuvé le 16 décembre 2021 en matière de développement du réseau de transport à haut niveau de service.

La deuxième phase d'extension du tramway Nord - Sud figure dans le volet mobilité du plan Marseille En Grand.

Par délibération n°MOB 003-11727/22/CM du 5 mai 2022, le Conseil de la Métropole a confirmé le tracé de référence pour l'opération, avec la variante de tracé relative à l'extension Nord.

La réalisation de l'ensemble du projet est soumise à l'organisation d'une concertation préalable en application de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme et des articles 121-8 et suivants du Code de l'Environnement.

Le projet de prolongation de la ligne de tramway de Marseille étant inférieur au seuil de l'article L. 121-8 I mais supérieur au seuil de l'article L.121-8 II du Code de l'Environnement, la Métropole Aix-Marseille-Provence n'a pas l'obligation de saisir la CNDP et peut décider d'organiser elle-même une concertation préalable sur le fondement de ce dernier article. Pour ce faire, elle est tenue de solliciter la désignation d'un garant auprès de la CNDP, chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public.

Les modalités de la concertation préalable sur lesquelles la Métropole s'engage ayant été délibérées en Conseil de Métropole le 5 mai 2022, il convient que la Métropole Aix-Marseille-Provence se positionne sur les dispositions retenues dans le cadre de l'opération au titre de l'article L.121-8 II.
Le présent rapport vise à approuver la sollicitation d'un garant auprès de la CNDP.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Le Code de l'Urbanisme ;
- Le Code de l'Environnement ;
- La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles ;
- La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La délibération TRA 011-6416/19/CM du 20 juin 2019 approuvant la création et l'affectation de l'opération d'investissement relative à l'extension Nord – Sud du réseau de tramway de Marseille deuxième phase afin de permettre la réalisation des études ;
- La délibération TRA 004-7842/19/CM, du 19 décembre 2019 approuvant le programme détaillé de cette opération, présentant l'ensemble des objectifs de l'opération tramway ayant pour objet la deuxième phase du prolongement du réseau de tramway au Nord (La Castellane) et au Sud (la Rouvière) et la création d'un site de remisage de tramways ;
- La délibération MOB 001-8937/20/BM, du 17 décembre 2020 approuvant le lancement de la concertation préalable pour l'extension du réseau de tramway Nord-sud de Marseille - Deuxième phase ;
- La délibération MOB 003-11727/22/CM du 5 mai 2022 relative aux précisions sur le tracé de l'extension nord et aux précisions sur le dispositif de concertation préalable ;
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole ;
- L'avis du Conseil de Territoire Marseille Provence du 27 juin 2022.

Ouï le rapport ci-dessus

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Que l'opération relève de la compétence de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) au sens de l'article L. 121-8 II du Code de l'Environnement ;
- Que la Métropole choisit de ne pas saisir la CNDP et de procéder elle-même à la réalisation de la concertation préalable sur le fondement du Code de l'Environnement ;
- Qu'il convient par conséquent de solliciter la désignation d'un garant auprès de la CNDP, qui sera chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public pour la concertation prélable.

Délibère

<u>Article 1</u> :

Est approuvée la sollicitation d'un garant auprès de la Commission Nationale du Débat Public pour la concertation préalable.

Article 2 :

Madame la Présidente de la Métropole ou son représentant, est autorisé à réaliser toutes les démarches nécessaires.

Cette proposition mise aux voix est adoptée

Certifié Conforme,
Le Vice-Président Délégué,
Transports et Mobilité Durable

Henri PONS

ANNEXES

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 1er 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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

ANNONCES LEGALES

269960

PRÉSIDENT

Dénomination : SHAWARMA. Forme : SAS. Capital social : 500 euros.
Siège social : 16 Rue DE FORBIN, 13002 MARSEILLE 2. 903310282 RCS de Marseille. Aux termes de l'assemblée générale extraordinaire en date du 7 mars 2022, à compter du 7 mars 2022, les actionnaires ont décidé de nommer en qualité de président Monsieur MOHAMED RAMZI MANAI, demeurant 12 RUE RAPHAEL PONSON, 13008 MARSEILLE en remplacement de HABIB SAHED. Mention sera portée au RCS de Marseille.

267893

PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE
Liberté
Égalité
Fraternité

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

PRÉALABLE À L'INSTITUTION DE SERVITUDES DE PASSAGE DE CANALISATIONS PUBLIQUES D'EAU ET D'ASSAINISSEMENT, AU BÉNÉFICE DE LA SOCIÉTÉ DU CANAL DE PROVENCE, DANS LE CADRE DU MAILLAGE-EXTENSION DES RÉSEAUX DU GRAND CÔTÉ DU THOLONET, DE BEAURECUEIL ET DE ROUSSET-NORD, SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE CHÂTEAUNEUF-LE-ROUGE

En exécution de l'arrêté du Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône n°2022-30 du 8 juin 2022, il sera procédé sur le territoire de la commune de Châteauneuf-le-Rouge, au bénéfice de la Société du Canal de Provence, à une enquête publique préalable à l'institution de servitudes de passage de canalisations publiques d'eau et d'assainissement, dans le cadre du maillage-extension des réseaux du Grand Côté du Tholonet, de Beaurecueil et de Rousset-Nord à Châteauneuf-le-Rouge.

Selon la réglementation en vigueur au jour du déroulement de l'enquête publique, les mesures générales nécessaires pour faire face au contexte sanitaire lié à la COVID 19 (distanciation physique, mesures barrières, etc.) seront alors fixées au cas par cas, en fonction des possibilités d'accueil du public et de configuration des locaux sous la responsabilité de l'autorité municipale.

Est désigné en qualité de Commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête considérée Monsieur Patrice MICHEL, responsable qualité environnement Dalkia, retraité.

Les pièces du dossier, ainsi que le registre d'enquête à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur, resteront déposés du lundi 04 juillet 2022 au mercredi 20 juillet 2022 inclus, soit pendant 17 jours consécutifs, afin que chacun puisse en prendre connaissance, et consigner sur ledit registre ses observations portant sur les limites des biens grevés par la servitude, aux lieu, jours et heures suivants :
Mairie de Châteauneuf-le-Rouge
Le Château
13790 CHÂTEAUNEUF-LE-ROUGE
Du lundi au vendredi, de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00

Par ailleurs, les observations du public pourront être adressées par écrit à la mairie de Châteauneuf-le-Rouge à l'adresse précitée, au Commissaire enquêteur, ou au Maire, qui les annexera au registre.

En outre, les observations seront également reçues par le Commissaire enquêteur qui se tiendra personnellement à cet effet au lieu, jours et heures suivants :
Mairie de Châteauneuf-le-Rouge - Le Château - 13790 CHÂTEAUNEUF-LE-ROUGE : le lundi 04 juillet 2022 de 09h00 à 12h00, le mardi 12 juillet 2022 de 09h00 à 12h00 et le mercredi 20 juillet 2022 de 14h00 à 16h00.

Il rendra son avis motivé sur l'emprise des ouvrages projetés, dans un délai maximum d'un mois à compter de la clôture de l'enquête.

Les adresses des services intéressés, auprès desquels le public peut notamment solliciter des informations, sont les suivantes :
- Société du Canal de Provence et d'aménagement de la région provençale
Le Tholonet
CS 70064
13182 AIX-EN-PROVENCE Cedex 5
Tél. : 04 42 66 70 00

- Mairie de Châteauneuf-le-Rouge
Le Château
13790 CHÂTEAUNEUF-LE-ROUGE
Tél. : 04 42 58 62 01

- Préfecture des Bouches-du-Rhône
Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement
Bureau de l'Utilité Publique, de la Concertation et de l'Environnement
Place Félix Baret
CS 80001
13282 MARSEILLE Cedex 06
Tél. : 04 84 35 40 00
Site Internet : www.bouches-du-rhone.gouv.fr

Marseille, le 8 juin 2022
Pour le Préfet et par délégation,
Le Chef de Bureau de l'Utilité Publique,
de la Concertation et de l'Environnement
signé Patrick PAYAN

269002

PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE
Liberté
Égalité
Fraternité

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

sur le territoire de la commune de MARSEILLE

En application du Code de l'Expropriation, et en exécution de l'arrêté n° 2022/33 du 20 JUIN 2022 du Préfet de la Région Provence, Alpes, Côte d'Azur – Préfet des Bouches-du-Rhône, il sera procédé, à l'ouverture conjointe d'une enquête préalable à l'utilité publique et au parcellaire, sur le territoire de la com-mune de Marseille, au bénéfice de Marseille Habitat, en vue de la réalisation de logements sociaux au 37 rue d'Aubagne 13 001 Marseille.

A été désigné en qualité de Commissaire Enquêteur chargé de conduire l'enquête considérée, par la 1ère Présidente du Tribunal Administratif de Marseille : M. Marcel RAYNAUD, DRH EDF, Retraité.

Les pièces du dossier ainsi que les registres d'enquête portant sur l'utilité publique et le parcellaire, seront déposés pendant 22 jours consécutifs, du lundi 4 juillet 2022 au lundi 25 juillet 2022 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner ses observations sur l'utilité publique et le parcellaire de cette opération, sur lesdits registres, aux lieu, jours et heures suivants :
– Mairie de Marseille – Direction Générale Adjointe « la ville plus verte et plus durable » (siège de l'en-quête) – 40, Rue Fauchier, 13 002 Marseille, du lundi au vendredi de 9 h 00 à 12 h 00 et de 13 h 45 à 16 h 45.

Par ailleurs, les observations sur l'utilité publique pourront être adressées par écrit au Commissaire Enquêteur à l'adresse de la mairie de Marseille, siège de l'enquête – Direction Générale Adjointe « la ville plus verte et plus durable », lequel les annexera au registre d'enquête publique. Il en sera de même pour les observations qui seraient présentées par la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Bouches-du-Rhône et la Chambre de Commerce et d'Industrie Métropolitaine Aix-Marseille-Provence.

Les observations sur le parcellaire, pourront être adressées par écrit au maire ou au commissaire enquêteur, à l'adresse de la mairie sus-mentionnée, lesquelles seront annexées au registre concerné.

En outre, les observations pourront être émises auprès du Commissaire Enquêteur, qui se tiendra personnel-lement à cet effet aux lieu, jours et heures suivants :
- Mairie de Marseille – Direction Générale Adjointe « la ville plus verte et plus durable »
-le lundi 4 juillet 2022 matin, de 9h00 à 12h00
-le mercredi 13 juillet 2022 matin, de 9h00 à 12h00
-le lundi 25 juillet 2022 après-midi, de 13h45 à 16h45

En vue de la fixation des indemnités et en vertu des dispositions des articles L311-1 et suivants et R311-2 du Code de l'Expropriation, le propriétaire, l'usufruitier, sont tenus d'appeler et de faire connaître à l'expropriant les fermiers, les locataires, ceux qui ont des droits d'emphytéose, d'habitation ou d'usage et ceux qui peuvent réclamer des servitudes, les autres personnes intéressées, sont tenues de se faire connaître en écrivant à Madame la Directrice des Opérations Urbaines et Foncières de Marseille Habitat – Espace Colbert – 10 rue Sainte Barbe – 13 001 Marseille, dans un délai d'un mois, à défaut de quoi elles seront déchues de tous droits à indemnités.

Le commissaire enquêteur établira un rapport qui relatera le déroulement de l'enquête et rédigera des conclu-sions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à la déclaration de l'utilité publique de l'opération considérée, et sur le volet parcellaire, puis les transmettra par écrit, accompagnés du dossier d'enquête, au Préfet des Bouches-du-Rhône, dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du délai d'enquête.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur relatifs à l'utilité publique de l'opération projetée, seront à l'issue de l'enquête tenus à la disposition de toutes les personnes intéressées, en mairie de Marseille (DGA), ainsi qu'à la Préfecture des Bouches-du-Rhône, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Toute personne physique ou morale concernée peut demander communication des conclusions motivées du commissaire enquêteur dans les conditions fixées par le Code des Relations entre le Public et l'Administration.

Les demandes de communication de ces conclusions doivent être adressées au Préfet des Bouches-du-Rhône. Celui-ci peut inviter le demandeur à prendre connaissance de ces conclusions à la mairie de Marseille (DGA), soit lui en adresser une copie à ses frais, soit assurer la publication desdites conclusions en vue de leur diffusion aux demandeurs, dans les conditions prévues par le Code des relations entre le public et l'Ad-ministration.

En application de la réglementation en vigueur au jour du déroulement de l'enquête publique, les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de COVID 19 (distanciation physique, mesures barrières, etc.) seront fixées au cas par cas, en fonction des possibilités d'accueil du public et de configuration des locaux sous la responsabilité de l'autorité municipale.

Les adresses des services intéressés, auprès desquels le public peut notamment solliciter des informations, sont les suivantes :
– Marseille Habitat (Responsable du Projet)
Espace Colbert – 10 rue Sainte Barbe 13 001 Marseille Tél : 04 91 15 49 49 – Fax : 04 91 15 49 59 – Site Internet : www.marseillehabitat.fr

– Mairie de Marseille (Siège de l'enquête)
Direction Générale Adjointe « la ville plus verte et plus durable » (DGA) 40 Rue Fauchier – 13 233 Marseille Cedex 20 Tél : 04 91 55 22 00
Site Internet : www.marseille.fr

– Préfecture des Bouches-du-Rhône
Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement
Bureau de l'Utilité Publique, de la Concertation et de l'Environnement
Bd Paul Peytral – 13 282 Marseille Cedex 20 Tél : 04.84.35.40.00
Site Internet : www.bouches-du-rhone.gouv.fr

Marseille, le 20 juin 2022
Signé : Patrick PAYA

270206

PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE
Liberté
Égalité
Fraternité

AVIS DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Société CLESUD Terminal – Demande de dérogation à la réglementation sur les espèces protégées -

Projet d'extension du terminal multimodal dédié au Transport Combiné Rail-Route sur la commune de MIRAMAS (zone CLESUD)

En exécution de l'arrêté du Préfet des Bouches-du-Rhône du 27 juin 2022, il sera procédé, du 22 juillet au 22 août 2022 inclus, à une participation du public par voie électronique portant sur la demande de dérogation à la réglementation sur les espèces protégées, présentée par la société CLESUD Terminal, dans le cadre du projet d'extension du terminal Rail-Route existant dénommé «Clesud Terminal», en continuité d'un Centre Logistique de l'Europe du Sud (zone CLESUD), sur la commune de MIRAMAS.

Le projet d'extension vise à prendre en charge le surplus du trafic existant et l'accueil de nouveaux clients.

Le dossier de consultation comprend notamment le dossier de demande de dérogation «espèces protégées », l'avis du Conseil national de protection de la nature, assorti d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage, l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale (MRAe) assorti d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

Le dossier sera mis à la consultation du public sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône pendant une durée de trente-deux jours, du 22 juillet au 22 août 2022 inclus à l'adresse suivante : https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Consultation-du-public-et-enquetes-publiques/Participation-du-public-par-voie-electronique

Il pourra également être consulté gratuitement pendant la même période sur un poste informatique mis à la disposition du public à la préfecture des Bouches-du-Rhône, Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement, Bureau de l'Utilité Publique, de la Concertation et de l'Environnement (DCLE/BUPCE), place Félix Baret, 13006 MARSEILLE (du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00 – bureau 421 – contact préalable au 04.84.35.42.46/47).

Le public pourra présenter sur place, à la préfecture des Bouches-du-Rhône (DCLE/BUPCE), à l'adresse précitée, du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00 - bureau 404 ou à la Sous-Préfecture d'Istres, Bureau de l'Economie, de l'Emploi et de l'Environnement (B3E) – avenue des Bolles, 13800 - ISTRES, les lundi et mercredi matin de 9h00 à 12h00, une demande de mise en consultation du dossier sur support papier.

Les documents seront mis à disposition du demandeur aux lieu et heure qui lui seront indiqués au moment de sa demande. Cette mise à disposition interviendra au plus tard le deuxième jour ouvré suivant celui de la demande. La demande devra être présentée au plus tard le quatrième jour ouvré précédant l'expiration du délai de la participation du public.

En application de la réglementation en vigueur au jour de la mise à disposition, les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de Covid-19 (port du masque, distanciation physique, mesures barrières, etc.) seront fixées au cas par cas, en fonction des possibilités d'accueil du public et de configuration des locaux, sous la responsabilité de l'autorité préfectorale.

Pendant la durée de la participation, le public pourra déposer ses observations et propositions par courriel à l'adresse suivante: pref-ppve-clesudterminal@bouches-du-rhone.gouv.fr (capacité maxi 5MO).

Au terme de la participation, le Préfet des Bouches-du-Rhône est l'autorité compétente pour prendre la décision requise au titre des articles L411-1 et 2 du code de l'environnement. Cette décision sera publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture des Bouches-du-Rhône et mise en ligne sur le site internet de la DREAL PACA.

Au plus tard à la date de publication de la décision, seront rendus publics sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône, pendant une durée minimale de trois mois, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision.

Autorité compétente pour prendre la décision : Monsieur le Préfet des Bouches-du-Rhône - Place Félix Baret - CS 80001 - 13282 MARSEILLE Cedex 06. Contact pour toutes observations, questions et précisions sur les conditions de la participation: BUPCE - tél 04.84.35.42.46/47

Coordonnées de la DREAL PACA (Service Biodiversité Eau et Paysages/Unité Biodiversité), service instructeur, auprès de laquelle peuvent être obtenus les renseignements pertinents: Tel: 04 88 22 61 00
Mail: sbep.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr

Responsable du projet: Société CLESUD Terminal- 23, rue Roux de Brignoles – 13006 MARSEILLE.

Personne auprès de laquelle des informations peuvent être demandées: Monsieur Christian OLIVERES, Président de la SAS OSTRA CONSEIL, société présidente de CLESUD Terminal - Mobile: 06 85 82 84 32 – Mail: ostra@laposte.net

Fait à Marseille, le 30 juin 2022
Pour le Préfet,
Le Chef du Bureau de l'Utilité Publique,
de la Concertation et de l'Environnement
Patrick PAYAN

270276

AIX MARSEILLE PROVENCE

AVIS AU PUBLIC

RELATIF AUX EXTENSIONS NORD ET SUD DU RÉSEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE

Deuxième phase

La Métropole va organiser la concertation préalable de la deuxième phase du projet d'extensions Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille. Pour ce faire, il est nécessaire de procéder à la publication d'un avis au public en vertu des dispositions des articles L. 121-8 II et R.121-3 du Code de l'environnement.

1° Objectifs et principales caractéristiques du projet
Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway T3 vers le Nord entre Capitaine Gèze et La Castellane dans les 15ème et 16ème arrondissements de Marseille et vers le Sud entre La Gaye et La Rouvière dans le 9ème arrondissement de Marseille.
Le projet permettra notamment la réalisation d'un grand axe Nord-Sud participant à l'atteinte des objectifs fixés par le Plan de Mobilité 2020 – 2030 approuvé par le Conseil de Métropole le 16 décembre 2021 , en matière de développement du réseau de transport à haut niveau de service. Cette opération figure également dans le volet Mobilité du plan Marseille en Grand.
En proposant une liaison avec le centre-ville et les lignes structurantes (TER, Métro), l'extension du tramway permettra le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires, ainsi que la desserte de grands équipements et de pôles d'échanges multimodaux.
Le programme de l'opération consiste à réaliser une infrastructure de tramway d'environ 8 km conformément aux dispositions décrites dans la délibération n° MOB-003-11727/22/CM approuvée par le Conseil de Métropole le 5 mai 2022. D'une longueur de 6,3 km à 7,1 km selon les variantes qui seront retenues, l'extension Nord s'inscrit dans les 15éme et 16ème arrondissements de Marseille et s'étend entre le futur terminus Capitaine Gèze, réalisé dans le cadre de la phase 1 des extensions, et La Castellane. Elle comprend 10 à 11 nouvelles stations. D'une longueur de 1,5 km, l'extension Sud s'inscrit dans le 9éme arrondissement et relie le futur pôle d'échanges multimodal de la Gaye à la résidence de la Rouvière et comprend 3 nouvelles stations.
Le projet prévoit le renforcement du pôle d'échanges de Saint-Exupéry et s'intègrera pleinement dans le futur pôle d'échange multimodal Saint-André, qui comprendra une nouvelle halte ferroviaire TER, un parking relais et plusieurs lignes de bus.

2° Plan dont il découle
Le projet est inscrit au Plan de Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence approuvé le 16 décembre 2021.

3° Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet
Le projet s'inscrit dans les 9ème, 15ème et 16ème arrondissements de la commune de Marseille (13).

4° Modalités envisagées de concertation préalable du public
L'opération est soumise à concertation préalable en application des articles L 103-2 du Code de l'Urbanisme et L 121-8 et suivants du Code de l'Environnement. Aux vues des caractéristiques de l'opération et de son coût, le projet appartient à la catégorie définie en application du II de l'article L.121-8 du Code de l'Environnement et la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est facultative.
Par délibération n°MOB-006-12070/22/CM du 30 juin 2022, la Métropole AMP a décidé d'engager une concertation préalable associant le public, dans les conditions définies aux articles L121-16 et L. 121-16-1 du code de l'Environnement et de solliciter la désignation d'un garant auprès de la CNDP, chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public.
Les modalités de concertation délibérées en conseil de Métropole le 5 mai 2022 sont les suivantes :
- une réunion publique de lancement de la concertation ;
- une exposition publique d'une durée de 4 semaines notamment dans les locaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence et des mairies des arrondissements concernés ;
- un registre papier sera disponible sur les lieux d'exposition et un registre numérique sera mis en place afin de recueillir les avis du public sur toute la durée de la concertation.
Les modalités relatives au déroulé de la concertation seront précisées ultérieurement par voie de presse, avant le démarrage de la concertation préalable conformément au règlement en vigueur.
Les délibérations relatives au projet sont disponibles sur le recueil des actes administratifs de la Métropole Aix Marseille Provence
https://www.ampmetropole.fr/les-acte

Orus, l'assurance pour TPE-PME nouvelle génération

ASSURTECH

Destinée aux restaurateurs, elle devrait élargir son offre grâce à une levée de fonds en amorçage de 5 millions d'euros.

C'est une nouveauté dans la French Tech : de plus en plus d'investisseurs quittent leur emploi pour créer ou rejoindre une start-up. Deux anciens du fonds Partech, Côme Dartiguenave et Tom Le Bras, ont fondé en mai 2021 avec Samuel Rossille (ex-directeur technique de JobTeaser, Kapten et Frichti) une assurance en ligne pour TPE-PME (indépendants jusqu'à 50 salariés environ).

Baptisée Orus, elle annonce une levée de fonds de 5 millions d'euros, dont 1 million de dette, auprès (évidemment) de Partech, mais aussi Frst, Portage Ventures et d'une vingtaine de business angels. « *Il y a beaucoup d'innovations dans l'assurance pour les particuliers mais peu pour les professionnels* », argue Côme Dartiguenave en faisant référence à Luko, dans l'habitation, Dalma, dans l'assurance chient chat, ou encore Lovys et Leocare (multiproduits).

> Pour séduire les restaurateurs, Orus privilégie la vente en direct plutôt que de passer par des courtiers.

Orus permet aux entreprises de souscrire à un contrat en quelques minutes et ajuster ses besoins facilement (ajout d'une nouvelle machine, de plusieurs salariés…). La start-up est présente sur toute la chaîne de valeur de l'assurance (construction du produit, gestion de la souscription, rédaction des conditions générales, gestion de sinistre…) sauf le portage de risque. Dans le jargon, on appelle ça un MGA, pour « managing general agent », un statut prisé par les assurtech françaises. Pour porter le risque, elle a choisi Wakam, assureur qui fait office d'ovni dans le secteur puisqu'il propose tous ses produits en marque blanche.

Pour l'instant, Orus offre de la garantie dommages et responsabilité (avec des options en protection juridique et pertes d'exploitation) uniquement aux restaurateurs. « *Nous avons la conviction que tous les secteurs n'ont pas les mêmes besoins en assurance. Nous commençons par les restaurants car il y en a 200.000 en France, c'est un gros marché. Les restaurateurs ont conscience des risques et se digitalisent plus en plus* », estime Côme Dartiguenave, qui précise que d'autres secteurs seront couverts dans les mois à venir.

Trois modèles distincts

Pour séduire les restaurateurs, Orus privilégie la vente en direct plutôt que de passer par des courtiers. « *Les professionnels veulent prendre un contrat quand ils sont disponibles, donc à n'importe quelle heure* », souligne le dirigeant. La start-up Stoik, qui est spécialisée dans la cyberassurance pour TPE-PME, avait commencé de vendre en direct avant de finalement s'adresser aux courtiers, ce qui lui permet de faire plus rapidement du volume. « *Le marché de l'assurance TPE-PME reste très intermédié. Le modèle direct n'a encore été prouvé ni en France ni en Europe* », indique Florian Graillot, fondateur d'Astorya Ventures, un fonds de capital-risque spécialisé dans l'assurtech.

En France, Easyblue, qui se positionnait comme Orus, a par exemple été rachetée en début d'année par le groupe Prévoir. Deux autres modèles émergent en Europe : l'assurance embarquée, c'est-à-dire quand un assureur fait de la marque blanche (comme Olino) et les solutions qui digitalisent les offres des courtiers spécialisés dans les TPE-PME, à l'image de +Simple. L'assurtech française, qui a récemment racheté trois acteurs en Europe, est d'ailleurs rentable depuis fin 2021. — ***C.Pe.***

Les marques nées en ligne alertent Bruno Le Maire

● We are lucioles, un collectif de DNVB, adresse une lettre ouverte à Bercy sur la mauvaise santé financière d'une partie d'entre elles.
● En cause : l'inflation, la hausse des matières premières et l'explosion des coûts d'acquisition en ligne.

E-COMMERCE

Charlie Perreau
@CharliePERREAU

Elles ont fait partie des entreprises qui ont bénéficié des confinements successifs. Les DNVB, ces marques nées sur Internet dont l'une des pionnières est Le Slip Français, ont enregistré une explosion de leur activité lors de la fermeture des commerces non essentiels. Le soufflé est progressivement retombé depuis.

Aujourd'hui, certaines marques se retrouvent en difficulté à l'image de My Jolie Candle, spécialisée dans les bougies, qui a été placée en redressement judiciaire en juin et a trouvé un repreneur encore non connu. « *Certaines DNVB vont mal, elles ne nous paient même plus nos factures,* confirme Rémy Bendayan, PDG de Datashake, agence de marketing digital. *Celles qui s'en sortent le mieux sont celles qui ont des magasins* », ajoute-t-il. Pour interpeller les pouvoirs publics, une soixantaine de marques, regroupés sur le collectif We are lucioles, ont signé une lettre ouverte adressée à Bruno Le Maire et intitulée « *Chronique d'une mort annoncée* ».

> « Les plus grosses ou celles qui se sont diversifiées vont pouvoir changer de stratégie d'acquisition ou se restructurer. »
> **CAROLE JUGE-LLEWELLYN**
> fondatrice de la marque de couches Joone

Plusieurs facteurs expliquent cette initiative. La flambée des matières premières a des conséquences directes sur ces petites entreprises qui conçoivent vêtements, cosmétiques, vaisselle ou matelas de façon durable, raisonnée et transparente. « *Sur le textile, on est à plus de 50 %, c'est énorme* », alerte Florie Ducamp Albert, fondatrices de We Are Jolies, marque de lingerie éthique. Et selon le dernier rapport annuel de la Banque mondiale, « *les prix vont se maintenir à des niveaux historiquement élevés jusqu'à la fin de 2024* ». Qui dit hausse des matières première dit inflation. « *Les usines textiles nous ont dit de nous surstocker sur certaines matières mais la conjoncture ne nous aide pas à vendre plus* », souligne Prune Aubry, autre cofondatrice de We Are Jolies.

Les ventes en e-commerce ont chuté de 15 % au premier trimestre 2022 par rapport à 2021, selon la Fédération de l'e-commerce et de la vente à distance (Fevad). Les DNVB, qui ont des positionnements moyen et haut de gamme, subissent cette baisse puisque les Français font plus attention à leurs dépenses.

L'hiver des levées de fonds

Autre facteur : l'explosion des coûts d'acquisition client en ligne (publicité sur Facebook, Instagram, Google). Les DNVB, qui n'ont en général pas de point de vente physique, ont misé en masse sur ce canal d'acquisition. « *Entre le mois de septembre 2021 et mars 2022, le coût d'acquisition a été multiplié par deux a minima* », souligne Florie Ducamp Albert. Ce phénomène n'est pas vraiment surprenant. « *De nombreuses DNVB se sont lancées ces dernières années, ce qui a fait monter les enchères. Les boîtes les plus grosses ou celles qui se sont diversifiées vont pouvoir changer de stratégie d'acquisition ou se restructurer, pour les autres, ça va être difficile de passer l'hiver* », observe Carole Juge-Llewellyn, fondatrice de la marque de couches Joone, membre du collectif des Lucioles.

Et l'hiver pourrait être long. Depuis plusieurs mois, les levées de fonds se raréfient et les valorisations baissent partout dans le monde, y compris dans la French Tech. Les DNVB attirent moins les investisseurs que les fintechs, places de marché ou les logiciels par abonnement (les SaaS). « *Il y a eu peu d'opérations de M&A ces dernières années. Pourtant, on n'a jamais eu des valorisations aussi élevées que dans le SaaS* », fait remarquer Carole Juge-Llewellyn. Avec la situation fragile de certaines, l'heure des emplettes va peut-être commencer. ■

Les DNVB attirent moins les investisseurs que les fintechs ou les SaaS. *Photo Marta Nascimento/RÉA*

COMMUNIQUÉ

Avis au public relatif aux Extensions Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille Deuxième phase

La Métropole va organiser la concertation préalable de la deuxième phase du projet d'extensions Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille. Pour ce faire, il est nécessaire de procéder à la publication d'un avis au public en vertu des dispositions des articles L. 121-8 II et R.121-3 du Code de l'environnement.

1° Objectifs et principales caractéristiques du projet

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway T3 vers le Nord entre Capitaine Gèze et La Castellane dans les 15ème et 16ème arrondissements de Marseille et vers le Sud entre La Gaye et La Rouvière dans le 9ème arrondissement de Marseille.

Le projet permettra notamment la réalisation d'un grand axe Nord-Sud participant à l'atteinte des objectifs fixés par le Plan de Mobilité 2020 – 2030 approuvé par le Conseil de Métropole le 16 décembre 2021 , en matière de développement du réseau de transport à haut niveau de service. Cette opération figure également dans le volet Mobilité du plan Marseille en Grand.

En proposant une liaison avec le centre-ville et les lignes structurantes (TER, Métro), l'extension du tramway permettra le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires, ainsi que la desserte de grands équipements et de pôles d'échanges multimodaux.

Le programme de l'opération consiste à réaliser une infrastructure de tramway d'environ 8 km conformément aux dispositions décrites dans la délibération n° MOB-003-11727/22/CM approuvée par le Conseil de Métropole le 5 mai 2022. D'une longueur de 6,3 km à 7,1 km selon les variantes qui seront retenues, l'extension Nord s'inscrit dans les 15ème et 16ème arrondissements de Marseille et s'étend entre le futur terminus Capitaine Gèze, réalisé dans le cadre de la phase 1 des extensions, et La Castellane. Elle comprend 10 à 11 nouvelles stations. D'une longueur de 1,5 km, l'extension Sud s'inscrit dans le 9ème arrondissement et relie le futur pôle d'échanges multimodal de la Gaye à la résidence de la Rouvière et comprend 3 nouvelles stations.

Le projet prévoit le renforcement du pôle d'échanges de Saint-Exupéry et s'intègrera pleinement dans le futur pôle d'échange multimodal Saint-André, qui comprendra une nouvelle halte ferroviaire TER, un parking relais et plusieurs lignes de bus.

2° Plan dont il découle

Le projet est inscrit au Plan de Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence approuvé le 16 décembre 2021.

3° Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet

Le projet s'inscrit dans les 9ème, 15ème et 16ème arrondissements de la commune de Marseille (13).

4° Modalités envisagées de concertation préalable du public

L'opération est soumise à concertation préalable en application des articles L 103-2 du Code de l'Urbanisme et L 121-8 et suivants du Code de l'Environnement. Aux vues des caractéristiques de l'opération et de son coût, le projet appartient à la catégorie définie en application du II de l'article L.121-8 du Code de l'Environnement et la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est facultative.

Par délibération n°MOB-006-12070/22/CM du 30 juin 2022, la Métropole AMP a décidé d'engager une concertation préalable associant le public, dans les conditions définies aux articles L121-16 et L. 121-16-1 du code de l'Environnement et de solliciter la désignation d'un garant auprès de la CNDP, chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public.

Les modalités de concertation délibérées en conseil de Métropole le 5 mai 2022 sont les suivantes :
- une réunion publique de lancement de la concertation ;
- une exposition publique d'une durée de 4 semaines notamment dans les locaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence et des mairies des arrondissements concernés;
- un registre papier sera disponible sur les lieux d'exposition et un registre numérique sera mis en place afin de recueillir les avis du public sur toute la durée de la concertation.

Les modalités relatives au déroulé de la concertation seront précisées ultérieurement par voie de presse, avant le démarrage de la concertation préalable conformément au règlement en vigueur.

Les délibérations relatives au projet sont disponibles sur le recueil des actes administratifs de la Métropole Aix Marseille Provence - https://www.ampmetropole.fr/les-actes

La pépite My Jolie Candle placée en redressement judiciaire

Cette start-up qui voulait rajeunir le marché des bougies parfumées a pâti de la crise sanitaire. Elle annonce l'arrivée d'un repreneur, encore inconnu.

Emmanuel Guimard
@EmmanuelGuimard
—Correspondant à Nantes

Une bougie parfumée qui, une fois la cire fondue, révèle un bijou surprise. Tel est le concept qui avait révélé My Jolie Candle, société qui a été placée en redressement judiciaire début juin. « *Nous avons trouvé un super repreneur et ce sera bientôt public* », se borne à répondre Samuel Guez, le fondateur.

My Jolie Candle, immatriculée à Nantes, fait partie des DNVB ou « digital native vertical brands », ces marques nées et issues du 100 % digital. La société, fondée en 2015, s'était par la suite dotée d'un réseau de six boutiques, à Paris, Nantes, Toulouse, Bordeaux, Lille, Lyon, Annecy, le tout affichant un chiffre d'affaires de 6,4 millions d'euros avec 33 salariés. Samuel Guez expliquait en 2018 dans « Les Echos » son intention de dépoussiérer le marché de la bougie tout en s'affranchissant des intermédiaires, l'entreprise assurant elle-même le design et le sourcing. Visant « *la communauté des millénials* », la marque avait misé sur Internet, commercialisant d'abord ses produits grâce à son propre site sans ignorer des plateformes telles Amazon et Sephora.

Et pour soutenir ses ventes, elle s'était assuré une présence sur Instagram relayée par des influenceuses rémunérées. Après la directrice artistique, la troisième salariée recrutée par l'entreprise fut d'ailleurs une « responsable influenceuses ».

En 2018, My Jolie Candle faisait état d'un doublement de son chiffre d'affaires à 10 millions d'euros.

7
MILLIONS D'EUROS
La levée de fonds bouclée en 2018 par My Jolie Candle.

L'entreprise bouclait alors une levée de fonds de 7 millions d'euros dont une partie en obligations convertibles auprès des fonds Entrepreneur Venture et Vasgos.

Cette série A visait à développer son réseau de magasins tout en engageant la marque à l'international, à commencer par l'Italie et l'Espagne. La crise sanitaire a, semble-t-il, fragilisé ce projet. Si les bougies, produit de confinement par excellence se sont bien vendues en ligne, les magasins de la marque, sujets à une forte saisonnalité, ont souffert fin 2020. La société avait alors réduit drastiquement ses charges, limitant ses « investissements » dans l'influence.

My Jolie Candle n'est pas la seule DNVB en difficulté actuellement. Un collectif de jeunes entreprises baptisé « We Are Lucioles » a adressé une lettre ouverte à Bruno Le Maire pour l'interpeller sur leurs situations fragiles. Ces jeunes marques doivent à la fois faire face à la hausse des matières premières, l'inflation, l'explosion des coûts d'acquisition en ligne et le ralentissement des levées de fonds. ■

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Avis au public relatif aux

Extensions Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille - Deuxième phase

La Métropole va organiser la concertation préalable de la deuxième phase du projet d'extensions Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille. Pour ce faire, il est nécessaire de procéder à la publication d'un avis au public en vertu des dispositions des articles L. 121-8 II et R.121-3 du Code de l'environnement.

1° Objectifs et principales caractéristiques du projet

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway T3 vers le Nord entre Capitaine Gèze et La Castellane dans les 15ème et 16ème arrondissements de Marseille et vers le Sud entre La Gaye et La Rouvière dans le 9ème arrondissement de Marseille.

Le projet permettra notamment la réalisation d'un grand axe Nord-Sud participant à l'atteinte des objectifs fixés par le Plan de Mobilité 2020 – 2030 approuvé par le Conseil de Métropole le 16 décembre 2021 , en matière de développement du réseau de transport à haut niveau de service. Cette opération figure également dans le volet Mobilité du plan Marseille en Grand.

En proposant une liaison avec le centre-ville et les lignes structurantes (TER, Métro), l'extension du tramway permettra le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires, ainsi que la desserte de grands équipements et de pôles d'échanges multimodaux.

Le programme de l'opération consiste à réaliser une infrastructure de tramway d'environ 8 km conformément aux dispositions décrites dans la délibération n° MOB-003-11727/22/CM approuvée par le Conseil de Métropole le 5 mai 2022. D'une longueur de 6,3 km à 7,1 km selon les variantes qui seront retenues, l'extension Nord s'inscrit dans les 15^{éme} et 16ème arrondissements de Marseille et s'étend entre le futur terminus Capitaine Gèze, réalisé dans le cadre de la phase 1 des extensions, et La Castellane. Elle comprend 10 à 11 nouvelles stations. D'une longueur de 1,5 km, l'extension Sud s'inscrit dans le 9^{éme} arrondissement et relie le futur pôle d'échanges multimodal de la Gaye à la résidence de la Rouvière et comprend 3 nouvelles stations.

Le projet prévoit le renforcement du pôle d'échanges de Saint-Exupéry et s'intègrera pleinement dans le futur pôle d'échange multimodal Saint-André, qui comprendra une nouvelle halte ferroviaire TER, un parking relais et plusieurs lignes de bus.

2° Plan dont il découle

Le projet est inscrit au Plan de Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence approuvé le 16 décembre 2021.

3° Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet

Le projet s'inscrit dans les 9ème, 15ème et 16ème arrondissements de la commune de Marseille (13).

4° Modalités envisagées de concertation préalable du public

L'opération est soumise à concertation préalable en application des articles L 103-2 du Code de l'Urbanisme et L 121-8 et suivants du Code de l'Environnement. Aux vues des caractéristiques de l'opération et de son coût, le projet appartient à la catégorie définie en application du II de l'article L.121-8 du Code de l'Environnement et la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est facultative.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Par délibération n°MOB-006-12070/22/CM du 30 juin 2022, la Métropole AMP a décidé d'engager une concertation préalable associant le public, dans les conditions définies aux articles L121-16 et L. 121-16-1 du code de l'Environnement et de solliciter la désignation d'un garant auprès de la CNDP, chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public.

Les modalités de concertation délibérées en conseil de Métropole le 5 mai 2022 sont les suivantes :

- une réunion publique de lancement de la concertation ;

- une exposition publique d'une durée de 4 semaines notamment dans les locaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence et des mairies des arrondissements concernés ;

- un registre papier sera disponible sur les lieux d'exposition et un registre numérique sera mis en place afin de recueillir les avis du public sur toute la durée de la concertation.

Les modalités relatives au déroulé de la concertation seront précisées ultérieurement par voie de presse, avant le démarrage de la concertation préalable conformément au règlement en vigueur.

Les délibérations relatives au projet sont disponibles sur le recueil des actes administratifs de la Métropole Aix Marseille Provence - https://www.ampmetropole.fr/les-actes

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

ANNEXES

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 1er 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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3
PHASE 2

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

Dans le cadre du développement de son réseau de transports collectifs en site propre, en cohérence avec le Plan de Mobilité 2020-2030 ainsi que le volet Mobilité du Plan « Marseille en Grand », la Métropole Aix-Marseille-Provence engage la deuxième phase du prolongement du réseau de tramway de Marseille vers le Nord et vers le Sud.

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway T3 vers le Nord entre Capitaine Gèze et La Castellane, dans les 15ème et 16ème arrondissements de Marseille, et vers le Sud entre La Gaye et La Rouvière, dans le 9ème arrondissement de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera **du jeudi 1er décembre 2022 au lundi 16 janvier 2023 inclus**.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence et organisée sous l'égide de deux garants missionnés par la Commission Nationale du Débat Public, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de partager son avis sur les grands principes de l'opération.

Pour s'informer sur le projet, différents documents seront disponibles sur les lieux d'exposition suivants (dossier de concertation, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet https://www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Métropole Aix-Marseille-Provence
Le Pharo, 58 boulevard Charles Livon - 13007 Marseille
du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Mairie des 9ème et 10ème arrondissements
150 boulevard Paul Claudel – 13009 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 11h45 et de 12h45 à 16h30

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Mairie des 15ème et 16ème arrondissements
Parc François Billoux, 246 rue de Lyon – 13015 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Pour formuler des observations et propositions sur le projet :

- des registres papiers seront mis à la disposition du public dans les trois lieux dédiés à la concertation, aux jours et aux horaires d'ouverture indiqués

- un registre numérique sera accessible sur internet pendant toute la durée de la concertation à l'adresse suivante https://www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Trois réunions publiques sont prévues :

- Le **jeudi 1er décembre 2022 à 18h** au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007)

- Le **jeudi 8 décembre 2022 à 18h** en salle de conseil de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements, 246 rue de Lyon (13015)

- Le **vendredi 6 janvier 2023 à 17h30** au gymnase de l'école de la Rouvière, 83 Bd du Redon (13009).

Les garants de la concertation se tiendront à la disposition du public aux lieux, jours et horaires suivants :

- Mairie des 15ème et 16ème arrondissements. Parc François Billoux, 246 rue de Lyon (13015)
    - Le 15 décembre 2022 de 13h30 à 16h30
    - Le 5 janvier 2023 de 8h30 à 12h
- Mairie des 9ème et 10ème arrondissements. 150 boulevard Paul Claudel (13009)
    - Le 12 janvier 2023 de 8h30 à 11h45

Les garants de la concertation peuvent être directement contactés par mail : mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr et jean-francois.coumel@garant-cndp.fr

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

ANNONCES LEGALES

282526

LA PROVENCE SA
Société Anonyme au capital de 7 685 634 euros
Siège social : 248 avenue Roger Salengro - 13015 Marseille
RCS Marseille 056 806 681

Les administrateurs de la Société se sont réunis en Conseil d'Administration le lundi 17 octobre 2022 sur convocation du Conseil d'Administration et ont décidé :
- De constater la démission de Monsieur Jean-Christophe SERFATI de ses mandats d'administrateurs et de Président du Conseil d'Administration ;
- De constater la démission de Madame Virginie LAYANI de son mandat d'administrateur ;
- De constater la démission de Madame Anne-Sophie JAHAN de son mandat d'administrateur ;
- De constater la démission de l'Avenir Développement de son mandat d'administrateur ;
- De nommer comme administrateur en remplacement des administrateurs démissionnaires :

Monsieur Benoit TOURNEBIZE
- Né le 05 septembre 1979, à Rillieux-la-Pape (69)
De nationalité française
Demeurant au 30 Rue Fernand Canobio 13320 Bouc-Bel-Air
Cette nomination est faite à compter de ce jour et pour la durée restant à courir du mandat d'Administrateur de Madame Anne-Sophie JAHAN soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire des Actionnaires qui statuera en 2028 sur les comptes arrêtés au 31 décembre 2027.

Monsieur Jean-Emmanuel SAUVEE
- né le 21 Juin 1964 à Suresnes
- de nationalité française
- domicilié 4 Boulevard Aristide Barthe 13008 Marseille
Cette nomination est faite à compter de ce jour et pour la durée restant à courir du mandat d'Administrateur de L'Avenir Développement soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire des Actionnaires qui statuera en 2028 sur les comptes arrêtés au 31 décembre 2027.

Madame Tanya SAADE ZEENNY
- Née le 1 février 1968, à Beyrouth, Liban
De nationalité française
Demeurant au Boulevard Jacques Saadé – 4 Quai d'Arenc, 13232 Marseille Cedex 02.
Cette nomination est faite à compter de ce jour et pour la durée restant à courir du mandat d'Administrateur de Madame Virginie Layani soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire des Actionnaires qui statuera en 2028 sur les comptes arrêtés au 31 décembre 2027.

Madame Véronique ALBERTINI SAADE
- Né le 3 octobre 1974, à Bastia, Corse
De nationalité française
Demeurant au Boulevard Jacques Saadé – 4 Quai d'Arenc, 13232 Marseille Cedex 02.
Cette nomination est faite à compter de ce jour et pour la durée restant à courir du mandat d'Administrateur de Monsieur Jean Christophe Serfati soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire des Actionnaires qui statuera en 2028 sur les comptes arrêtés au 31 décembre 2027.

282592

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Portant ouverture d'une enquête publique inter-préfectorale à la demande d'autorisation environnementale supplétive relative au rétablissement de la franchissabilité piscicole et sédimentaire de la Durance, au niveau des seuils 66, 67 et 68, en aval du barrage de Bonpas, entre Avignon (84) et Châteaurenard (13).

Le projet étant soumis à enquête publique selon les modalités prévues par les articles R.123-1 à R.123-27 du Code de l'environnement. Autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 et suivants du Code de l'environnement.

Par arrêté du 07 novembre 2022, il sera procédé pour le compte du Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance (SMAVD) à une enquête publique sur le projet susvisé, d'une durée de 39 jours, du 28 novembre 2022 à 9h00 au 6 janvier 2023 à 16h30.

Les communes concernées sont Avignon (84), Châteaurenard et Rognonas (13)

Cette enquête portera sur :
le rétablissement de la franchissabilité piscicole et sédimentaire de la Durance, au niveau des seuils 66, 67 et 68, en aval du barrage de Bonpas, entre Avignon (84) et Châteaurenard (13)

Au terme de la procédure, le rétablissement de la franchissabilité piscicole de la Durance en aval de Bonpas, entre Avignon, Châteaurenard et Rognonas (seuils 66, 67, 68) au titre du Code de l'environnement, ou un refus, pourra être adopté par arrêté préfectoral.

Le commissaire enquêteur est Monsieur Bruno ESPIEUX, commissaire des armées en retraite.

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête publique est consultable sur internet aux adresses suivantes : https://www.vaucluse.gouv.fr, https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE

en version papier ainsi que sur des postes informatiques gratuits dans les mairies concernées (Avignon et son annexe de la Rocade Sud, Châteaurenard et Rognonas).

Le public pourra formuler ses observations :
• par courriel transmis au commissaire enquêteur à l'adresse électronique suivante : ddt-enquetes-publiques@vaucluse.gouv.fr
Ces observations seront consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site internet http://www.vaucluse.gouv.fr/enquetes-publiques-r2584.html ;
• sur support papier, dans les mairies d'Avignon (84), Châteaurenard et Rognonas (13). Le public pourra consigner ses observations et propositions directement sur le registre d'enquête à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur ;
• sur un poste informatique, dans la mairie d'Avignon (84), Châteaurenard et Rognonas (13), aux jours et heures d'ouverture des mairies.

Les observations et propositions écrites sur ce projet peuvent également être adressées par voie postale aux adresses suivantes à :
- Monsieur le commissaire enquêteur, Dossier de rétablissement de la franchissabilité de Bonpas, Hôtel de Ville, Place de l'Horloge, 84000 Avignon,
- SMAVD, 190 Rue Frédéric Mistral, 13370 Mallemort, à l'attention de monsieur le commissaire enquêteur.

Les observations formulées par voie postale sont annexées au registre d'enquête tenu à disposition au siège de l'enquête.

Monsieur le commissaire enquêteur siégera en mairies d'Avignon, siège de l'enquête, de Châteaurenard et de Rognonas, afin de recevoir les observations du public aux dates et horaires ci-après, pour chaque lieu de permanence :
Avignon :
• à l'ouverture de l'enquête le lundi 28 novembre 2022 de 9h00 à 12h00
• à la clôture de l'enquête le vendredi 6 janvier 2023 de 14h00 à 16h30

Châteaurenard :
• le jeudi 15 décembre de 14h00 à 17h00

• Rognonas :
• le mercredi 7 décembre 2022 de 14h00 à 17h00
• le lundi 19 décembre 2022 de 14h00 à 17h00

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public, en mairie d'Avignon, Châteaurenard, Rognonas et sur internet aux adresses suivantes : http://www.vaucluse.gouv.fr/enquetes-publiques-r2584.html, https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE

à réception et pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

281738

PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE
Liberté
Égalité
Fraternité

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES (PPRT) DÉNOMMÉ « FOS OUEST »

En exécution de l'arrêté du Préfet en date du 28 octobre 2022, Il sera procédé sur le territoire des communes de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Arles, à une enquête publique relative à l'approbation du PPRT « Fos Ouest » concernant les établissements ALFI Tonkin, ELENGY Tonkin, KEM ONE et LYONDELL CHIMIE France situés sur la commune de Fos-sur-Mer.

Le présent projet de PPRT a pour objet de limiter les conséquences d'un accident susceptible de survenir sur les installations soumises à autorisation, classées SEVESO seuil haut, exploitées par les sociétés ALFI Tonkin, ELENGY Tonkin , KEM ONE et LYONDELL CHIMIE France à Fos-sur-Mer, et pouvant entraîner des effets sur la salubrité, la santé et la sécurité publiques directement ou par pollution du milieu.

Il détermine un règlement qui fixe les dispositions relatives aux biens et aux usages, permettant d'agir sur :
- la réduction de la vulnérabilité des personnes déjà présentes à proximité des sites industriels (action sur le bâti existant),
- la maîtrise du développement de l'urbanisation future

Le dossier soumis à enquête publique comprend les pièces suivantes :
1° une notice de présentation décrivant les installations ou stockages à l'origine des risques, la nature et l'intensité de ceux-ci et exposant les raisons qui ont conduit à délimiter le périmètre d'exposition aux risques ;
2° un document graphique (ou un projet de zonage réglementaire) faisant apparaître le périmètre d'exposition aux risques et les zones et secteurs mentionnés respectivement aux articles L.515-15 et L.515-16 du code de l'environnement. ;
3° un règlement comportant, en tant que de besoin, pour chaque zone ou secteur :
a) les mesures d'interdiction et les prescriptions mentionnées au I de l'article L.515-16 du code de l'environnement ;
b) les servitudes d'utilité publique instituées en application de l'article L.515-8 du code précité et les servitudes instaurées par les articles L.511-1 à L.511- 7 du code de la défense ;
c) l'instauration éventuelle du droit de préemption,
d) les mesures de protection des populations prévues au IV de l'article L.515-16 du code de l'environnement ;
4° les recommandations tendant à renforcer la protection des populations formulées en application du V de l'article L.515-16 ;
5° Les avis des Personnes et Organismes Associés (POA) consultés le 7 mars 2022.

Dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique, auprès du Préfet des Bouches-du-Rhône, place Félix Baret, CS 80001, 13282 Marseille Cedex 06, à la Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement (DCLE), Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux (BITRPM).

Le dossier du projet de PPRT est également disponible pendant toute la durée de l'enquête depuis le site de la Préfecture des Bouches-du-Rhône à l'adresse suivante :
https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/La-prevention/Plans-de-Prevention-des-Risques-Technologiques-PPRT

Afin que le public puisse prendre connaissance de l'ensemble des pièces du dossier, ce dernier sera également consultable sur un poste informatique pendant cette même durée à la Préfecture des Bouches-du-Rhône, place Félix Baret - CS 80001 - 13282 Marseille Cedex 06, à la Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement (DCLE), Bureau des Installation et Travaux Réglementés pour la Protection de Milieux (BITRPM), Téléphone : 04.84.35.42.60 ou 04.84.35.42.72.

Est désigné en qualité de commissaire enquêteur :
Monsieur Didier RICHARD, Manager milieu industriel (ex PDG)

En application de la réglementation en vigueur au jour du déroulement de l'enquête publique, les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de COVID 19 (distanciation physique, mesures barrières, etc...) seront fixées au cas par cas, en fonction des possibilités d'accueil du public et de configuration des locaux sous la responsabilité de l'autorité municipale.

Des recommandations d'organisation pourront être examinées avec le commissaire enquêteur afin d'assurer l'équilibre entre les exigences de la sécurité sanitaire et l'information du plus large public.

Les frais occasionnés par la mise à disposition des moyens nécessaires à la sécurité sanitaire dans le prolongement du bon déroulement de l'enquête publique seront susceptibles d'être pris en charge par les porteurs du projet.

Le public devra se munir d'un masque lors de la consultation du dossier en mairie et lors des permanences du commissaire enquêteur.

Les pièces des dossiers ainsi que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, resteront déposés en Mairies de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Arles du 5 décembre 2022 au 13 janvier 2023 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner directement ses observations, propositions et contre propositions sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouvertures des mairies de :
- Fos-sur-Mer, Hôtel de Ville, Avenue René CASSIN, 13270 ;
- Port-Saint-Louis-du-Rhône, Pôle Technique Municipal, 25 Avenue Marx Dormoy, 13230 ;
- Arles, Direction du Développement Territorial, 11 rue Parmentier, 2ème étage, 13200.

Le dossier sera également consultable, et un registre d'enquête dématérialisé accessible, pendant toute la durée de l'enquête sur internet à l'adresse suivante : https://www.registredemat.fr/pprt-fos-ouest et ces mêmes remarques pourront-être transmises par voie électronique à l'adresse pprt-fos-ouest@registredemat.fr

Ces observations, propositions et contre propositions pourront être également adressées, par correspondance, au commissaire enquêteur à la Mairie de Fos-sur-Mer, siège de l'enquête.

Les observations écrites, mentionnées ci-dessus, ainsi que les observations et propositions transmises par voie postale seront consultables au siège de l'enquête.

Les observations du public seront consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Le commissaire enquêteur recevra personnellement les observations du public :
en mairie de Fos-sur-Mer :
- le lundi 5 décembre 2022 de 9h00 à 12h00
- le mercredi 14 décembre 2022 de 14h00 à 17h00
- le vendredi 23 décembre 2022 de 9h00 à 12h00
- le mardi 3 janvier 2023 de 14h00 à 17h00
- le vendredi 13 janvier 2023 de 14h00 à 17h00

en mairie de Port-Saint-Louis-du-Rhône :
- le mercredi 7 décembre 2022 de 9h00 à 12h00
- le lundi 19 décembre 2022 de 14h00 à 17h00
- le lundi 9 janvier 2023 de 9h00 à 12h00

en mairie d'Arles,
- le mardi 6 décembre 2022 de 9h00 à 12h00
- le jeudi 5 janvier 2023 de 13h30 à 16h30

Le commissaire enquêteur pourra, s'il l'estime nécessaire, faire application des dispositions prévues aux articles R.123-14 à R.123-17 du code de l'environnemen

Le public pourra prendre connaissance des observations éventuelles en réponse des services instructeurs du PPRT, ainsi que du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur auprès des mairies concernées ainsi que sur le site Internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône
http://www.bouches-du-rhone.pref.gouv.fr pendant au moins un an à compter de la date de la clôture de l'enquête.

La responsable du projet pour les services instructeurs est :
Madame Patricia COUDERC – Direction Départementale des Territoires et de la Mer patricia.couderc@bouches-du-rhone.gouv.fr

L'autorité compétente pour prendre la décision d'approbation du PPRT « FOS OUEST » est le Préfet des Bouches-du-Rhône, après le cas échéant, l'avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

Cette décision sera prise sous la forme d'un arrêté préfectoral qui fera l'objet des mesures de publicité prévues à l'article R.515-46 du code de l'environnement.

Cette décision sera prise sous la forme d'un arrêté préfectoral qui fera l'objet des mesures de publicité prévues à l'article R.515-46 du code de l'environnement.

282540

AIX MARSEILLE PROVENCE

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 PHASE 2

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

Dans le cadre du développement de son réseau de transports collectifs en site propre, en cohérence avec le Plan de Mobilité 2020-2030 ainsi que le volet Mobilité du Plan « Marseille en Grand », la Métropole Aix-Marseille-Provence engage la deuxième phase du prolongement du réseau de tramway de Marseille vers le Nord et vers le Sud.

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway T3 vers le Nord entre Capitaine Gèze et La Castellane, dans les 15ème et 16ème arrondissements de Marseille, et vers le Sud entre La Gaye et La Rouvière, dans le 9ème arrondissement de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera du jeudi 1er décembre 2022 au lundi 16 janvier 2023 inclus.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence et organisée sous l'égide de deux garants missionnés par la Commission Nationale du Débat Public, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de partager son avis sur les grands principes de l'opération.

Pour s'informer sur le projet, différents documents seront disponibles sur les lieux d'exposition suivants (dossier de concertation, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet
https://www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Métropole Aix-Marseille-Provence
Le Pharo, 58 boulevard Charles Livon - 13007 Marseille
du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Mairie des 9ème et 10ème arrondissements
150 boulevard Paul Claudel – 13009 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 11h45 et de 12h45 à 16h30

Mairie des 15ème et 16ème arrondissements
Parc François Billoux, 246 rue de Lyon – 13015 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Pour formuler des observations et propositions sur le projet :
- des registres papiers seront mis à la disposition du public dans les trois lieux dédiés à la concertation, aux jours et aux horaires d'ouverture indiqués
- un registre numérique sera accessible sur internet pendant toute la durée de la concertation à l'adresse suivante https://www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Trois réunions publiques sont prévues :
- Le jeudi 1er décembre 2022 à 18h au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007)
- Le jeudi 8 décembre 2022 à 18h en salle de conseil de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements, 246 rue de Lyon (13015)
- Le vendredi 6 janvier 2023 à 17h30 au gymnase de l'école de la Rouvière, 83 Bd du Redon (13009).

Les garants de la concertation se tiendront à la disposition du public aux lieux, jours et horaires suivants :
- Mairie des 15ème et 16ème arrondissements. Parc François Billoux, 246 rue de Lyon (13015)
- Le 15 décembre 2022 de 13h30 à 16h30
- Le 5 janvier 2023 de 8h30 à 12h

- Mairie des 9ème et 10ème arrondissements. 150 boulevard Paul Claudel (13009)
- Le 12 janvier 2023 de 8h30 à 11h45

Les garants de la concertation peuvent être directement contactés par mail : mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr et jean-francois.coumel@garant-cndp.fr

282525

LA PROVENCE SA
Société Anonyme au capital de 7 685 634 euros
Siège social : 248 avenue Roger Salengro - 13015 Marseille
RCS Marseille 056 806 681

Les administrateurs de la Société se sont réunis en Conseil d'Administration le mercredi 28 septembre 2022 sur convocation du Conseil d'Administration et ont décidé :
- De constater la démission de Stéphane TAPIE de son mandat d'Administrateur ;- De nommer comme administrateur en remplacement de Monsieur Stéphane TAPIE
Monsieur Guillaume HECKETSWEILER
Né le 10 juin 1971, à Mont Saint Aignan
De nationalité française
Demeurant 120 rue d'Assas 75006 PARIS
Cette nomination est faite à compter de ce jour et pour la durée restant à courir du mandat d'Administrateur de Monsieur Stéphane Tapie soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire des Actionnaires qui statuera en 2025 sur les comptes arrêtés au 31 décembre 2024.

ANNONCES LÉGALES
MARCHÉS PUBLICS
DÉMATÉRIALISATION

Le service des annonces légales vous accompagne dans toutes vos démarches officielles (parutions presse, relais web, dématérialisation) en vous proposant des **solutions adaptées** à vos besoins.

CONTACTEZ NOTRE ÉQUIPE SPÉCIALISÉE

04 91 84 46 30 / 04 91 84 46 45
al@laprovence-medias.fr

La Provence Médias
print . digital . tv . event

METROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE
AFFICHAGE DU : 10 NOV.2022
AU : 16 JANV.2023 inclus.

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3
PHASE 2

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

Dans le cadre du développement de son réseau de transports collectifs en site propre, en cohérence avec le Plan de Mobilité 2020-2030 ainsi que le volet Mobilité du Plan « Marseille en Grand », la Métropole Aix-Marseille-Provence engage la deuxième phase du prolongement du réseau de tramway de Marseille vers le Nord et vers le Sud.

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway T3 vers le Nord entre Capitaine Gèze et La Castellane, dans les 15ème et 16ème arrondissements de Marseille, et vers le Sud entre La Gaye et La Rouvière, dans le 9ème arrondissement de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera **du jeudi 1er décembre 2022 au lundi 16 janvier 2023 inclus**.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence et organisée sous l'égide de deux garants missionnés par la Commission Nationale du Débat Public, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de partager son avis sur les grands principes de l'opération.

Pour s'informer sur le projet, différents documents seront disponibles sur les lieux d'exposition suivants (dossier de concertation, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet https://www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Métropole Aix-Marseille-Provence
Le Pharo, 58 boulevard Charles Livon - 13007 Marseille
du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Mairie des 9ème et 10ème arrondissements
150 boulevard Paul Claudel – 13009 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 11h45 et de 12h45 à 16h30

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Mairie des 15ème et 16ème arrondissements
Parc François Billoux, 246 rue de Lyon – 13015 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Pour formuler des observations et propositions sur le projet :

- des registres papiers seront mis à la disposition du public dans les trois lieux dédiés à la concertation, aux jours et aux horaires d'ouverture indiqués

- un registre numérique sera accessible sur internet pendant toute la durée de la concertation à l'adresse suivante https://www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Trois réunions publiques sont prévues :

- Le **jeudi 1er décembre 2022 à 18h** au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007)

- Le **jeudi 8 décembre 2022 à 18h** en salle de conseil de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements, 246 rue de Lyon (13015)

- Le **vendredi 6 janvier 2023 à 17h30** au gymnase de l'école de la Rouvière, 83 Bd du Redon (13009).

Les garants de la concertation se tiendront à la disposition du public aux lieux, jours et horaires suivants :

- Mairie des 15ème et 16ème arrondissements. Parc François Billoux, 246 rue de Lyon (13015)
    - Le 15 décembre 2022 de 13h30 à 16h30
    - Le 5 janvier 2023 de 8h30 à 12h
- Mairie des 9ème et 10ème arrondissements. 150 boulevard Paul Claudel (13009)
    - Le 12 janvier 2023 de 8h30 à 11h45

Les garants de la concertation peuvent être directement contactés par mail : mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr et jean-francois.coumel@garant-cndp.fr

METROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE
AFFICHAGE DU : 10 NOV.2022
AU : 16 JANV.2023 inclus.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

CERTIFICAT D'AFFICHAGE
N°22/1330

Le Maire des 9ème et 10ème arrondissements

de la Ville de Marseille

certifie avoir fait afficher

à la Mairie des 9ème et 10ème arrondissements

DU 10 NOVEMBRE 2022 AU 16 JANVIER 2023 INCLUS

L'AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE CONCERNANT LES EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 PHASE 2.

Fait à Marseille,
Le 17 janvier 2023

Le Maire des 9ème et 10ème arrondissements

Anne-Marie D'ESTIENNE D'ORVES

Par délégation

Le Directeur Général des Services

Christophe CAPUANO

MAIRIE DU SECTEUR
9ème 10ème

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

CERTIFICAT D'AFFICHAGE
N°22/1330

Le Maire des 15ème et 16ème arrondissements

de la Ville de Marseille

certifie avoir fait afficher

à la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements

DU 10 NOVEMBRE 2022 AU 16 JANVIER 2023 INCLUS

L'AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE CONCERNANT LES EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 PHASE 2.

Fait à Marseille,
Le 17 janvier 2023

Le Maire d'Arrondissements

Nadia BOULAINSEUR

Par délégation

Le Directeur Général des Services

Jean-Paul CUTAYAR

M. Jean-Paul CUTAYAR
Directeur Général des Services
Mairie des 15e et 16e Arrts de Marseille

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

ANNEXES

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 1er 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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

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

Bilan de communication sur le lancement de la concertation publique
Novembre 2022 – Janvier 2023

Pôle Infrastructures / Direction Transports Guidés
Direction Générale des Services / Direction de la communication

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

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

CONCERTATION PREALABLE

Dispositif de communication

Sommaire

Rappel du contexte....3
Information réglementaire du public....3
Visuel clé pour la campagne de communication....4
Communication digitale....4
Sites internet de la Métropole....4
Réseaux sociaux....7
Relai communication digitale par les acteurs locaux....8
Bannière web sur le site Made in Marseille....11
Bilan des retombées de la communication digitale....12
Affichage de proximité....14
Panneaux MUPI....14
Affichage réunions publiques....15
Dépliants....17
Presse....18
Communiqué de Presse....18
Annexes....19

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

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

CONCERTATION PREALABLE

Dispositif de communication

Rappel du contexte

L'extension du tramway au nord et au sud de Marseille 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.

Cette opération d'extensions Nord et Sud de la ligne 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 2025.
- La Phase 2, dont la mise en service est prévue à partir de 2029.

La concertation préalable de la phase 2 du projet s'est déroulée du 1er décembre 2022 au 16 janvier 2023.

Information réglementaire du public

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

Avis de concertation publique (Cf. Annexe 1 – Avis de concertation préalable) publié sur le site institutionnel de la Métropole Concertations publiques - Métropole Aix-Marseille-Provence (ampmetropole.fr) mis en ligne le 10/11/2022.

Parution de l'avis de concertation dans la presse locale

Parution dans La Provence le mardi 15/11/2022 (Annexe 2 – La Provence – Annonce légale du 15/11/2022)

Affichage de l'avis de concertation

Affichage d'un avis de concertation dans les lieux de la concertation

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

Cf. Annexe 3 - Certificats d'affichage réglementaire – Avis de concertation

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Visuel clé pour la campagne de communication

Communication digitale

Sites internet de la Métropole

Mise en ligne d'un article dédié à l'opération phase 2

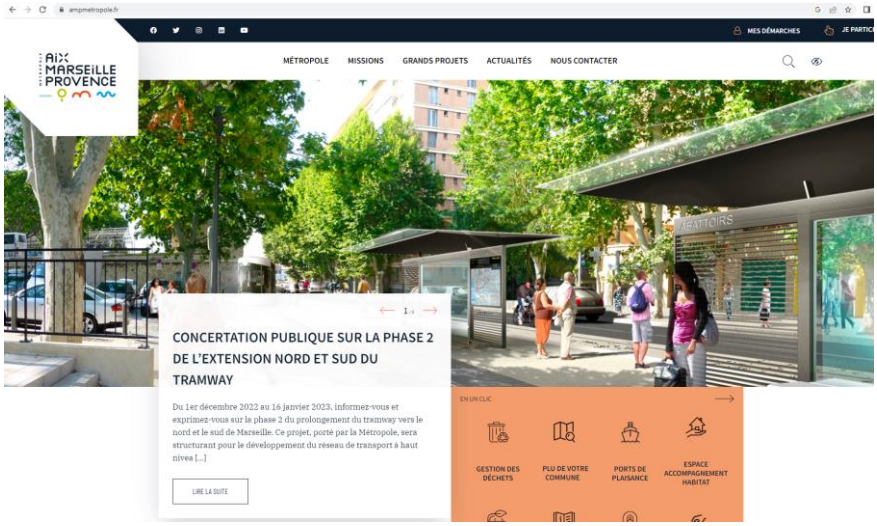
https://ampmetropole.fr/grands-projets/le-tramway-rapproche-le-nord-et-le-sud-de-marseille/

https://ampmetropole.fr/grands-projets/extension-tramway-nord-sud-2eme-phase-geze-la-castellane-et-la-gaye-la-rouviere/

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Création d'une page d'actualité concernant la concertation préalable,

Remontée sur la page d'accueil du site de la Métropole en amont de la concertation préalable, avec l'avis de concertation et le dépliant de la concertation (cf. Annexe 4 – Page dédiée au déroulé de la concertation sur le site institutionnel de la Métropole).

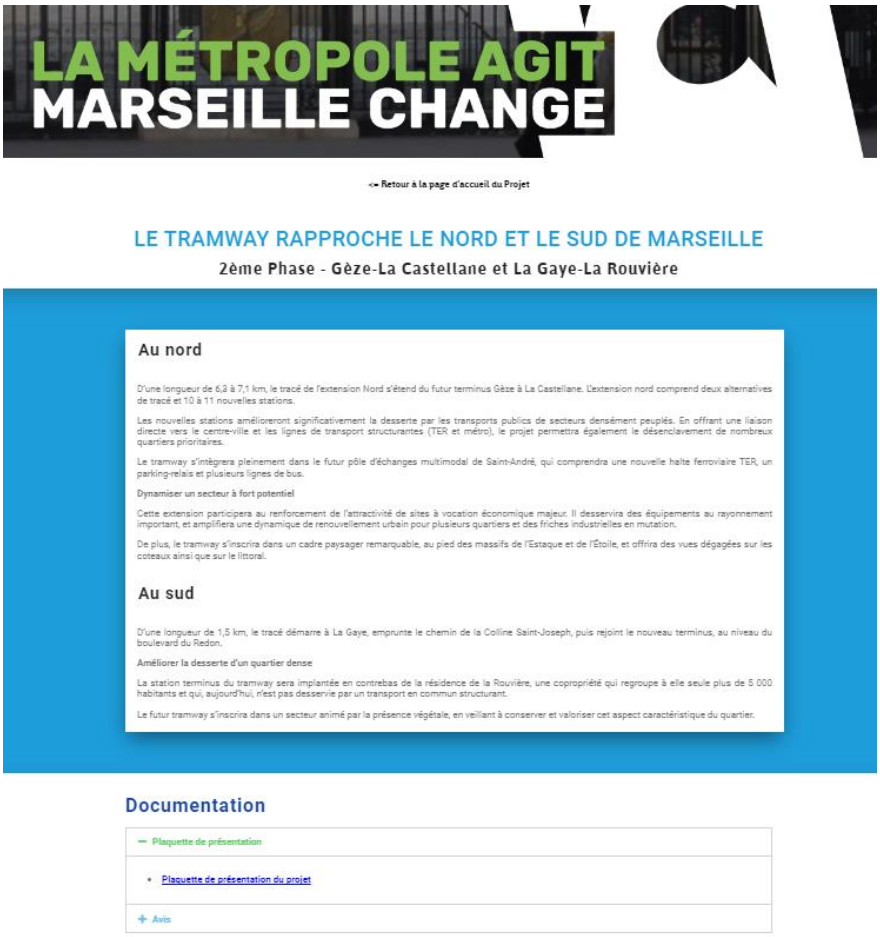


Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Création d'une page dédiée à l'opération sur le site Marseille Change

« Marseille Change », site de la Métropole dédié aux grands projets sur la Ville de Marseille

https://www.marseillechange.fr/extension-tramway-t3/



Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

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

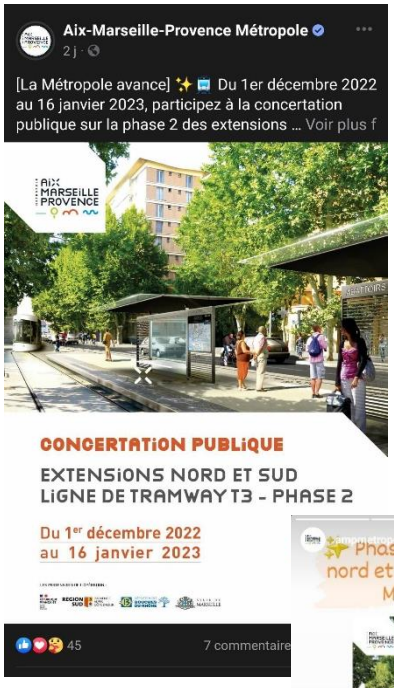
CONCERTATION PREALABLE

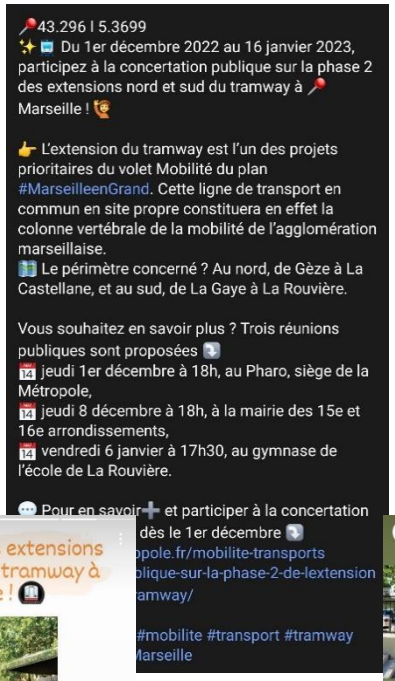
Dispositif de communication

Réseaux sociaux

Mise en ligne de plusieurs posts de Novembre 2022 à janvier 2023 sur tous les réseaux sociaux de la Métropole (Facebook, LinkedIn, Instagram, Twitter) :

- Publication le 28/11/2022 ou 29/11/2022 pour annoncer le lancement de la concertation préalable à venir et les trois dates de réunions publiques
- Publication sponsorisée sur Facebook le 1/12/2022 et le 13/12/2022 pour plus de visibilité
- Posts et « stories » publiés régulièrement sur la durée de la concertation, avec annonces des réunions publiques et renvoi vers la page du registre numérique (1/12/2022, 5/12/2022, 8/12/2022, 19/12/2022, 06/01/2023)
- Relances régulières pour annoncer les réunions publiques





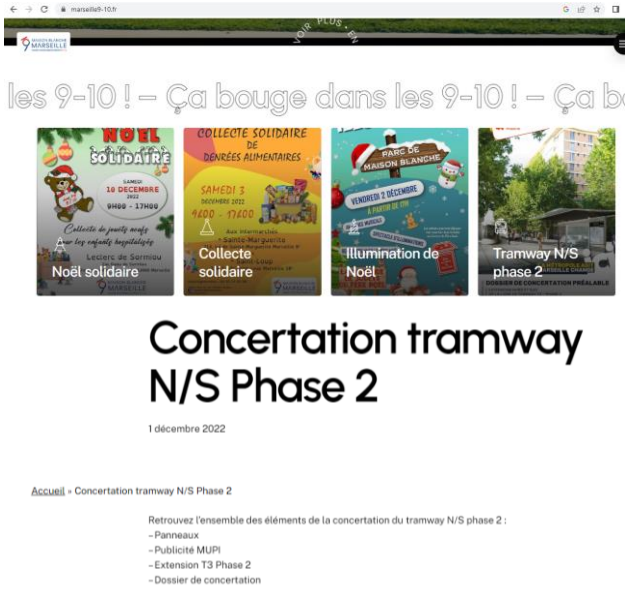
Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Relai communication digitale par les acteurs locaux

Relai mairie du 9/10

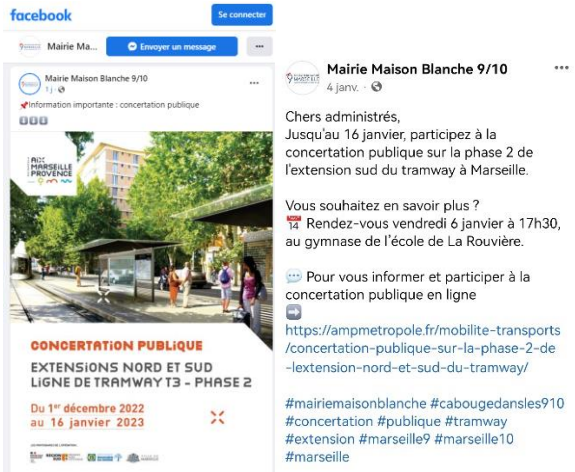
Site internet de la Mairie de secteur

Mise en ligne dès le 1er décembre avec relance le 28 décembre 2022 https://marseille9-10.fr/evenements/



Réseaux sociaux

Posts de la Métropole relayés sur les réseaux sociaux le 1er décembre 2022, relance le 4 janvier



Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Relai mairie du 15/16

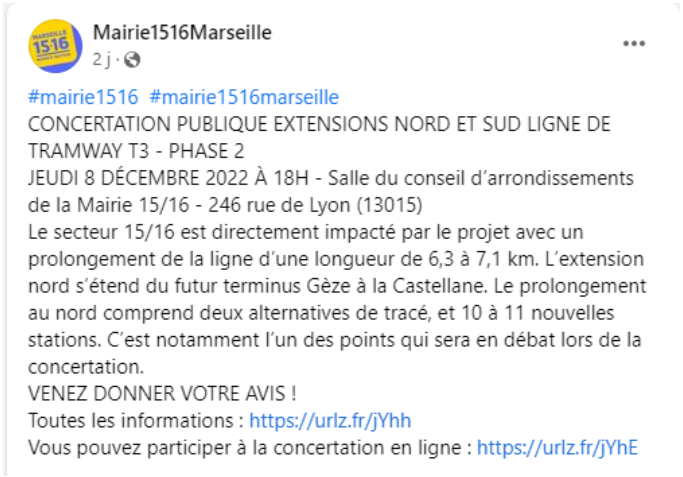
Site internet de la Mairie de secteur

Mise en ligne d'un article sur le lancement de la concertation dès le 29 novembre 2022 sur la page d'accueil du site institutionnel de la mairie de secteur.

https://mairie-marseille15-16.fr/actualites/concertation-sur-lextension-nord-sud-du-tramway/

Réseaux sociaux

Posts de la Métropole relayés par la mairie de secteur sur les réseaux sociaux de la mairie de secteur.



Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Relai RTM

Posts de la Métropole sur les réseaux sociaux republié par la RTM le 30/11/2022

Relai CCI AMP

Posts d'annonce de la concertation préalable et la réunion avec les acteurs économiques. publiés par la CCI AMP fin décembre 2022 et début janvier 2023.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Bannière web sur le site Made in Marseille

En rotation sur le site du 5/12/2022 au 11/12/2022

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

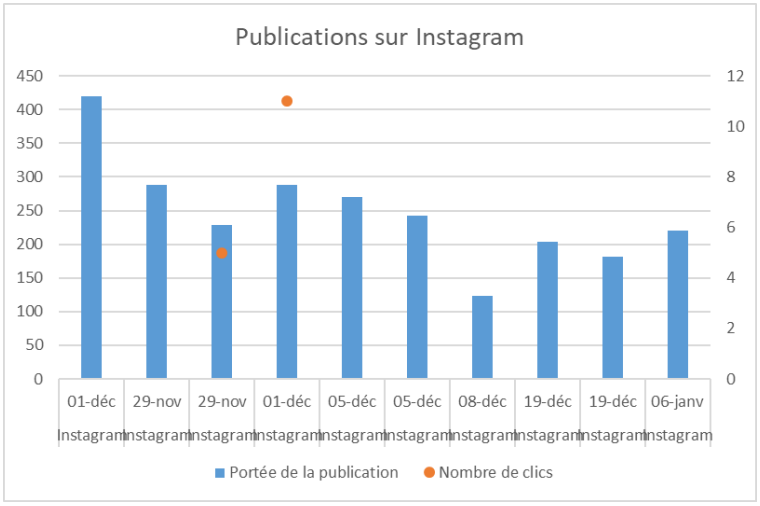
Bilan des retombées de la communication digitale

Sites internet de la Métropole Aix-Marseille-Provence

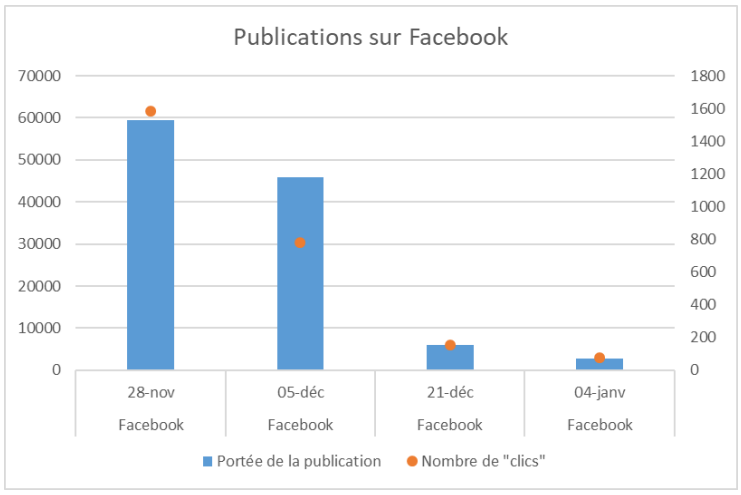
	Site « Marseille Change »		Site AMP	
	Page d'accueil	Phase 2	Page d'accueil	Phase 2
Nombre de vues 2022	35 753	719	131	49
Nombre de vues 2023	1 657	300	286	123
Nombre de vues sur la durée de la concertation	-	**1 019**	**-**	**172**
Nombre de téléchargement (flyer, avis)				**50**

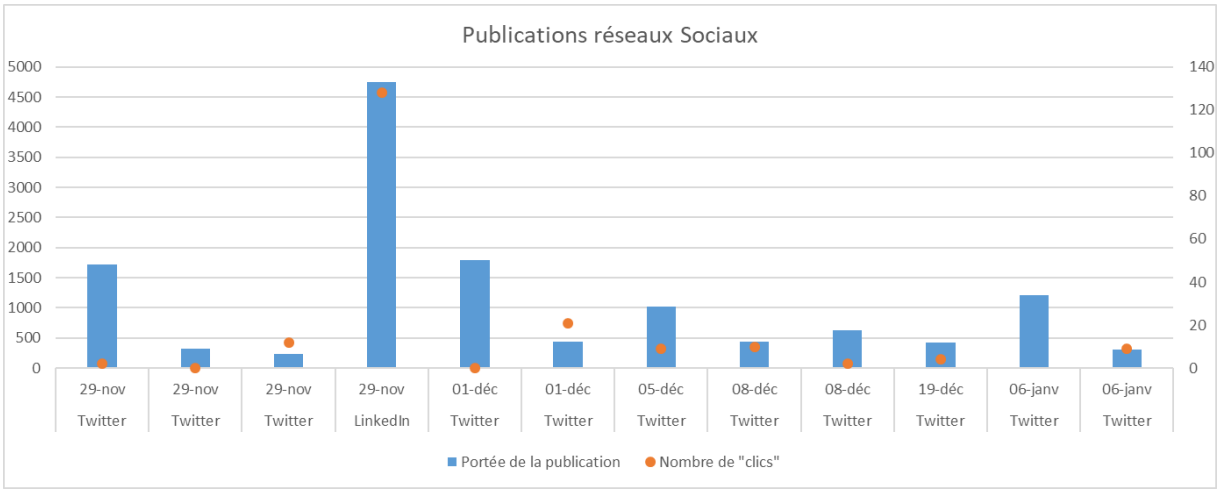
Réseaux sociaux

Les graphiques suivants indiquent le nombre de vues de chaque publication sur les réseaux sociaux de la Métropole (portée) ainsi que le nombre de fois où un utilisateur a cliqué sur celle-ci (lien vers registre numérique, like, commentaire, partage…).



Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023





Le 1er décembre et le 13 décembre 2022, les publications ont été sponsorisées sur Facebook afin qu'elles soient visibles de personnes qui ne suivent pas la Métropole.

La portée a été augmentée d'environ 45 000 utilisateurs.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Affichage de proximité

Panneaux MUPI

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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Affichage réunions publiques

Affiches annonçant la réunion publique du 8 décembre 2022

Affichettes annonçant la réunion publique affichées par la mairie de secteur dans les deux bâtiments de la mairie du 15/16 et dans les 14 maisons municipales d'arrondissement sur les 15eme et 16eme arrondissements.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Affiches annonçant la réunion publique du 6 janvier 2023

Des affiches annonçant la réunion publique ont été disposées par la mairie de secteur dans les maisons de quartier du Redon et du Cabot, ainsi que sur le portail sur voie du parc de la Mathilde, de la Rouvière, du collège Sylvain Menu, des locaux de l'URSAFF, du gymnase de l'allée des pins, des arrêts de bus de la Gaye.

Information concernant la réunion publique également transmise par courriel aux écoles du secteur.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Dépliants

Un dépliant présentant brièvement le projet et le déroulé de la concertation a été mis à disposition et distribué (1500 exemplaires) :

- Dans les lieux de la concertation, en complément des panneaux d'exposition du projet et du dossier de concertation :
  - Pharo ;
  - Mairie de secteur des 9e/10e arrondissement ;
  - Mairie de secteur des 15e/16e arrondissements ;
- Au sein des 14 bureaux de proximité des arrondissements concernés ;
- Au sein de la CCI AMP (palais de la Bourse) ;
- Cap Au Nord Entreprendre ;

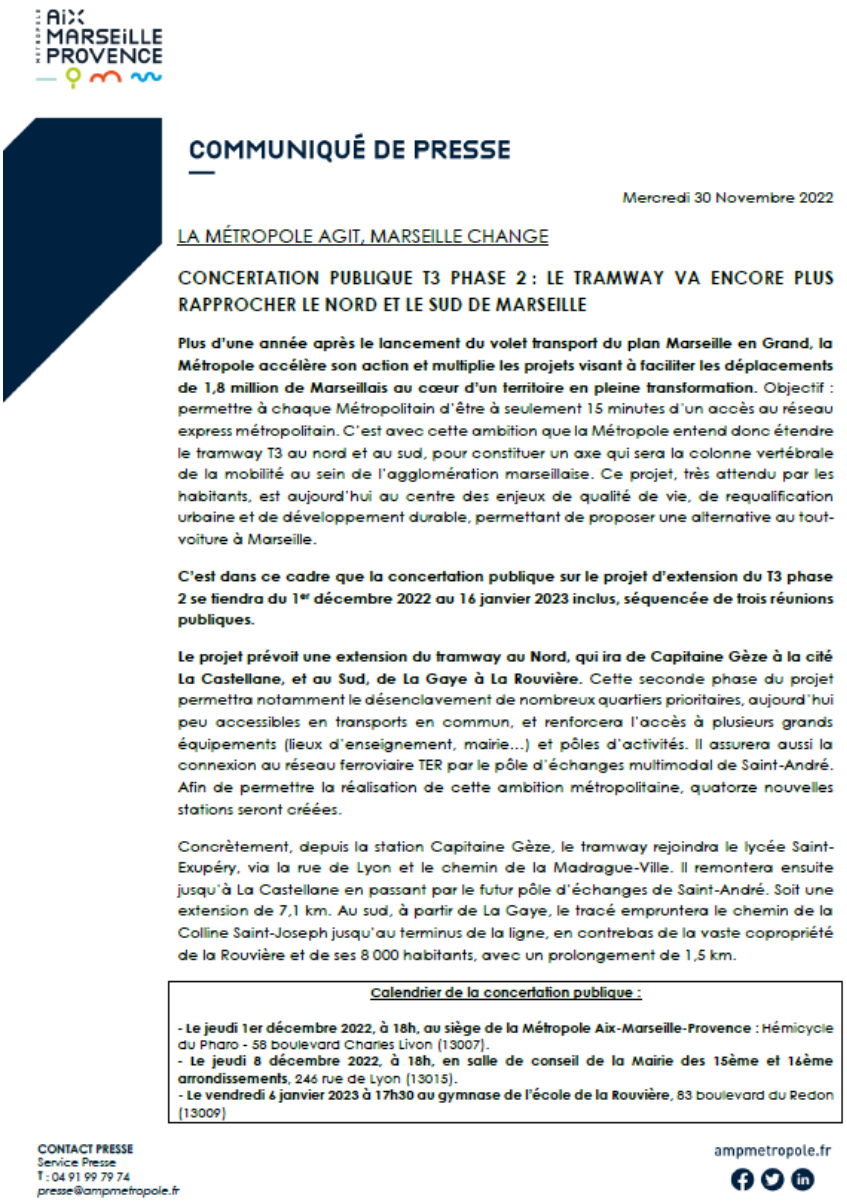
Les dépliants ont également été mis à disposition lors des réunions publiques et sur les sites web.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Presse

Communiqué de Presse

Diffusé le 30/11/2022



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Mercredi 30 Novembre 2022

LA MÉTROPOLE AGIT, MARSEILLE CHANGE

CONCERTATION PUBLIQUE T3 PHASE 2 : LE TRAMWAY VA ENCORE PLUS RAPPROCHER LE NORD ET LE SUD DE MARSEILLE

Plus d'une année après le lancement du volet transport du plan Marseille en Grand, la Métropole accélère son action et multiplie les projets visant à faciliter les déplacements de 1,8 million de Marseillais au cœur d'un territoire en pleine transformation. Objectif : permettre à chaque Métropolitain d'être à seulement 15 minutes d'un accès au réseau express métropolitain. C'est avec cette ambition que la Métropole entend donc étendre le tramway T3 au nord et au sud, pour constituer un axe qui sera la colonne vertébrale de la mobilité au sein de l'agglomération marseillaise. Ce projet, très attendu par les habitants, est aujourd'hui au centre des enjeux de qualité de vie, de requalification urbaine et de développement durable, permettant de proposer une alternative au tout-voiture à Marseille.

C'est dans ce cadre que la concertation publique sur le projet d'extension du T3 phase 2 se tiendra du 1er décembre 2022 au 16 janvier 2023 inclus, séquencée de trois réunions publiques.

Le projet prévoit une extension du tramway au Nord, qui ira de Capitaine Gèze à la cité La Castellane, et au Sud, de La Gaye à La Rouvière. Cette seconde phase du projet permettra notamment le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires, aujourd'hui peu accessibles en transports en commun, et renforcera l'accès à plusieurs grands équipements (lieux d'enseignement, mairie...) et pôles d'activités. Il assurera aussi la connexion au réseau ferroviaire TER par le pôle d'échanges multimodal de Saint-André. Afin de permettre la réalisation de cette ambition métropolitaine, quatorze nouvelles stations seront créées.

Concrètement, depuis la station Capitaine Gèze, le tramway rejoindra le lycée Saint-Exupéry, via la rue de Lyon et le chemin de la Madrague-Ville. Il remontera ensuite jusqu'à La Castellane en passant par le futur pôle d'échanges de Saint-André. Soit une extension de 7,1 km. Au sud, à partir de La Gaye, le tracé empruntera le chemin de la Colline Saint-Joseph jusqu'au terminus de la ligne, en contrebas de la vaste copropriété de la Rouvière et de ses 8 000 habitants, avec un prolongement de 1,5 km.

Calendrier de la concertation publique :

- **Le jeudi 1er décembre 2022, à 18h, au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence :** Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007).
- **Le jeudi 8 décembre 2022, à 18h, en salle de conseil de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements,** 246 rue de Lyon (13015).
- **Le vendredi 6 janvier 2023 à 17h30 au gymnase de l'école de la Rouvière,** 83 boulevard du Redon (13009)

CONTACT PRESSE
Service Presse
T : 04 91 99 79 74
presse@ampmetropole.fr

ampmetropole.fr

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Annexes

Annexe 1 – Avis de concertation préalable

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3
PHASE 2

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

Dans le cadre du développement de son réseau de transports collectifs en site propre, en cohérence avec le Plan de Mobilité 2020-2030 ainsi que le volet Mobilité du Plan « Marseille en Grand », la Métropole Aix-Marseille-Provence engage la deuxième phase du prolongement du réseau de tramway de Marseille vers le Nord et vers le Sud.

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway T3 vers le Nord entre Capitaine Gèze et La Castellane, dans les 15ème et 16ème arrondissements de Marseille, et vers le Sud entre La Gaye et La Rouvière, dans le 9ème arrondissement de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera **du jeudi 1er décembre 2022 au lundi 16 janvier 2023 inclus**.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence et organisée sous l'égide de deux garants missionnés par la Commission Nationale du Débat Public, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de partager son avis sur les grands principes de l'opération.

Pour s'informer sur le projet, différents documents seront disponibles sur les lieux d'exposition suivants (dossier de concertation, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet https://www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Métropole Aix-Marseille-Provence
Le Pharo, 58 boulevard Charles Livon - 13007 Marseille
du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Mairie des 9ème et 10ème arrondissements
150 boulevard Paul Claudel – 13009 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 11h45 et de 12h45 à 16h30

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Mairie des 15ème et 16ème arrondissements
Parc François Billoux, 246 rue de Lyon – 13015 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Pour formuler des observations et propositions sur le projet :

- des registres papiers seront mis à la disposition du public dans les trois lieux dédiés à la concertation, aux jours et aux horaires d'ouverture indiqués

- un registre numérique sera accessible sur internet pendant toute la durée de la concertation à l'adresse suivante https://www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Trois réunions publiques sont prévues :

- Le **jeudi 1er décembre 2022 à 18h** au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007)

- Le **jeudi 8 décembre 2022 à 18h** en salle de conseil de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements, 246 rue de Lyon (13015)

- Le **vendredi 6 janvier 2023 à 17h30** au gymnase de l'école de la Rouvière, 83 Bd du Redon (13009).

Les garants de la concertation se tiendront à la disposition du public aux lieux, jours et horaires suivants :

- Mairie des 15ème et 16ème arrondissements. Parc François Billoux, 246 rue de Lyon (13015)
    - Le 15 décembre 2022 de 13h30 à 16h30
    - Le 5 janvier 2023 de 8h30 à 12h
- Mairie des 9ème et 10ème arrondissements. 150 boulevard Paul Claudel (13009)
    - Le 12 janvier 2023 de 8h30 à 11h45

Les garants de la concertation peuvent être directement contactés par mail : mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr et jean-francois.coumel@garant-cndp.fr

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Annexe 2 – La Provence – Annonce légale du 15/11/2022

Annonces légales

Contacts: 04.91.84.46.30 - al@laprovence-medias.fr
www.laprovence-marchespublics.com

Mardi 15 Novembre 2022
habilité à publier par arrêté de Monsieur le Préfet du Département

ANNONCES LEGALES

LA PROVENCE SA
Société anonyme au capital de 7 695 804 euros
Siège social : 248 avenue Roger Salengro - 13015 Marseille
RCS Marseille 056 905 691

Les administrateurs de la Société se sont réunis en Conseil d'administration le lundi 17 octobre 2022 sur convocation du Conseil d'administration et ont décidé :
- De constater la démission de Monsieur Jean-Christophe SERFATI de ses mandats d'administrateur et de Président du Conseil d'administration ;
- De constater la démission de Madame Virginie LAYANI de son mandat d'administrateur ;
- De constater la démission de Madame Anne-Sophie JAHAN de son mandat d'administrateur ;
- De constater la démission de l'Avenir Développement de son mandat d'administrateur ;
De nommer comme administrateurs en remplacement des administrateurs démissionnaires :

Monsieur Benoit TOURNEBIZE
- Né le 05 septembre 1979, à Rillieux-la-Pape (69)
De nationalité française
Demeurant au 20 Rue Fernand Canobio 13320 Bouc-Bel-Air
Cette nomination est faite à compter de ce jour et pour la durée restant à courir du mandat d'Administrateur de Madame Anne-Sophie JAHAN soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire des Actionnaires qui statuera en 2029 sur les comptes arrêtés au 31 décembre 2027.

Monsieur Jean-Emmanuel SAUVEE
- Né le 21 Juin 1964 à Suresnes
- De nationalité française
- Domicilié 6 Boulevard du Jubilé de Berthe 13009 Marseille
Cette nomination est faite à compter de ce jour et pour la durée restant à courir du mandat d'Administrateur de L'avenir Développement soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire des actionnaires qui statuera en 2029 sur les comptes arrêtés au 31 décembre 2027.

Madame Tanya SAADE ZEEHNY
- Née le 1 février 1968, à Beyrouth, Liban
De nationalité française
Demeurant au Boulevard Jacques Saadé – 4 Quai d'Arenc, 13232 Marseille Cedex 02.
Cette nomination est faite à compter de ce jour et pour la durée restant à courir du mandat d'Administrateur de Madame Anne-Sophie JAHAN soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire des actionnaires qui statuera en 2029 sur les comptes arrêtés au 31 décembre 2027.

Madame Virginie LAYANI
- Née le 3 octobre 1974, à Bastia, Corse
De nationalité française
Demeurant au Boulevard Jacques Saadé – 4 Quai d'Arenc, 13232 Marseille Cedex 02.
Cette nomination est faite à compter de ce jour et pour la durée restant à courir du mandat d'Administrateur de Monsieur Jean-Christophe SERFATI soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire des actionnaires qui statuera en 2029 sur les comptes arrêtés au 31 décembre 2027.

Madame Véronique ALBERTINI SAADE
- Née le 3 octobre 1974, à Bastia, Corse
De nationalité française
Demeurant au Boulevard Jacques Saadé – 4 Quai d'Arenc, 13232 Marseille Cedex 02.
Cette nomination est faite à compter de ce jour et pour la durée restant à courir du mandat d'Administrateur de Monsieur Jean-Christophe SERFATI soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire des actionnaires qui statuera en 2029 sur les comptes arrêtés au 31 décembre 2027.

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Portant ouverture d'une enquête publique inter-préfectorale à la demande d'autorisation environnementale supplétive relative au rétablissement de la franchissabilité piscicole et sédimentaire de la Durance, au niveau des seuils 66, 67 et 68, en aval du barrage de Bonpas, entre Avignon (84) et Châteaurenard (13).

Le projet étant soumis à enquête publique selon les modalités prévues par les articles R.123-1 à R.123-27 du Code de l'environnement. Autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 et suivants du Code de l'environnement.

Par arrêté du 07 novembre 2022, il sera procédé pour le compte du Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance (SIMAVO) à une enquête publique sur le projet susvisé, d'une durée de 33 jours, du 28 novembre 2022 à 9h00 au 6 janvier 2023 à 16h30.

Les communes concernées sont Avignon (84), Châteaurenard et Rognonas (13)

Cette enquête portera sur :
le rétablissement de la franchissabilité piscicole et sédimentaire de la Durance, au niveau des seuils 66, 67 et 68, en aval du barrage de Bonpas, entre Avignon (84) et Châteaurenard (13)

Au terme de la procédure, le rétablissement de la franchissabilité piscicole de la Durance en aval de Bonpas, entre Avignon, Châteaurenard et Rognonas (seuils 66, 67, 68) au titre du Code de l'environnement, ou un refus, pourra être adopté par arrêté préfectoral.

Le commissaire enquêteur est Monsieur Bruno ESPIEUX, commissaire des armées en retraite.

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête publique est consultable sur internet aux adresses suivantes : https://www.vaucluse.gouv.fr, https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE

en version papier ainsi que sur des postes informatiques gratuits dans les mairies concernées (Avignon et son annexe de la Rocade Sud, Châteaurenard et Rognonas).

Le public pourra formuler ses observations :
- par courriel transmis au commissaire enquêteur à l'adresse électronique suivante : ddt-enquetes-publiques@vaucluse.gouv.fr
Ces observations seront consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site internet http://www.vaucluse.gouv.fr/enquetes-publiques-r2684.html ;
- sur support papier, dans les mairies d'Avignon (84), Châteaurenard et Rognonas (13). Le public pourra consigner ses observations et propositions directement sur le registre dématérialisé à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur ;
- sur un poste informatique, dans la mairie d'Avignon (84), Châteaurenard et Rognonas (13), aux jours et heures d'ouverture des mairies.

Les observations et propositions écrites sur ce projet peuvent également être adressées par voie postale aux adresses suivantes :
- Monsieur le commissaire enquêteur, Dossier de rétablissement de la franchissabilité de Bonpas, Hôtel de Ville, Place de l'Horloge, 84000 Avignon,
- SIMAVO, 190 Rue Frédéric Mistral, 13370 Mallemort, à l'attention de monsieur le commissaire enquêteur.

Les observations formulées par voie postales ont annexées au registre d'enquête tenu à disposition au siège de l'enquête.

Monsieur le commissaire enquêteur siégera en mairies d'Avignon, siège de l'enquête, de Châteaurenard et de Rognonas, afin de recevoir les observations du public aux dates et horaires ci-après, pour chaque lieu de permanence :
Avignon :
- à l'ouverture de l'enquête le lundi 28 novembre 2022 de 9h00 à 12h00
- à la clôture de l'enquête le vendredi 6 janvier 2023 de 14h00 à 16h30

Châteaurenard :
- le jeudi 15 décembre de 14h00 à 17h00

Rognonas :
- le mercredi 7 décembre 2022 de 14h00 à 17h00
- le lundi 19 décembre 2022 de 14h00 à 17h00

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public, en mairie d'Avignon, Châteaurenard, Rognonas et sur internet aux adresses suivantes : http://www.vaucluse.gouv.fr/enquetes-publiques-r2684.html, https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE

à réception et pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE
Liberté
Égalité
Fraternité

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES (PPRT)
DENOMMÉ « ROS OUEST »

En exécution de l'arrêté du Préfet en date du 28 octobre 2022, il sera procédé sur le territoire des communes de Fos sur Mer, Port Saint Louis du Rhône et Arles, à une enquête publique relative à l'approbation du PPRT « Fos Ouest » concernant les établissements ALFI Tonkin, EUSINGY Tonkin, KEMIONE et LYONDELL CHIMIE France situés sur la commune de Fos sur Mer.

Le présent projet de PPRT a pour objet de limiter les conséquences d'un accident susceptibles de survenir sur les installations soumises à autorisation, classées SEVESO seuil haut, exploitées par les sociétés ALFI Tonkin, EUSINGY Tonkin, KEMIONE et LYONDELL CHIMIE France à Fos sur Mer, et pouvant entraîner des effets sur la salubrité, la santé et la sécurité publiques directement ou par pollution du milieu.

Il détermine un règlement qui fixe les dispositions relatives aux biens et aux usages, permettant d'agir sur :
- la réduction de la vulnérabilité des personnes déjà présentes à proximité des sites industriels (action sur le bâti existant),
- la maîtrise du développement de l'urbanisation future.

Le dossier soumis à enquête publique comprend les pièces suivantes :
1° un notice de présentation décrivant les installations ou stockages à l'origine des risques, la nature et l'intensité de ceux-ci et exposant les raisons qui ont conduit à délimiter le périmètre d'exposition aux risques ;
2° un document graphique (ou un projet de zonage réglementaire) faisant apparaître le périmètre d'exposition aux risques et les zones et secteurs mentionnés respectivement aux articles L.515-15 et L.515-16 du code de l'environnement ;
3° un règlement comportant, s'il en a été décidé ainsi pour chaque zone ou secteur :
a) les mesures d'interdiction et les prescriptions mentionnées au 1° de l'article L.515-16 du code de l'environnement ;
b) les servitudes d'utilité publique instituées en application de l'article L.515-8 du code précité et les servitudes instaurées par les articles L.511-1 à L.511-7 du code de la défense ;
c) l'instauration éventuelle du droit de préemption,
d) les mesures de protection des populations prévues au IV de l'article L.515-16 du code de l'environnement ;
4° les recommandations tendant à renforcer la protection des populations formulées en application du V de l'article L.515-16 ;
5° Les avis des Personnes et Organismes Associés (POA) consultés le 7 mars 2022.

Dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du Préfet des Bouches du Rhône, place Félix Baret, CS 80001, 13282 Marseille Cedex 06, à la Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement (DCLE), Bureau des installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux (BITPM).

Le dossier du projet de PPRT est également disponible pendant toute la durée de l'enquête depuis le site de la Préfecture des Bouches du Rhône à l'adresse suivante :
https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/La-prevention/Plans-de-Prevention-des-Risques-Technologiques-PPRT

Afin que le public puisse prendre connaissance de l'ensemble des pièces du dossier, ce dernier sera également consultable sur un poste informatique pendant cette même durée à la Préfecture des Bouches du Rhône, place Félix Baret CS 80001 13282 Marseille Cedex 06, à la Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement (DCLE), Bureau des installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux (BITPM). Téléphone : 04.84.35.42.80 ou 04.84.35.42.72.

Est désigné en qualité de commissaire enquêteur :
Monsieur Didier RICHARD, Manager milieu industriel (ex PDG)

En application de la réglementation en vigueur au jour du déroulement de l'enquête publique, les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de COVID 19 (distanciation physique, mesures barrières, etc...) seront prises au cas par cas, en fonction des possibilités d'accueil du public et de la configuration des locaux sous la responsabilité de l'autorité municipale.

Des recommandations d'organisation pourront être examinées avec le commissaire enquêteur afin d'assurer l'équilibre entre les exigences de la sécurité sanitaire et l'information du plus large public.

Les frais occasionnés par la mise à disposition des moyens nécessaires à la sécurité sanitaire dans le prolongement du bon déroulement de l'enquête publique seront susceptibles d'être pris en charge par les porteurs du projet.

Le public devra se munir d'un masque lors de la consultation du dossier en mairie et lors des permanences du commissaire enquêteur.

Les pièces des dossiers ainsi que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, resteront déposés en Mairies de Fos sur Mer, Port Saint Louis du Rhône et Arles du 5 décembre 2022 au 10 janvier 2023 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner directement ses observations, propositions et contre propositions sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture des mairies de :
Fos sur Mer, Hôtel de Ville, Avenue René CASSIN, 13270 ;
Port Saint Louis du Rhône, Pôle Technique Municipal, 25 Avenue Marx Dormoy, 13230 ;
Arles, Direction du Développement Territorial, 11 rue Parmentier, 2ème étage, 13200.

Le dossier sera également consultable, et un registre d'enquête dématérialisé accessible, pendant toute la durée de l'enquête sur internet à l'adresse suivante : https://www.registredemat.fr/pprt-fos-ouest et ces mêmes remarques pourront être transmises par voie électronique à l'adresse ppt-fos-ouest@registredemat.fr

Ces observations, propositions et contre propositions pourront être également adressées, par correspondance, au commissaire enquêteur à la Mairie de Fos sur Mer, siège de l'enquête.

Les observations écrites, mentionnées ci-dessus, ainsi que les observations et propositions transmises par voie postale seront consultables au siège de l'enquête.

Les observations du public seront consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Le commissaire enquêteur recevra personnellement les observations du public :
en mairie de Fos sur Mer :
le lundi 5 décembre 2022 de 9h00 à 12h00
le mercredi 14 décembre 2022 de 14h00 à 17h00
le vendredi 23 décembre 2022 de 9h00 à 12h00
le mardi 3 janvier 2023 de 14h00 à 17h00
le vendredi 13 janvier 2023 de 14h00 à 17h00

en mairie de Port Saint Louis du Rhône :
le mercredi 7 décembre 2022 de 9h00 à 12h00
le lundi 19 décembre 2022 de 14h00 à 17h00
le lundi 9 janvier 2023 de 9h00 à 12h00

en mairie d'Arles,
le mardi 6 décembre 2022 de 9h00 à 12h00
le jeudi 5 janvier 2023 de 13h30 à 16h00

Le commissaire enquêteur pourra, s'il l'estime nécessaire, faire application des dispositions prévues aux articles R.123-14 à R.123-17 du code de l'environnement.

Le public pourra prendre connaissance des observations éventuelles en réponse des services instructeurs du PPRT, ainsi que du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur auprès des mairies concernées ainsi que sur le site internet de la Préfecture des Bouches du Rhône
http://www.bouches-du-rhone.pref.gouv.fr pendant au moins un an à compter de la date de la clôture de l'enquête.

La responsable du projet pour les services instructeurs est :
Madame Patricia COUDERC Direction Départementale des Territoires et de la Mer patricia.couderc@bouches-du-rhone.gouv.fr

L'autorité compétente pour prendre la décision d'approbation du PPRT « ROS OUEST » est le Préfet des Bouches du Rhône, après le cas échéant, l'avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

Cette décision sera prise sous la forme d'un arrêté préfectoral qui fera l'objet des mesures de publicité prévues à l'article R.515-46 du code de l'environnement.

Cette décision sera prise sous la forme d'un arrêté préfectoral qui fera l'objet des mesures de publicité prévues à l'article R.515-46 du code de l'environnement.

Aix Marseille Provence

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 PHASE 2

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

Dans le cadre du développement de son réseau de transports collectifs en site propre, en cohérence avec le Plan de Mobilités 2020-2030 ainsi que le volet Mobilités du Plan « Marseille en Grand », la Métropole Aix-Marseille-Provence engage la deuxième phase du prolongement du réseau de tramway de Marseille vers le Nord et vers le Sud.

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway T3 vers le Nord entre Capitaine Gèze et La Castellane, dans les 15ème et 16ème arrondissements de Marseille, et vers le Sud entre La Gaye et La Rouvière, dans le 9ème arrondissement de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera du jeudi 1er décembre 2022 au lundi 16 janvier 2023 inclus.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence et organisée sous l'égide de deux garants missionnés par la Commission Nationale du Débat Public, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de partager son avis sur les grands principes de l'opération.

Pour s'informer sur le projet, différents documents seront disponibles sur les lieux d'exposition suivants (dossier de concertation, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet
https://www.registre-numerique.fr/tramway-t3-phase2

Métropole Aix-Marseille-Provence
Le Pharo, 58 boulevard Charles Livon 13007 Marseille
du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h00

Mairie des 9ème et 10ème arrondissements
150 boulevard Paul Claudel 13009 Marseille
du lundi au vendredi de 09h00 à 11h45 et de 12h45 à 16h00

Mairie des 15ème et 16ème arrondissements
Parc François Billoux, 246 rue de Lyon 13015 Marseille
du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h00

Pour formuler des observations et propositions sur le projet :
- des registres papiers seront mis à la disposition du public dans les trois lieux dédiés à la concertation, aux jours et aux horaires d'ouverture indiqués
- un registre numérique sera accessible sur internet pendant toute la durée de la concertation à l'adresse suivante https://www.registre-numerique.fr/tramway-t3-phase2

Trois réunions publiques sont prévues :
Le jeudi 1er décembre 2022 à 18h au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence (Le Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007)
Le jeudi 8 décembre 2022 à 18h en salle de conseil de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements, 246 rue de Lyon (13015)
Le vendredi 6 janvier 2023 à 17h30 au gymnase de l'école de la Rouvière, 80 Bd du Redon (13009).

Les garants de la concertation se tiendront à la disposition du public aux lieux, jours et horaires suivants :
Mairie des 15ème et 16ème arrondissements Parc François Billoux, 246 rue de Lyon (13015)
Le 15 décembre 2022 de 13h30 à 16h00
Le 5 janvier 2023 de 9h30 à 12h

Mairie des 9ème et 10ème arrondissements 150 boulevard Paul Claudel (13009)
Le 12 janvier 2023 de 9h30 à 11h45

Les garants de la concertation peuvent être directement contactés par mail : mathias.bourissou@garant-cndp.fr et jean-francois.coumet@garant-cndp.fr

LA PROVENCE SA
Société anonyme au capital de 7 695 804 euros
Siège social : 248 avenue Roger Salengro - 13015 Marseille
RCS Marseille 056 905 691

Les administrateurs de la Société se sont réunis en Conseil d'Administration le mercredi 28 septembre 2022 sur convocation du Conseil d'Administration et ont décidé :
- De constater la démission de Stéphane TAPIE de son mandat d'Administrateur ;
De nommer comme administrateur en remplacement de Monsieur Stéphane TAPIE
Monsieur Guillaume HECHETSWEILLER
Né le 10 juin 1971, à Mont Saint Aignan
De nationalité française
Demeurant 120 rue d'Assas 75006 PARIS
Cette nomination est faite à compter de ce jour et pour la durée restant à courir du mandat d'Administrateur de Monsieur Stéphane Tapie soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire des Actionnaires qui statuera en 2025 sur les comptes arrêtés au 31 décembre 2024.

ANNONCES LÉGALES
MARCHÉS PUBLICS
DÉMATÉRIALISATION

Le service des annonces légales vous accompagne dans toutes vos démarches officielles (parutions presse, relais web, dématérialisation) en vous proposant des solutions adaptées à vos besoins.

CONTACTEZ NOTRE ÉQUIPE SPÉCIALISÉE
04 91 84 46 30 / 04 91 84 46 45
al@laprovence-mediaе.fr

La Provence Médias

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Annexe 3 - Certificats d'affichage réglementaire – Avis de concertation

METROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE
AFFICHAGE DU : 10 NOV 2022
AU : 16 JANV.2023 ..... inclus.

METROPOLE Aix MARSEILLE PROVENCE

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3
PHASE 2

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

Dans le cadre du développement de son réseau de transports collectifs en site propre, en cohérence avec le Plan de Mobilité 2020-2030 ainsi que le volet Mobilité du Plan « Marseille en Grand », la Métropole Aix-Marseille-Provence engage la deuxième phase du prolongement du réseau de tramway de Marseille vers le Nord et vers le Sud.

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway T3 vers le Nord entre Capitaine Gèze et La Castellane, dans les 15ème et 16ème arrondissements de Marseille, et vers le Sud entre La Gaye et La Rouvière, dans le 9ème arrondissement de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera **du jeudi 1er décembre 2022 au lundi 16 janvier 2023 inclus**.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence et organisée sous l'égide de deux garants missionnés par la Commission Nationale du Débat Public, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de partager son avis sur les grands principes de l'opération.

Pour s'informer sur le projet, différents documents seront disponibles sur les lieux d'exposition suivants (dossier de concertation, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet https://www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Métropole Aix-Marseille-Provence
Le Pharo, 58 boulevard Charles Livon - 13007 Marseille
du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Mairie des 9ème et 10ème arrondissements
150 boulevard Paul Claudel – 13009 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 11h45 et de 12h45 à 16h30

Mairie des 15ème et 16ème arrondissements
Parc François Billoux, 246 rue de Lyon – 13015 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Pour formuler des observations et propositions sur le projet :

- des registres papiers seront mis à la disposition du public dans les trois lieux dédiés à la concertation, aux jours et aux horaires d'ouverture indiqués

- un registre numérique sera accessible sur internet pendant toute la durée de la concertation à l'adresse suivante https://www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Trois réunions publiques sont prévues :

- Le **jeudi 1er décembre 2022 à 18h** au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007)

- Le **jeudi 8 décembre 2022 à 18h** en salle de conseil de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements, 246 rue de Lyon (13015)

- Le **vendredi 6 janvier 2023 à 17h30** au gymnase de l'école de la Rouvière, 83 Bd du Redon (13009).

Les garants de la concertation se tiendront à la disposition du public aux lieux, jours et horaires suivants :

- Mairie des 15ème et 16ème arrondissements. Parc François Billoux, 246 rue de Lyon (13015)
  - Le 15 décembre 2022 de 13h30 à 16h30
  - Le 5 janvier 2023 de 8h30 à 12h
- Mairie des 9ème et 10ème arrondissements. 150 boulevard Paul Claudel (13009)
  - Le 12 janvier 2023 de 8h30 à 11h45

Les garants de la concertation peuvent être directement contactés par mail : mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr et jean-francois.coumel@garant-cndp.fr

METROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE
AFFICHAGE DU : 10 NOV.2022
AU : 16 JANV.2023 ..... inclus.

CERTIFICAT D'AFFICHAGE
N°22/1330

Le Maire des 9ème et 10ème arrondissements

de la Ville de Marseille

certifie avoir fait afficher

à la Mairie des 9ème et 10ème arrondissements

DU 10 NOVEMBRE 2022 AU 16 JANVIER 2023 INCLUS

L'AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE CONCERNANT LES EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 PHASE 2.

Fait à Marseille,
Le 17 janvier 2023

Le Maire d'Arrondissements

Anne-Marie D'ESTIENNE D'ORVES

Par délégation

Le Directeur Général des Services

Christophe CAPUANO

CERTIFICAT D'AFFICHAGE
N°22/1330

Le Maire des 15ème et 16ème arrondissements

de la Ville de Marseille

certifie avoir fait afficher

à la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements

DU 10 NOVEMBRE 2022 AU 16 JANVIER 2023 INCLUS

L'AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE CONCERNANT LES EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 PHASE 2.

Fait à Marseille,
Le 17 janvier 2023

Le Maire d'Arrondissements

Nadia BOULAINSEUR

Par délégation

Le Directeur Général des Services

Jean-Paul CUTAYAR

M. Jean-Paul CUTAYAR
Directeur Général des Services
Mairie des 15e et 16e arrts de Marseille

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Annexe 4 – Page dédiée au déroulé de la concertation sur le site institutionnel de la Métropole

Concertation publique sur la phase 2 de l'extension nord et sud du tramway

Mobilité / Transports | Tramway

Concertation publique sur la phase 2 de l'extension nord et sud du tramway

PARTAGER

Du 1er décembre 2022 au 16 janvier 2023, informez-vous et exprimez-vous sur la phase 2 du prolongement du tramway vers le nord et le sud de Marseille. Ce projet, porté par la Métropole, sera structurant pour le développement du réseau de transport à haut niveau de service.

L'extension du tramway au nord et au sud de Marseille 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.

Cette opération d'extensions Nord et Sud de la ligne 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 2025.
- La Phase 2, dont la mise en service est prévue à partir de 2029.

La concertation préalable, ouverte au public du 1er décembre 2022 au 16 janvier 2023, concerne la phase 2 du projet.

- Au nord, la phase 2 de cette extension prolongera la ligne de tramway T3 jusqu'à La Castellane, depuis le futur terminus Gèze qui, lui, sera réalisé dans le cadre de la phase 1.
- Au sud, le tracé reliera la Gaye à la résidence de la Rouvière.

Cette deuxième phase, dont la mise en service est prévue à partir de 2029, s'inscrit parmi les 15 projets prioritaires du volet mobilité du Plan Marseille en Grand.

Vos contributions sont essentielles car elles nourrissent les études de conception

Les habitants sont invités à prendre connaissance du projet et à donner leurs avis sur les grands principes de l'opération.

À l'issue de cette phase de concertation, des études détaillées seront menées par le futur maître d'œuvre de l'opération. Le projet sera à nouveau présenté au public dans le cadre de l'enquête publique préalable aux travaux d'infrastructures.

Dans la continuité de la première phase d'extension

La seconde phase d'extension consiste à poursuivre le prolongement du tramway vers le nord, entre Capitaine Gèze et la Castellane, dans les 15e et 16e arrondissements, et vers le sud, entre la Gaye et la Rouvière, dans le 9e arrondissement. La longueur totale de cette extension est comprise entre 7,8 km et 8,6 km, selon la variante de tracé qui sera retenue au nord.

Au nord

D'une longueur de 6,3 à 7,1 km, le tracé de l'extension nord s'étend du futur terminus Gèze à la Castellane. Le prolongement au nord comprend deux alternatives de tracé, et 10 à 11 nouvelles stations.

Dynamiser un secteur à fort potentiel

Les nouvelles stations amélioreront sensiblement la desserte par les transports publics de secteurs densément peuplés et dont le potentiel de développement économique est important. En permettant une liaison directe vers le centre ville et les lignes de transport structurantes (TER et métro), le projet permettra également le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires.

Le tramway s'intègrera pleinement dans le futur pôle d'échanges multimodal de Saint-André, qui comprendra une nouvelle halte ferroviaire TER, un parking-relais et plusieurs lignes de bus.

Au sud

Le tramway reliera ainsi un quartier clé, qui abrite plus de 16 000 habitants et 5 000 emplois, et qui, aujourd'hui, n'est pas desservi par un transport en commun structurant.

Améliorer la desserte d'un quartier dense

La station terminus du tramway sera implantée en contrebas de la résidence de la Rouvière, une copropriété qui regroupe, à elle seule, plus de 5 000 habitants et qui, aujourd'hui, n'est pas desservie par un transport en commun structurant.

Informez-vous, exprimez-vous

Concertation en ligne

www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

Registres papier dans les lieux d'exposition

Métropole Aix-Marseille-Provence
Le Pharo
58, boulevard Charles Livon
13007 Marseille

Mairie des 15e/16e arrondissements
246, rue de Lyon
13015 Marseille

Mairie des 9e/10e arrondissements
150, boulevard Paul Claudel
13009 Marseille

Réunions publiques

Le 1er décembre 2022, à 18 h
À la Métropole Aix-Marseille-Provence
Le Pharo
58, boulevard Charles Livon
13007 Marseille

Le 8 décembre 2022, à 18h
À la mairie des 15e et 16e arrondissements
246, rue de Lyon
13015 Marseille

Le 6 janvier 2023, à 17h30
Au gymnase de l'école de la Rouvière
83, boulevard du Redon
13009 Marseille

Plus de détails sur la seconde phase d'extension du tramway

Plus d'infos sur les 15 projets de mobilité engagés par la Métropole pour transformer le territoire

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

ANNEXES

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 1er 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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Novembre 2022 - Janvier 2023

Revue de Presse

- Concertation extension du tramway T3

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

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

CONCERTATION PREALABLE

Revue de presse

21.09.2022 : Article de **TPBM** au sujet de la désignation des deux garants de la concertation.

01.12.2022 : Article de **Made in Marseille** au sujet du lancement de la concertation publique.

01.12.2022 : Article de **Marsactu** au sujet du lancement de la concertation publique.

05.12.2022 : Article de **TPBM** au sujet du lancement de la concertation publique.

08.12.2022 : Article de **Marsactu** au sujet de la concertation publique.

09.12.2022 : Article de **La Marseillaise** au sujet de la deuxième réunion publique en mairie du 15e et 16e arrondissement.

10.12.2022 : Article de **La Provence** au sujet de la deuxième réunion publique en mairie du 15e et 16e arrondissement.

10.12.2022 : Encadré de **La Provence** au sujet de la concertation publique.

30.12.2022 : Article de **Made in Marseille** au sujet de la fin de la concertation publique et du lancement des travaux phase 1 place Castellane.

31.12.2022 : Encadré de **La Marseillaise** au sujet de la fin de la concertation publique et du lancement des travaux phase 1 place Castellane.

03.01.2023 : Article de **La Marseillaise** au sujet de la fin de la concertation publique.

06.01.2023 : Encadré dans **la Provence** au sujet de la dernière réunion de concertation publique à l'école de la Rouvière.

07.01.2023 : Article de **La Marseillaise** au sujet de la dernière réunion de concertation publique à l'école de la Rouvière.

08.01.2023 : Article de **La Provence** au sujet de la dernière réunion de concertation publique à l'école de la Rouvière.

15.01.2023 : Article de **La Provence** - Interview de Monsieur Bourrissoux, garant de la concertation

28.01.2023 : Article de **La Provence** - Interview de Madame Boulainseur, maire des 15e et 16e arrondissements

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Mercredi 30 Novembre 2022

LA MÉTROPOLE AGIT, MARSEILLE CHANGE

CONCERTATION PUBLIQUE T3 PHASE 2 : LE TRAMWAY VA ENCORE PLUS RAPPROCHER LE NORD ET LE SUD DE MARSEILLE

Plus d'une année après le lancement du volet transport du plan Marseille en Grand, la Métropole accélère son action et multiplie les projets visant à faciliter les déplacements de 1,8 million de Marseillais au cœur d'un territoire en pleine transformation. Objectif : permettre à chaque Métropolitain d'être à seulement 15 minutes d'un accès au réseau express métropolitain. C'est avec cette ambition que la Métropole entend donc étendre le tramway T3 au nord et au sud, pour constituer un axe qui sera la colonne vertébrale de la mobilité au sein de l'agglomération marseillaise. Ce projet, très attendu par les habitants, est aujourd'hui au centre des enjeux de qualité de vie, de requalification urbaine et de développement durable, permettant de proposer une alternative au tout-voiture à Marseille.

C'est dans ce cadre que la concertation publique sur le projet d'extension du T3 phase 2 se tiendra du 1er décembre 2022 au 16 janvier 2023 inclus, séquencée de trois réunions publiques.

Le projet prévoit une extension du tramway au Nord, qui ira de Capitaine Gèze à la cité La Castellane, et au Sud, de La Gaye à La Rouvière. Cette seconde phase du projet permettra notamment le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires, aujourd'hui peu accessibles en transports en commun, et renforcera l'accès à plusieurs grands équipements (lieux d'enseignement, mairie…) et pôles d'activités. Il assurera aussi la connexion au réseau ferroviaire TER par le pôle d'échanges multimodal de Saint-André. Afin de permettre la réalisation de cette ambition métropolitaine, quatorze nouvelles stations seront créées.

Concrètement, depuis la station Capitaine Gèze, le tramway rejoindra le lycée Saint-Exupéry, via la rue de Lyon et le chemin de la Madrague-Ville. Il remontera ensuite jusqu'à La Castellane en passant par le futur pôle d'échanges de Saint-André. Soit une extension de 7,1 km. Au sud, à partir de La Gaye, le tracé empruntera le chemin de la Colline Saint-Joseph jusqu'au terminus de la ligne, en contrebas de la vaste copropriété de la Rouvière et de ses 8 000 habitants, avec un prolongement de 1,5 km.

Calendrier de la concertation publique :

- **Le jeudi 1er décembre 2022, à 18h, au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence** : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007).
- **Le jeudi 8 décembre 2022, à 18h, en salle de conseil de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements**, 246 rue de Lyon (13015).
- **Le vendredi 6 janvier 2023 à 17h30 au gymnase de l'école de la Rouvière**, 83 boulevard du Redon (13009)

CONTACT PRESSE
Service Presse
T : 04 91 99 79 74
presse@ampmetropole.fr

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

La CNDP désigne les garants de la concertation sur l’extension du tramway marseillais

Urbanisme - Publié le 21 septembre 2022 à 14h00, par William Allaire

La commission nationale du débat public (CNDP) vient de désigner les garants qui piloteront la concertation préalable à la seconde phase de l’extension nord/sud du tramway de Marseille.

Mathias Bourrissoux et Jean-François Coumel sont les deux garants désignés par la commission nationale du débat public (CNDP) pour superviser la concertation préalable à la seconde phase du projet d’extension nord et sud du tramway de Marseille. (M. Colin)

Mathias Bourrissoux et Jean-François Coumel sont les deux garants désignés par la commission nationale du débat public (CNDP) pour superviser la concertation préalable à la seconde phase du **projet d’extension nord et sud du tramway de Marseille**. Programmée pour le dernier trimestre 2022, cette plongée dans l’arène démocratique vise à permettre au public de se prononcer sur ce projet d’**allongement de la ligne 3 du tramway** au nord, entre le pôle d’échanges de Capitaine Gèze (15e) et la cité La Castellane (16e), sur 6,3 à 7,1 kilomètres via dix à onze stations selon les variantes retenues, et au sud, entre La Gaye (9e) et la Rouvière (9e), sur 1,5 kilomètre via trois stations.

Le projet, inscrit sur le plan de mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) approuvé fin 2021, prévoit par ailleurs le renforcement du pôle d’échanges du lycée Saint-Exupéry et la création d’un pôle d’échange multimodal à Saint-André, un équipement qui accueillera une nouvelle halte ferroviaire TER, un parking relais et plusieurs lignes de bus.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Ingérop et Ilex en charge de l’extension du tramway vers la place du Quatre-Septembre

Un coût estimé à 400 M€

Alors que les premières estimations laissent apparaître un coût d’environ 400 M€, la concertation devrait permettre d’affiner le tracé de ces deux tronçons du réseau de Transports en commun en site propre (TCSP) dont la **mise en service est attendue à l’horizon 2030**.

Aix-Marseille Provence : 3,5 milliards d'euros pour en finir avec le tout voiture

Au nord, la Métropole AMP privilégie un tracé longeant l’autoroute A 55 depuis le lycée Saint-Exupéry, via la traverse Pradel, pour rejoindre le pôle d'échanges de la future station de Saint-André. La Ville de son côté souhaiterait un passage par le littoral afin de desservir le noyau villageois de Saint-André. Une option plus longue d’environ 1 kilomètre et techniquement plus complexe : la desserte littorale impliquerait la **réalisation de deux ouvrages d’art** pour franchir la voie ferrée... solution mécaniquement plus coûteuse que le tracé direct mais dont le surcoût pourrait être compensé par le gain de fréquentation induit.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Les habitants invités à donner leur avis pour la concertation sur l'extension du tramway

PAR LA RÉDACTION - LE IL Y A 5 JOURS

La Métropole lance la concertation publique de la phase 2 de l'extension du tramway. Les habitants sont invités à donner leur avis sur le projet.

C'est parti pour la phase 2 de l'extension de la ligne 3 du tramway entre le Nord et le Sud de Marseille. La Métropole Aix-Marseille-Provence lance la concertation publique ce jeudi 1er décembre et jusqu'au 16 janvier 2023 inclus. Trois réunions publiques seront organisées, dont la première demain au Pharo.

Le projet d'extension du tramway Nord-Sud

Le projet prévoit une extension du tramway au Nord, qui ira de Capitaine Gèze à la cité La Castellane, et au Sud, de La Gaye à La Rouvière. La seconde phase du projet permettra le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires, aujourd'hui peu accessibles en transports en commun.

Il assurera aussi la connexion au réseau ferroviaire TER par le pôle d'échanges multimodal de Saint-André. Afin de permettre la réalisation de cette ambition métropolitaine, quatorze nouvelles stations seront créées.

Concrètement, depuis la station Capitaine Gèze, le tramway rejoindra le lycée Saint-Exupéry, via la rue de Lyon et le chemin de la Madrague-Ville. Il remontera ensuite jusqu'à La Castellane en passant par le futur pôle d'échanges de Saint-André. Soit une extension de 7,1 km. Au sud, à partir de La Gaye, le tracé empruntera le chemin de la Colline Saint-Joseph jusqu'au terminus de la ligne, en contrebas de la vaste copropriété de la Rouvière et de ses 8 000 habitants, avec un prolongement de 1,5 km.

Calendrier de la concertation publique

- Jeudi 1er décembre 2022, à 18h, au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo – 58 boulevard Charles Livon (13007)
- Jeudi 8 décembre 2022, à 18h, en salle de conseil de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements, 246 rue de Lyon (13015)
- Vendredi 6 janvier 2023 à 17h30 au gymnase de l'école de la Rouvière, 83 boulevard du Redon (13009)

toutes les brèves

Local et responsable, le Marché brut de Noël revient à Bompard dimanche

Les habitants invités à donner leur avis pour la concertation sur l'extension du tramway

Renaud Muselier rejoint le parti présidentiel Renaissance

1 Partages

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Web FRA

Marsactu

marsactu.fr

Famille du média : **Médias régionaux (hors PQR)**
Audience : **78422**
Sujet du média : **Actualités-Infos Générales**

1 Decembre 2022
Journalistes : **-**
Nombre de mots : **221**

Visualiser l'article

Lancement de la concertation publique sur l'extension du tram T3 au Nord et au Sud

À compter de ce jeudi 1er décembre, et jusqu'au 16 janvier prochain, les habitants qui le désirent sont invités à prendre part à la concertation publique autour la deuxième phase du chantier de l'extension du tram T3 vers le nord, entre Capitaine-Gèze et La Castellane, dans les 15 e et 16 e arrondissements de Marseille, et vers le sud, entre La Gaye et La Rouvière, dans le 9 e arrondissement de Marseille. Au nord, les tracés envisagés comporteraient une dizaine de stations sur 6,3 à 7,1 kilomètres. Tandis qu'au sud, l'extension s'étendrait sur 1,5 kilomètre en trois stations.

La métropole Aix-Marseille-Provence pilote cette opération qui s'inscrit dans le plan Marseille en grand, dont le volet transports ambitionne notamment à désenclaver les quartiers Nord marseillais. Les riverains qui souhaitent s'informer et donner leur avis sur le projet peuvent participer à cette concertation préalable en se rendant dans les mairies des 15 e et 16 e et des 9 e et 10 e arrondissements, tout comme au siège d'Aix-Marseille-Provence métropole au Pharo.

Trois réunions publiques sont prévues : ce jeudi 1er décembre à 18h au Palais du Pharo, jeudi 8 décembre à 18h à la mairie des 15/16 et vendredi 6 janvier à 17h30 au gymnase de la Rouvière.

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Marseille : que pensez-vous de l'extension nord et sud du tramway ?

Avant de prolonger le tramway vers le sud et le nord de Marseille, la métropole Aix-Marseille Provence lance une concertation publique. Il s'agit de la phase 2 de l'extension.

D. R. - L'extension du tramway sud et nord est soumis à enquête publique.

URBANISME BOUCHES-DU-RHÔNE Publié le 05 décembre 2022 à 10h50, Frédéric DELMONTE

Jusqu'où sera prolongé **le tramway au sud et au nord de Marseille** ? Avant de lancer ce chantier de titan, la métropole Aix-Marseille Provence lance **une concertation publique**. Du 1er décembre 2022 au 16 janvier 2023, vous pouvez vous informer et surtout vous exprimer sur la phase 2 du prolongement. « *L'extension du tramway au nord et au sud de Marseille 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. Cette opération d'extensions nord et sud de la ligne T3 représente environ 14 km d'infrastructures nouvelles* », détaille la métropole.

Elle se décompose en deux phases : « L*a phase 1, déjà engagée avec une mise en service prévue pour 2025 et la phase 2, dont la mise en service est prévue à partir de 2029* ».

A lire aussi Aix-Marseille Provence : quel réseau de transports publics après 2030 ?

La **concertation préalable**, ouverte au public du 1er décembre 2022 au 16 janvier 2023, concerne la phase 2 du projet. « *Les habitants sont invités à prendre connaissance du projet et à donner leurs avis sur les grands principes de l'opération. À l'issue de cette phase de concertation, des études détaillées seront menées par le futur maître d'œuvre de l'opération. Le projet sera à nouveau présenté au public dans le cadre de l'enquête publique préalable aux travaux d'infrastructures* », précise la métropole.

La concertation peut se faire en ligne ici. Des registres papier son également consultables au palais du Pharo ou dans les mairies des 5e/16e et 9e/10e arrondissements.

Réunions publiques

- Le 1er décembre 2022, à 18 h, au Pharo 58, boulevard Charles Livon 13007 Marseille
- Le 8 décembre 2022, à 18 h, à la mairie des 15e/16e arrondissements, 246, rue de Lyon 13015 Marseille
- Le 6 janvier 2023, à 17 h 30, au gymnase de l'école de la Rouvière, 83, boulevard du Redon 13009 Marseille

Partager :

AUTEUR
Frédéric DELMONTE
Journaliste

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Web FRA

Marsactu

marsactu.fr

Famille du média : **Médias régionaux (hors PQR)**
Audience : **78422**
Sujet du média : **Actualités-Infos Générales**

8 Decembre 2022
Journalistes : **Benoît Gilles**
Nombre de mots : **1460**

Visualiser l'article

Un terminus, quatre tracés : le tramway nord cherche encore son chemin

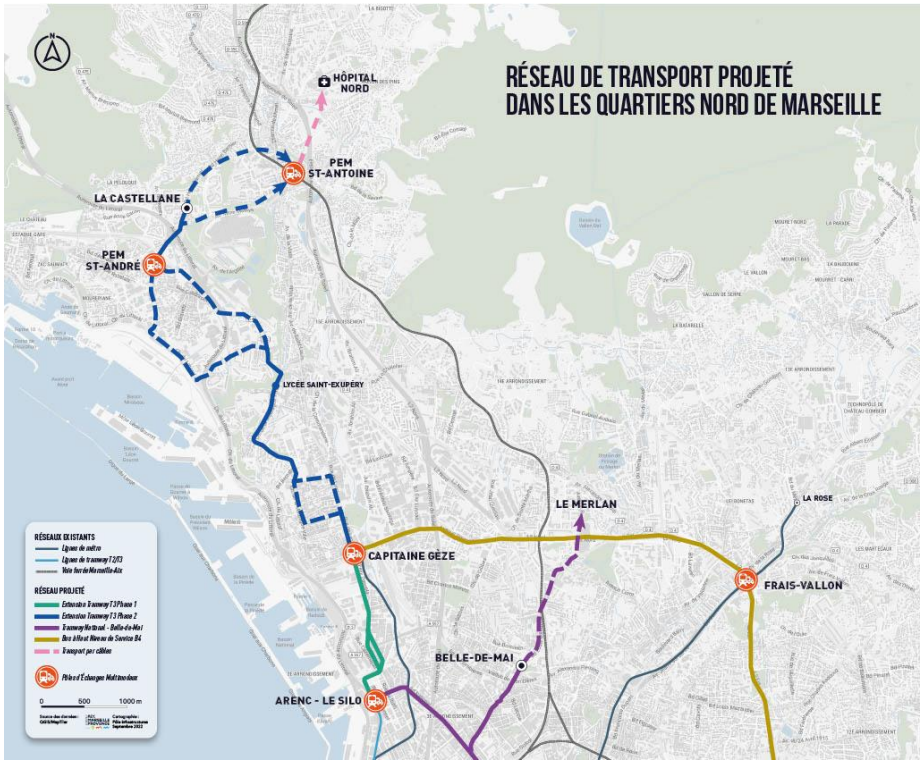
Jusqu'au 16 janvier, la métropole concerte le public sur son projet d'extension au nord et au sud de son réseau de tramway. Destination prioritaire, le nord est le projet qui présente le plus de points noirs. Passage en revue des difficultés à régler avant la mise en service espérée en 2030.

Avant les travaux, les mots. Ce jeudi, la mairie de secteur des 15/16 propose la seconde réunion de concertation de l'extension nord et sud du tramway. Alors que les travaux sont en cours vers la station Gèze d'un côté, et le Cabot de l'autre, la métropole consulte le public pour pousser plus loin son réseau de transports en commun, boosté par le milliard d'euros du plan Marseille en grand. Au sud, la petite virgule d'1,5 kilomètre en trois stations entre le boulevard de la Gaye et la Rouvière n'amène pas de difficulté particulière.

En revanche, en abordant les territoires escarpés du nord, le tracé offre plusieurs variantes et autant de motifs d'empoignade qui risquent d'animer cette première réunion *in situ* . En poussant jusqu'à La Castellane, tout au bout du 16e arrondissement, la métropole avance en *terra incognita* , tant les projets de transports collectifs sont rares dans cette partie de la ville. Sorti de l'indigente ligne de bus à " haut niveau de service B2 qui monte à Notre-Dame-Limite, il faut éplucher les photos sépia pour voir un transport collectif en site propre à cet endroit. Petit passage en revue des points durs du tracé soumis à concertation.

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023



La carte de la ligne de tramway et ses variantes. Crédit : Aix Marseille Provence Métropole.

PASSER LA RUE DE LYON

Sur les planches du plan local d'urbanisme en vigueur, une large bande de petits carreaux

245419 AIX-MDIA - CISION 367982927

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Raccordement de la rue de Lyon à l'avenue Ibrahim-Ali (crédit : Aix Marseille Provence)

rose embrasse le début de la rue de Lyon, à la Cabucelle, en débordant très largement sur les immeubles qui longent cette voie passante. À cet endroit, un tramway ne passe pas si l'on conserve les deux voies destinées aux véhicules et les lignes de bus. Pour pallier l'embolie, la métropole prévoit un pontage en raccordant la voie actuelle à sa voisine, l'avenue Ibrahim-Ali. Ce raccord à double sens doit longer l'actuelle voie SNCF en rognant un bout du parc François-Billoux.

Du côté de la mairie de secteur, installée au milieu du parc, on ne voit pas arriver les bûcherons avec les poings faits. Cette période de travaux devrait coïncider avec l'ouverture d'un parc à Bougainville et la mise en chantier de son immense voisin des Aygalades. L'abandon d'une petite partie du parc Billoux ne sera donc pas un trop grand sacrifice alors que le vert est appelé à être la nouvelle couleur dominante du bas du 15e.

KIF-KIF ENTRE MÉDITERRANÉE ET MARDIROSSIAN

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Les deux variantes permettant le raccordement à la Madrague-Ville. (crédit : Aix Marseille Provence)

Le tracé connaît sa première vraie variante juste après la mairie de secteur au moment de virer vers l'ouest pour rejoindre la Madrague-Ville. La concertation propose de débattre de deux tracés, l'une par le boulevard de la Méditerranée, l'autre par la traverse Mardirossian. Le premier parcours permet de quitter aussitôt la rue de Lyon, alors que la variante Mardirossian, doublonne en partie avec le trajet des bus qui rejoignent Saint-Antoine.

En passant par le boulevard de la Méditerranée, le tramway entraînerait la suppression d'une voie dédiée aux voitures et rend plus complexe l'installation d'une piste cyclable. En revanche, les deux variantes nécessitent des expropriations, notamment pour assurer les virages à 90 degrés. La variante Méditerranée offre l'avantage d'être située en bordure de la Cabucelle, un quartier concerné par un projet de renouvellement urbain. Les aménagements extérieurs pourront s'accompagner d'une réhabilitation du bâti.

LA VARIANTE LITTORALE TIENT LA CORDE

Longtemps, la métropole a brocardé l'indécision de la Ville quant au tracé que devrait emprunter le tramway pour rejoindre La Castellane. Après une pause forcée pour reprendre les études, la hache est enterrée entre les deux institutions et la métropole propose deux tracés pour rejoindre les grandes cités de Saint-Henri. La variante initiale descend au plus court vers Saint-André en longeant l'autoroute A55 et la voie ferrée. La seconde plonge vers Consolat-Mirabeau et rejoint le chemin du littoral. *" Cela s'est senti lors de la réunion initiale au Pharo : les gens présents ont clairement exprimé leur préférence pour cette variante* , indique Audrey Gatian, l'adjointe au maire de Marseille chargée des mobilités. *Tout simplement parce qu'elle permet de desservir plus de monde et d'entreprises. C'est d'abord pour cela qu'on réalise un tramway.*

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Dans les documents soumis à concertation, la variante sud offre un temps de parcours rallongé de trois petites minutes pour 800 mètres et une station supplémentaires. *" Mais il pourra desservir 4000 personnes supplémentaires : 1000 habitants en plus et 3000 employés du secteur, c'est énorme* , s'enthousiasme l'adjointe. *Or, on sait que ce secteur de la ville a un énorme problème d'accès à l'emploi, en partie dû à ces questions de transport.* En empruntant la partie sud de l'arrondissement, le tramway desservira plusieurs zones d'activités, aujourd'hui uniquement accessibles par la route.

Le tracé dit de la traverse du Pradel offre une *" insertion confidentielle* dans le quartier Saint-André. En revanche, au sud, elle permet une requalification d'un boulevard très urbain et peu arboré. Là encore, le tracé borde un périmètre dit de renouvellement urbain, à Consolat-Mirabeau.

LE POINT NOIR DU SURCOÛT

Si la variante Sud offre de nets avantages en termes de desserte, elle est clairement beaucoup plus coûteuse avec 50 millions d'euros supplémentaires. Cela représente l'équivalent des deux tiers du bout de ligne qui doit rejoindre la place du 4 septembre, via la rue de Rome. *" Cela tombe bien, on n'en veut pas de ce tramway. La métropole n'a qu'à mettre l'argent sur le désenclavement du nord, ce qui est notre priorité et celle du chef de l'État* " , s'amuse Audrey Gatian.

245419 AIX-MDIA - CISION 367982927

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Cet important surcoût s'explique par l'allongement du trajet, la réalisation d'une station supplémentaire, mais aussi d'importants travaux, notamment dus à la traversée sous deux voies ferroviaires. " *On ne peut pas suspendre un projet à son coût, il faut aussi tenir compte des enjeux* , reprend Audrey Gatian. *La SNCF sera en plein travaux de la LNPCA [ligne nouvelle PACA, ndlr], il s'agit donc de voir comment les deux opérations peuvent se phaser* " . De plus, cette partie du trajet est la plus éloignée du point de départ des travaux. Les études nécessaires peuvent donc se faire en parallèle des travaux dans le 15e arrondissement.

Dernier petit détail de taille : les deux variantes passent au-dessus d'importantes conduites de gaz qui obligent à un dévoiement. Celle de l'ouest est la plus large. Elle engendre un autre surcoût et un nouveau délai. Les documents évaluent à *" un à deux ans* le glissement du calendrier dû à ces travaux supplémentaires.

L'INCONNUE DE LA MONTÉE VERS SAINT-ANTOINE

Pour l'heure, le projet a pour terminus La Castellane-Bricarde et ses quelque 8000 habitants. Mais, en pointillés, l'une des cartes du dossier de concertation offre deux tracés pour rejoindre le pôle d'échange multimodal de Saint-Antoine. Depuis près de 20 ans, la puissance publique prévoit que les réseaux de transports en site propre convergent vers la gare de Saint-Antoine, d'où un train part vers Aix toutes les 15 minutes en heures de pointe. À terme, le tramway a donc vocation à rejoindre le noyau villageois en grimpant la forte pente du boulevard Henri-Barnier. " *Cela n'a pas de sens de finir en cul-de-sac à La Castellane* , constate Audrey Gatian. *Dans notre contribution à l'enquête publique, la Ville de Marseille va réaffirmer sa volonté de voir le tramway rejoindre Saint-Antoine* " .

Dès la rentrée, la présidente de la métropole, **Martine Vassal**, a déjà donné son accord de principe à ce nouveau tronçon. *" Nous ne l'avons pas intégré à la concertation pour ne pas la retarder davantage car cela aurait nécessité d'attendre le rendu d'études supplémentaires, mais nous avancerons sur le sujet d'ici à l'enquête publique* , commente-t-on au sein de l'institution. Cette portion nécessitera de creuser pour pallier la forte déclivité et permettre aux rames de monter jusqu'à l'ancien domaine de Foresta. Ensuite, il sera question de rejoindre l'hôpital Nord, mais c'est déjà une autre histoire.

245419 AIX-MDIA - CISION 367982927

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Presse écrite FRA

La Marseillaise

Famille du média : **PQR/PQD (Quotidiens régionaux)**

Périodicité : **Quotidienne**

Audience : **68136**

Sujet du média : **Actualités-Infos Générales**

Edition : **09 decembre 2022 P.4**

Journalistes : **Yves Souben**

Nombre de mots : **654**

ACTUALITÉ LOCALE

Les débats animés ont parfois nécessité l'intervention des garants de la consultation publique. PHOTO Y.S.

Le tram dans les quartiers Nord, la nécessité en débat

245420 AIX-MI - CISION 8997024600502

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet

MARSEILLE

La deuxième réunion de la concertation publique de la phase 2 d'extension du tram T3 était organisée jeudi soir à la mairie des 15-16. Inquiétudes et impatience se mêlent pour un projet attendu.

« *Apportez des chaises, on est tous debout au fond !* » Ce jeudi soir, en maire des 15-16, la réunion publique sur l'extension du tram dans les quartiers Nord fait salle comble. Prévue pour durer jusqu'au 16 janvier, la consultation doit permettre de trancher sur les options prises pour le tracé du T3 entre le pôle d'échange Capitaine-Gèze, où il arrivera en 2025, et la Castellane, avec une mise en service prévue pour 2029.

Au-delà de la circulation sur la rue de Lyon, c'est l'option du chemin à suivre après le lycée Saint-Exupéry qui fait débat. D'un côté, un passage par la traverse du Pradel, plus directe. De l'autre, un détour par le littoral, qui allongerait de 800 mètres l'extension de la ligne de tramway, mais toucherait plus d'habitants et de zones d'emploi.

« *La question des transports est centrale pour le Nord de la ville* », introduisait la maire de secteur, Nadia Boulainseur (DVG). « *Je ne veux plus entendre des enfants dire : on descend à Marseille. C'est inacceptable.* » Après les réticences de la Métropole à donner la priorité au nord, même le vice-président de la RTM et de la commission transports métropolitaine, Frédéric Guelle (UDI), reconnaît cette urgence : « *La Canebière ne doit plus être une frontière.* »

À quand le métro jusqu'à l'hôpital Nord ?

« *Je suis habitante à la Castellane, cela fait depuis 2015 qu'on attend ça,* témoigne une femme, debout au fond de la salle. *Le matin, mon fils lycéen se lève à 6h, il rentre à 22h, il doit aller à pied de Gèze à Castellane !* » Les témoignages s'enchaînent, les inquiétudes aussi. Sur les problèmes de circulation, de possibles retards, d'indemnisation des commerçants, d'expropriations. « *Après le concours de maître d'œuvre, il va y avoir un travail très long et très technique d'études, c'est à ce moment-là que seront précisées toutes les incidences en termes d'emprises foncières* », répond Claude Faucher, directeur général adjoint mobilité de la Métropole.

Au fil des interventions, ils sont plusieurs aussi à réclamer le passage par le littoral. « *Il n'y a pas seulement des habitants, il y a aussi des emplois !* » insiste une participante. En face, la maire de secteur et l'adjointe chargée des grands projets, Samia Ghali (DVG), applaudissent. « *C'est la variante la plus juste* », défend cette dernière.

Mais face au projet proposé, plusieurs prises de parole réclament plutôt « *le métro à l'hôpital Nord et le tramway à l'Estaque* ». « *On s'est battus pour obtenir le tramway, on l'a obtenu, on ne va pas dire non maintenant parce qu'on veut un métro* », rétorque Samia Ghali.

Yves Souben

Pour contribuer à l'enquête publique : www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

LE DÉTOUR PAR LE LITTORAL EN CHIFFRES

4 000

C'est le nombre de personnes supplémentaires qui seraient desservies par le tracé obliquant vers le littoral après le lycée Saint-Exupéry. En particulier, ce détour desservirait le quartier prioritaire Consolat Mirabeau, ainsi que les bassins d'emplois du Grand port maritime de Marseille.

800

Ce tracé rallongerait l'extension du tramway T3 de 800 mètres, passant de 6,3 km à 7,1 km. Cela nécessiterait aussi l'implantation d'une station de plus, avec onze arrêts au lieu de dix au nord pour l'option passant par la traverse du Pradel, en trois minutes de trajet supplémentaires.

50 millions

C'est le surcoût de l'option « littoral » par rapport à l'option « Pradel ». Un surcoût déjà pris en charge dans l'enveloppe allouée, insiste l'adjointe chargée des grands projets, Samia Ghali. En particulier, cela nécessite d'agrandir un pont de la SNCF, ce qui risque d'allonger la durée des travaux jusqu'à 18 mois.

245420 AIX-MI - CISION 8997024600502

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Presse écrite FRA

La Provence

Famille du média : **PQR/PQD (Quotidiens régionaux)**

Périodicité : **Quotidienne**

Audience : **510000**

Sujet du média : **Actualités-Infos Générales**

Edition : **10 decembre 2022 P.4**

Journalistes : **Laurence MILDONIAN**

Nombre de mots : **827**

Dans les quartiers Nord, le tram plus attendu que jamais

La réunion de concertation sur la phase 2 de l'extension de la ligne 3 a mis en exergue, jeudi, l'urgence à développer les transports au nord de la ville

A 18 h, jeudi soir, ils n'étaient qu'une cinquantaine à avoir pris place dans la salle de la mairie des 15e et 16e arrondissements pour assister à la réunion publique de concertation sur l'extension de la ligne 3 du tramway. Une demi-heure après, l'afflux permanent d'une trentaine de retardataires arrivés malgré la pluie qui venait de s'abattre sur eux, illustrait à merveille le thème du jour: leurs retards étaient dus à un "problème de transport".

La concertation publique s'est ouverte le 1er décembre pour recueillir les avis et propositions du public concernant le projet d'extension de la ligne 3 du tramway, entre la future station Capitaine-Gèze (15e) et La Castellane (16e) au nord et entre le futur arrêt La Gaye (9e) et La Rouvière (9e) au sud. Difficile, de prime abord, de se projeter sur le second prolongement d'une ligne dont les travaux de la première extension ne seront livrés que fin 2025.

La Métropole a présenté les tracés étudiés, prenant soin de préciser qu'il ne s'agissait là que de propositions à affiner. Dans les quartiers Nord, 7 km de rails supplémentaires sont envisagés, avec deux variantes soumises à concertation.

> "Entendre nos jeunes des quartiers dire 'je descends à Marseille', ça me brise le cœur..."

La première offre un choix entre un passage du côté de la traverse Mardirossian et un autre du côté du boulevard de la Méditerranée. Plus au nord, passé le lycée Saint-Exupéry, la population est appelée à trancher entre un passage sur le chemin de Saint-Louis au Rove et la traverse du Pradel, jusqu'au futur pôle d'échange multimodal de Saint-André, et un autre, un peu plus long (un arrêt de plus soit 3 minutes de trajet supplémentaire) et plus coûteux (50 millions d'euros de plus) que le premier, mais qui, passant par le chemin du Littoral et l'avenue André-Roussin, dessert 4 000 habitants et emplois supplémen-

245420 AIX-MI - CISION 7905124600507

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

taires. "*Et c'est pour cette raison que c'est ce tracé Littoral qui a notre préférence*", insistaient, jeudi soir, la maire adjointe (DVG) Samia Ghali et la maire de secteur (DVG) Nadia Boulainseur.

Une préférence largement partagée par l'assistance qui, une fois présenté le projet dans le détail, a multiplié les prises de parole. "*Où est le métro qu'on nous avait promis il y a trente-cinq ans ?*", a interrogé l'un. "*Nous sommes pragmatiques et dans la vérité,* a répondu Samia Ghali. *Nous aimerions tous avoir un métro mais ce que nous pouvons faire, là, c'est un tram, et nous n'avons pas envie de laisser passer les trains.*" "*Voir les 15 000 habitants de La Castellane et de la Bricarde pour ainsi dire assignés à résidence, entendre des jeunes dire* 'je descends à Marseille', *quand ils vont dans le centre, ça me crève le cœur et ça n'est pas acceptable*", a ajouté Nadia Boulainseur. "*Enfin des transports dans les quartiers Nord !*", ont loué d'autres. Et tandis que plusieurs, aguerris par des décennies de promesses non tenues, ont fait part de leur scepticisme face au calendrier ("*Je ne crois pas à une mise en service en 2029 mais plutôt à 2040, 2050…*"), certains habitants se sont inquiétés du passage du tram dans des secteurs déjà sursaturés de poids lourds, et du nombre de propriétaires qui seraient expropriés pour permettre son aménagement. "*Ces expropriations qui seront nécessaires se feront après négociations, et en restant humain*", a assuré Frédéric Guelle (UDI), conseiller métropolitain, vice-président de la RTM.

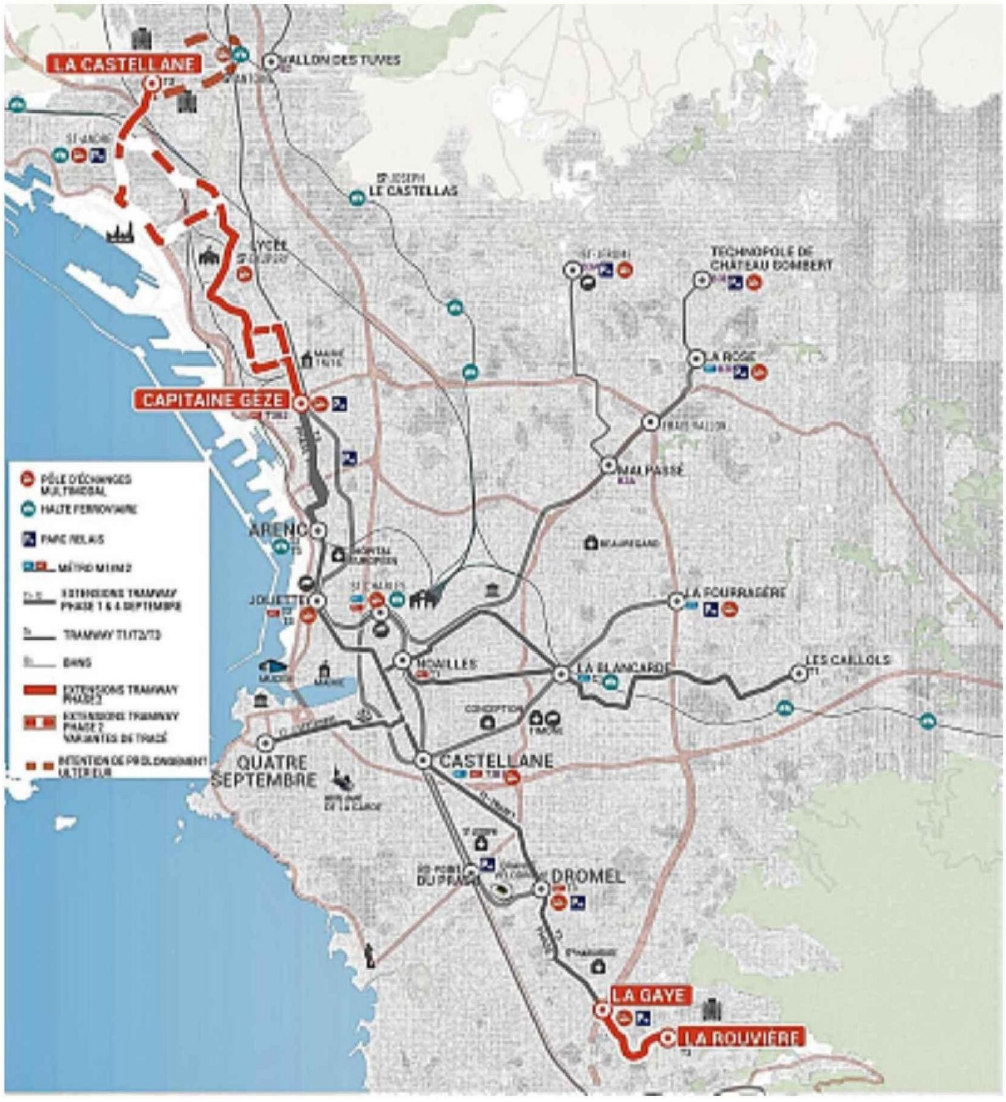
Bien que peu représentée dans l'assistance, c'est la jeunesse des quartiers Nord et son avenir qui auront été dans toutes les paroles et pensées. "*Mon fils est à la fac de médecine et met 1 h 30 à 2 h tous les jours pour aller en cours,* témoignait cette maman de La Castellane. *Et comme il rentre à 22 h, il doit faire le trajet à pied depuis Gèze pour rentrer. Ma fille aimerait intégrer la classe internationale du lycée Saint-Charles mais je ne veux pas qu'elle souffre des déplacements comme mon fils a souffert en allant à Thiers. Un de mes rêves, maintenant, c'est que mon autre fille, en CM2, n'ait plus à se poser ce genre de questions…*"

Laurence MILDONIAN

245420 AIX-MI - CISION 7905124600507

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023



CALENDRIER

Le bilan de la concertation sera dressé début 2023, le projet approuvé en conseil métropolitain au printemps, et les études détaillées lancées en 2024-2025. Le projet sera ensuite présenté au public dans le cadre de l'enquête publique. La déclaration préfectorale d'utilité publique permettra d'impulser les travaux en 2026 pour une livraison prévue entre 2029 et 2031.

245420 AIX-MI - CISION 7905124600507

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Presse écrite FRA

La Provence

Famille du média : **PQR/PQD (Quotidiens régionaux)**

Périodicité : **Quotidienne**

Audience : **510000**

Sujet du média : **Actualités-Infos Générales**

Edition : **10 decembre 2022**

P.4

Journalistes : **L.M.**

Nombre de mots : **247**

CONCERTATION, MODE D'EMPLOI

Pour être entendu et consigner vos remarques et avis, il est indispensable de prendre part à la concertation publique qui porte sur la 2e phase du projet d'extension de la ligne 3 du tramway. Ouverte le 1er décembre et jusqu'au 16 janvier, elle a fait l'objet d'une réunion publique de présentation au Pharo le 1er décembre et d'une autre à la mairie des 15e et 16e arrondissements jeudi. Une autre réunion sera organisée le 6 janvier à 17 h 30 au gymnase de l'école de la Rouvière, 83, bd du Redon (9e).

Garants de la Commission nationale du débat public Mathieu Bourrissoux et Jean-François Coumel veillent à la bonne tenue des échanges. Ils tiendront une permanence pour recueillir les avis à la mairie des 15e et 16e (246, rue de Lyon, 15e) le 15 décembre, de 13 h 30 à 16 h 30 et le 5 janvier de 8 h 30 à 12 h, mais aussi à la mairie des 9e et 10e arrondissements (150, boulevard Paul-Claudel, 9e) le 12 janvier de 8 h 30 à 11 h 45. Ces deux mairies de secteur et l'hémicycle du Pharo (58, boulevard Charles-Livon, 7e) où siège la Métropole mettent à la disposition de la population des dépliants et panneaux exposant le projet ainsi que les registres papier sur lesquels chacun peut s'exprimer ou poser une question. Un registre numérique est également ouvert à cet effet jusqu'au 16 janvier 2023 à 20 h sur le site registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2

L.M.

245420 AIX-MI - CISION 8905124600506

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Web FRA

made in marseille
L'INFO EN LIGNE DE LA RÉGION MARSEILLAISE

madeinmarseille.net

Famille du média : **Médias spécialisés grand public**
Audience : **190197**
Sujet du média : **Lifestyle**

30 Decembre 2022
Journalistes : **-**
Nombre de mots : **666**

Visualiser l'article

Les travaux du tramway démarrent le 10 janvier sur la place Castellane

Les travaux d'extension de la ligne T3 du tramway, menés par la Métropole Aix-Marseille-Provence, vont entrainer une modification de la circulation sur la place Castellane.

À partir du 10 janvier 2023 et jusqu'à fin 2023, la place Castellane sera en partie neutralisée et la circulation modifiée pour la réalisation des travaux préparatoires de génie civil et de dévoiement des réseaux, avant la pose de la voie ferrée et la réalisation de la chaussée et des trottoirs.

Depuis l'avenue du Prado, les automobilistes prendront le rond-point à contre-sens pour rejoindre le boulevard Baille. La circulation s'effectuera sur deux voies dans le sens Baille-Prado. L'avenue Jules Cantini demeurera inaccessible depuis la place Castellane.

La circulation automobile sera interdite sur l'avenue Jules Cantini entre la rue Raoul Busquet et la place Castellane. Les accès riverains et commerces seront maintenus pendant ces phases de travaux. Et les cheminements piétons seront maintenus sur l'ensemble des rues en travaux.

245419 AIX-MDIA - CISION 368097940

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

L'extension du tramway Nord-Sud comme objectif prioritaire

L'extension du réseau de tramway, au nord et au sud de Marseille, est l'un des objectifs prioritaires du programme d'investissements de l'Agenda de la mobilité métropolitaine. Cette opération, qui représente un total d'environ 14 kilomètres d'infrastructure nouvelle, se décompose en deux phases.

La première phase, déjà engagée, dont la mise en service est prévue pour 2025, consiste à prolonger la ligne T3 de Marseille, de part et d'autre des terminus actuels. L'extension nord entre Arenc et Capitaine Gèze s'effectuera sur 1,8 kilomètre ; celle au sud, entre la place Castellane et La Gaye, sur 4,4 kilomètres. Et une deuxième dont la mise en service est prévue à partir de 2029.

À terme, le tracé s'étendra de La Castellane, au nord de Marseille, jusqu'à la Rouvière, au sud pour constituer la colonne vertébrale de la mobilité de l'agglomération marseillaise.

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.
Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Le tramway vers le nord, station Abattoirs © Groupement Egis Rail, Stoa, CARTA Associés, Ora Ito

Des points infos mis en place pendant la durée des travaux

Durant la durée des travaux, la Métropole a mis en place 3 points infos travaux, lieux de dialogue, d'échanges et de proximité pour tout savoir sur l'extension du tramway Nord-Sud. Des médiateurs se tiennent à la disposition du public pour répondre aux questions sur le projet, du lundi au vendredi :

- Arenc, 13 rue d'Anthoine, dans le 2e arrondissement de Marseille, de 13h30 à 16h30
- Place Castellane, devant la Poste, dans le 6e arrondissement de Marseille, de 8h à 13h
- Dromel, sur le parvis du Palais des sports, dans le 9e arrondissement de Marseille, de 8h à 13h.

En dehors de ces horaires, les médiateurs vont à la rencontre des commerçants et des riverains pour les informer de l'avancée des travaux.

Les points info tramway seront fermés au public pour les fêtes de fin d'année :

- Castellane : fermé du 16/12 au 2/01
- Arenc : fermé du 16/12 au 5/01
- Dromel : fermé du 20/12 au 10/01

15 projets prioritaires pour le territoire métropolitain

Un an après le lancement du volet transport du plan Marseille en Grand par le Président Emmanuel Macron, les 15 projets, identifiés sur l'ensemble du territoire pour bénéficier du soutien financier de l'État, sont aujourd'hui tous engagés.

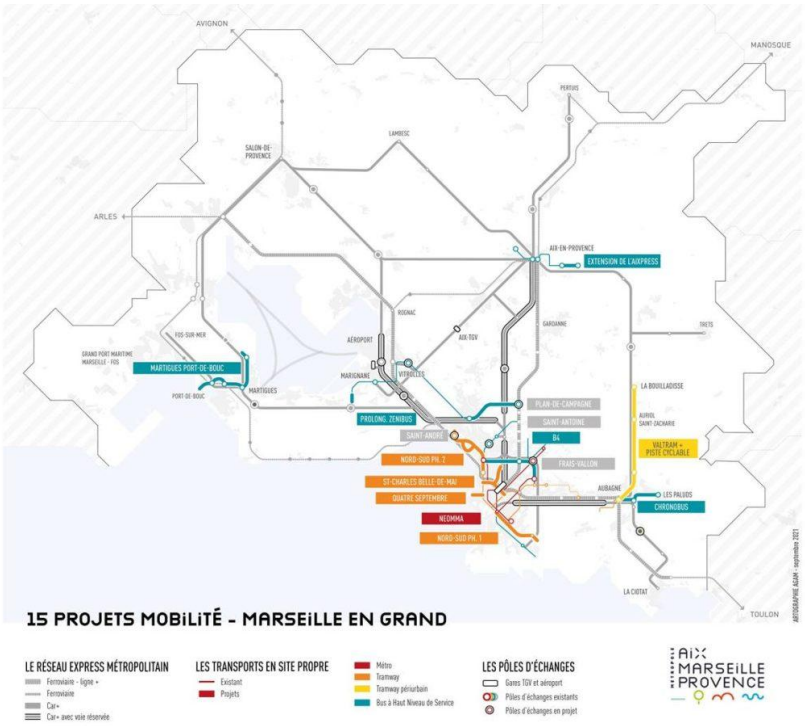
La première rame du nouveau métro est sur les rails. Les phases d'extension du tramway à Marseille vers le nord et le sud, vers la place du 4-Septembre et vers la Belle de Mai, sont lancées. Les travaux de voirie du Bus à haut niveau de service, le B4, dans le nord de Marseille, ont commencé.

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.
Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Le Val'Tram et le Chronobus à Aubagne progressent. Les premières études concernant le BHNS entre Martigues et Port-de-Bouc et le prolongement de l'aixpress ont démarré. Le prolongement du Zénibus a trouvé son maitre d'oeuvre.

Enfin, les poles d'échanges de Saint-Antoine, Frais-Vallon et Plan de Campagne prennent forme.

Les 15 projets sont à retrouver en détail ici



Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Presse écrite FRA

La Marseillaise

Famille du média : **PQR/PQD (Quotidiens régionaux)**

Périodicité : **Quotidienne**

Audience : **68136**

Sujet du média : **Actualités-Infos Générales**

Edition : **Du 31 decembre 2022 au 1er janvier 2023 P.11**

Journalistes : **-**

Nombre de mots : **158**

MARSEILLE

Extension du tram et travaux

PHOTO ARCHIVES F.C.

Les travaux d'extension de la ligne T3 du tramway engagés par la Métropole Aix-Marseille vont entraîner une modification de la circulation sur la place Castellane et ce à compter du 10 janvier et jusqu'à fin 2023. La place Castellane sera en partie neutralisée et la circulation modifiée pour la réalisation des travaux préparatoires de génie civil et de dévoiement des réseaux, avant la pose de la voie ferrée et la réalisation de la chaussée et des trottoirs.

Depuis l'avenue du Prado, les automobilistes prendront le rond-point à contresens pour rejoindre le boulevard Baille. La circulation s'effectuera sur deux voies dans le sens Baille-Prado. L'avenue Jules-Cantini demeurera inaccessible depuis la place Castellane. La circulation automobile sera interdite sur l'avenue Jules-Cantini entre la rue Raoul-Busquet et la place Castellane. Les accès riverains et commerces seront maintenus pendant ces phases de travaux. Et les cheminements piétons seront maintenus sur l'ensemble des rues en travaux.

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

BONJOUR MARSEILLE - L'extension de la ligne 3 du tramway de Marseille reliera le nord au sud dès 2025. Le projet est porté par la métropole Aix-Marseille Provence.

BFM Marseille Provence

FRANCE
Stéphane Maggiolini

03/01/2023 07:09

TEXTE

Durée : 00:01:59

L'extension de la ligne 3 du tramway de Marseille reliera le nord au sud dès 2025. Le projet est porté par la métropole Aix-Marseille Provence.

RÉSUMÉ

L'extension de la ligne 3 du tramway de Marseille reliera le nord au sud dès 2025.
Le projet est porté par la métropole Aix-Marseille Provence.

SUPPORT

Famille médias :	Emissions TV
Cible éditoriale :	Grand Public
Chaine :	BFM MARSEILLE PROVENCE
Emission :	BONJOUR MARSEILLE
Type :	TV

Commandez définitivement votre extrait

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Téléchargez votre extrait sur votre PC/MAC (Format mp3 pour la

SAINT-MAURONT

Des mains vertes actives pour végétaliser le quartier

C'est un lieu de partage avec des personnes qui connaissent des choses différentes". Depuis plus d'un an, une cinquantaine d'habitants de Félix-Pyat (3e) mettent la main à la pâte pour entretenir des nouveaux jardins partagés. Aux pieds des immeubles de la cité Parc-Bellevue, cet espace vert de 850 m² réunit un public intergénérationnel. "*Cela peut intéresser toutes les générations, tout le monde peut se retrouver autour de cette activité. C'est important pour les personnes âgées, les enfants et moi-même qui suis mère au foyer*", témoigne Sandia. Inexpérimentée, la femme âgée de 30 ans n'a pas hésité à rejoindre l'aventure en mai dernier. "*J'avais vu des affiches collées dans la cité. Google est notre ami donc je m'y suis mise*", souligne-t-elle. À ses côtés, certains jardiniers font étalage de toute leur expertise dans ce domaine et transmettent leurs connaissances au reste du groupe.

Une cinquantaine d'habitants mettent la main à la pâte pour entretenir ces nouveaux jardins partagés. Cet espace s'étale sur 850 m² et regroupe un public intergénérationnel. / PHOTO VALÉRIE VREL

Un espace privilégié pour apprendre

C'est notamment le cas de Ouiza, qui affiche un large sourire en observant les jardins. "*Mon père a une ferme, donc j'ai vu comment il faisait. J'aime ça, c'est un plaisir de mettre les mains dans la terre*", assure-t-elle. Si les habitants ne ménagent pas leurs efforts pour cultiver les parcelles collectives, certains ont également un bout de terre individuel de 12 m² à entretenir. On peut y retrouver une large variété de légumes comme des salades, patates douces, poireaux, oignons. Des fraisiers et framboisiers font également partie du paysage. En charge de l'accompagnement et du développement des jardins nourriciers, l'association Pépins Productions organise des ateliers chaque mercredi pour transmettre son savoir-faire aux jardiniers en herbe. "*On est présents pendant trois ans. L'objectif, c'est que les habitants puissent s'organiser. On leur prodigue des techniques de jardinage, de gouvernance et d'organisation collective. On anime des réunions et créer des documents de travail partagé*", confie Oscar Landais, paysagiste et concepteur de la structure. Ainsi des idées germent pour mieux gérer les parcelles. Ces discussions sont essentielles pour aborder avec sérénité cette période hivernale. "*Il faut travailler actuellement, on prépare les sols et on se concentre sur la préparation des graines. Le printemps sera un moment plus agréable pour arroser, désherber et regarder les cultures pousser*", explique-t-il. Ces échanges permanents permettent également de créer une certaine cohésion au sein de l'équipe. "*Cela permet de développer du lien social, c'est vraiment important*", assure Sandia, avant d'insister sur la dimension écologique de cette démarche naturelle. "*Cela donne une bonne image de l'environnement, j'aime bien le vert donc ça aide. Ce serait bien qu'il y en ait de plus en plus*". Ce rêve pourrait devenir réalité. "*On souhaite développer à terme un projet de pépinière dans le quartier pour accélérer cette mobilisation citoyenne sur la question du vert et de l'autoproduction*", révèle Oscar Landais.

Lorenzo HASNI

LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

Tennis club pennois, la cinquantaine rugissante

Thierry Illy, président de 1995 à 2007, Nicolas Bazzucchi, maire de La Penne, et Sophie Ramos, à la tête de TCP depuis 4 ans. / Y.T.

Jean-Bernard Cattanéo, Pierre Virey, Thierry Illy, Yves Durand, Marc Michel Lepage et Michel Gontier ont été les six hommes qui ont tenu les rênes du Tennis club pennois (TCP), avant l'arrivée de Sophie Ramos à la tête de celui-ci. Première femme a dirigé le TCP, c'est à elle qu'est revenu l'honneur d'organiser le demi-siècle de la petite balle blanche, devenue jaune, dans la cité du Pennelus. Devant de nombreux invités, dont le maire, Nicolas Bazzucchi, et l'adjoint au sport, Christophe Yacoub, Thierry Illy a pris le relais de la présidente pour retracer les cinq décennies du Tennis club pennois. Intarissable, il a navigué "*de la construction des premiers terrains à s (m) on opposition historique face à Jean-Baptiste Chanfreau, tennisman français ayant participé à la coupe Davis*", avec un bonheur non dissimulé. La soirée a aussi permis au premier magistrat pennois d'annoncer une bonne nouvelle: la réfection des courts.

Y.T.

LA ROUVIÈRE

● **Extension du tram : réunion publique de concertation.** Aujourd'hui, à 17 h 30 au gymnase de l'école de la Rouvière (83, boulevard du Redon), se déroulera la troisième réunion publique sur la phase de l'extension Nord et Sud du tramway, qui traitera notamment de La Gaye à La Rouvière.

LES PENNES-MIRABEAU

● **Pour le Téléthon 2022.** Demain à 10 h salle Jo Muscat (vélodrome), le massage AMMA proposera des massages assis de 10 h à 12 h 45 et de 14 h à 16 h 45 : 15mn de détente pour 7€ ou plus.
→ Sur réservation ✆ 06 29 35 11 23

● **Loto.** Dimanche 8 janvier à 15 h dans la salle Tino-Rossi, se tiendra le loto organisé par la Fnaca.
→ Contact ✆ 06 14 45 43 77

● **Don du sang.** La mobilisation des donneurs est essentielle pour stabiliser les stocks à l'entrée de cette nouvelle année. Si l'hiver est froid et rigoureux, leur solidarité peut réchauffer des cœurs. Rendez-vous mardi 10 janvier de 15 h à 19 h 30 au sein de salle Tino-Rossi.
→ Pensez à réserver votre créneau sur : https://efs.link/MSYWt

ALLAUCH

● **Spectacle.** Dimanche 22 janvier à 15 h à l'Espace F. Mitterrand à Allauch-village, Michel Picouly donnera une pièce intitulée "la faute d'orthographe, ma langue maternelle". L'auteur-comédien y interprétera avec beaucoup de douceur l'itinéraire d'un cancre.
Pour tout public à partir de 10 ans. Tarif : 12€ - Réduit 6€.
→ Contact Maison du tourisme ✆ 04 91 10 49 20

1er-7e

Les assos sur scène pour les vœux de la maire

Dans le superbe cadre du Pharo, la maire des 1er et 7e arrondissements, Sophie Camard, avait décidé hier soir de mettre les associations de son 1er secteur à l'honneur lors de la cérémonie des vœux à la population.

Après la traditionnelle rétrospective vidéo des temps forts de 2022 (la Nuit de la solidarité, le marché des producteurs de Saint-Victor, le lancement du chantier de rénovation de l'école des Abeilles…), les représentants de trois structures associatives ont été invités à présenter leurs actions sur la scène de l'auditorium. L'association Marseille capitale de la mer a d'abord résumé ses efforts pour reconnecter les Marseillais, notamment issus des quartiers prioritaires, à la Méditerranée. Les minots de la Team Noailles ont ensuite présenté leur web-TV *marsworld.fr*. C'est enfin la présidente de Marseille-Odessa et un accordéoniste ukrainien qui ont pris le relais pour une émouvante évocation de la ville jumelle de Marseille.

Sophie Camard a alors renoué avec la tradition des vœux en reprenant le micro pour un discours rappelant les lignes directrices de sa mairie pour 2023 : rénovation urbaine et "*lutte contre l'habitat dégradé*" dans un secteur toujours meurtri par le drame de la rue d'Aubagne ou encore, à l'autre bout du secteur, refonte de la plage des Catalans et meilleure desserte sanitaire du Frioul grâce à l'intervention du service de soins infirmiers à domicile…

C'est finalement le maire de Marseille Benoît Payan qui, venu en voisin de la rive d'en face, a conclu la soirée sur la scène du Pharo.

G.L.

La maire de secteur Sophie Camard, ses adjoint(e)s et le maire de Marseille, Benoît Payan, lors des vœux au Pharo. / FRANCK PENNANT

6e-8e

Pierre Bennaroche ouvre le bal

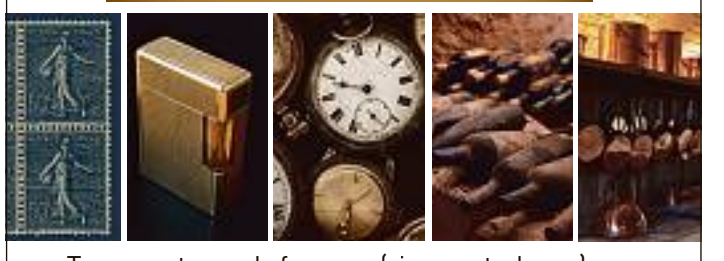
Pierre Bennaroche, maire du 6-8, a lancé le premier épisode des vœux à la population, trois dates suivront. / PHOTO VALÉRIE VREL

Hier soir, le maire de secteur Pierre Bennaroche (PM) a lancé le premier épisode des vœux à la population au cœur de l'espace Bonnefon (8e). Avec un enthousiasme non dissimulé. "*C'est le premier exercice de notre mairie, empêchée par deux ans de pandémie*", insistait l'élu. Alors, dans le 6-8, on n'entend pas se priver de cette proximité retrouvée et de ces apéritifs à nouveau partagés. Trois autres épisodes suivront dont un jeudi prochain, à l'espace Julien, pour les riverains de la Plaine jusqu'au Rouet. Mais avant de trinquer avec la quarantaine d'administrés qui avaient fait le déplacement, le maire a évoqué les perspectives de ces douze mois à venir. Une proximité renforcée et des chantiers en marche. Ou pas : "*le Bus (boulevard urbain sud), ce projet aspirateur à voitures, rétrograde, ne verra pas le jour dans notre arrondissement. C'est la victoire de la raison qui l'a emporté*", annonçait-il fièrement. Aux côtés de son équipe, dont Anne Meilhac, Pierre Lemery et Alexandre Rupnik, le maire annonçait les grandes lignes de 2023, avec un air de bilan de mi-mandat : aller plus loin dans le sans voiture, dans la concertation, veiller au nouveau maillage de la RTM, préserver les friches agricoles, suivre les grands chantiers du secteur, comme le projet immobilier de Legré-Mante, dont la demande de permis de construire est toujours à l'étude…

Ch.C.

249641

URGENT
ACHÈTE CHER



Tous manteaux de fourrure (vison, astrakan…)
Bagages de luxe (Vuitton, Hermes, Chanel…)
Montres gousset et bracelet
Vieux vins (Bordeaux et Bourgogne) même périmés
Cuivre et étain et tous objets anciens
Et pour meubler château

Pendules et carillons, tableaux et gravures
Instruments de musique, statues
(bronze, bois, marbre, plâtre…)
Services de verres, luminaires,
armes anciennes, objets
militaires, postes de radio,
machines à coudre…

STEPHAN Christophe
ANTIQUAIRE - 06 17 79 45 83

Presse écrite FRA

La Marseillaise

Famille du média : **PQR/PQD (Quotidiens régionaux)**

Périodicité : **Quotidienne**

Audience : **68136**

Sujet du média : **Actualités-Infos Générales**

Edition : **Du 07 au 08 janvier 2023 P.6**

Journalistes : **Christophe Casanova**

Nombre de mots : **422**

Au Sud, le BUS vient percuter l'extension du tramway

Le gymnase de l'école de la Rouvière à Marseille a fait salle comble pour une ultime réunion publique, très politique, de concertation préalable sur la phase 2 d'extension de la ligne 3.

Plus d'une centaine d'habitants sont venus vendredi, donner leur point de vue sur les 1,5 kilomètre de tracé et les trois stations attendues à l'horizon 2029 entre la Gaye et la Rouvière (9e). Elles placeront ce secteur à l'extrême Sud de la ville, à trente minutes du Vieux-Port. « *Une véritable alternative à la voiture et un projet structurant pour les habitants* », explique Catherine Pila, présidente (LR) de la RTM, et maîtresse de cérémonie qui a mis « *une heure trente pour venir du Roucas* » en voiture.

La concertation menée par la Métropole s'achèvera le 16 janvier. D'ici là, il est possible d'émettre un avis en ligne (registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2) ou directement à la mairie des 9-10.
PHOTO CH. C.

Deux tracés étaient envisagés. C'est le plus étroit et sinueux, empruntant le chemin de la colline Saint-Joseph qui a été retenu au profit de celui plus rectiligne cheminant sur l'allée des Pins. Sa desserte de la CPAM (2 000 emplois) et de la résidence Valmante (2 000 habitants), mitoyennes, a fait la différence.

Pour autant, il nécessite une modification du plan de circulation qui n'emporte pas l'adhésion d'habitants déjà ulcérés par la congestion routière. Le député (REN), Lionel Royer-Perreaut, met le doigt dans la plaie, applaudi par l'assemblée. « *Mieux circuler est un rêve, mais il ne peut y avoir d'amélioration si on ne trouve pas de solution au boulevard Urbain Sud* », souffle-t-il, orientant ainsi les débats malgré

245419 AIX-MDIA - CISION 7794534600524

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

quelques voix rappelant les bénéfices d'un tramway dont celle du conseiller municipal (EELV), Hervé Menchon.

Et d'exposer sa crainte d'un report de la circulation sur l'allée des Pins – ou l'absence de parkings relais à la Gaye, projet de 700 places abandonné à ce jour, et la Rouvière. « *La copropriété ne doit pas servir de parking aux habitants des autres villes* » insiste « LRP ». « *Le problème est le même à Valmante* », glisse un habitant. « *Le projet a été étudié sur la base d'un BUS qui irait à son terme. Nous devrons adapter en fonction de ce qui sera fait* », reconnaît Claude Faucher, DGA Mobilité à la Métropole. Un sujet sur lequel le maire (DVG) de Marseille, Benoît Payan, et la présidente (DVD) de la Métropole, Martine Vassal, ont exprimé un peu plus tôt leur désaccord devant le ministre des Transports, Clément Beaune.

Christophe Casanova

245419 AIX-MDIA - CISION 7794534600524

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Presse écrite FRA

La Provence

Famille du média : **PQR/PQD (Quotidiens régionaux)**

Périodicité : **Quotidienne**

Audience : **510000**

Sujet du média : **Actualités-Infos Générales**

Edition : **08 janvier 2023 P.9**

Journalistes : **Christelle CARMONA**

Nombre de mots : **324**

LA PANOUSE

L'extension du tram au sud soulève doutes et questions

Vendredi soir, plus d'une centaine d'habitants ont rejoint le gymnase de l'école de la Rouvière (9e) pour cette troisième et dernière réunion publique consacrée à l'extension du tram. Si la concertation se poursuit jusqu'au 16 janvier inclus, la soirée animée par la présidente de la RTM, Catherine Pila (LR), avait pour objectif d'aborder les grandes lignes du chantier qui reliera la place Castellane à la Gaye et la Rouvière en 2029. Quelques heures auparavant, le ministre délégué chargé des Transports, Clément Beaune était venu s'assurer du bon déroulement des travaux dans le Nord de la Ville. Mais, ici, au cœur de la Rouvière et de ses 8 000 âmes, l'ambiance était moins enthousiaste.

Catherine Pila a animé la dernière réunion publique sur l'extension du tram au Sud de la ville. La concertation se poursuit, elle, jusqu'au 16 janvier inclus. / PHOTO CH.C.

Un quartier asphyxié et exaspéré

Certes, ce kilomètre et demi de tracé qui empruntera le chemin de la Colline Saint-Joseph devrait permettre de rejoindre la place Castellane en 20 minutes, dix de plus pour le Vieux-Port. Mais, vendredi soir, beaucoup d'interrogations ont été renvoyées à la tribune. Sans pour autant avoir de réponse. "*À ce stade-là, nous n'avons rien de concret à vous proposer, puisque nous sommes encore dans une phase de concertation*", tentait la présidente de la RTM. "*On nous a promis des équipements qui ne sont jamais arrivés. Le quartier est surasphyxié et aujourd'hui ce sont 30 000 personnes qui sont prises en otages*", lançait le député (Renaissance) Lionel Royer-Perreaut, sous une salve d'applaudissements, regrettant l'arrêt du Boulevard urbain sud et les "*bisbilles*" politiciennes. Les expropriations sur le chemin de la colline Saint-Joseph, l'absence du parking relais initialement prévu à la Gaye, le tracé "irréalisable" jusqu'à la Rouvière, les remarques ont été consignées. Reste pour les habitants un drôle de sentiment comme l'exprimait, cet habitant de La Rouvière. "*Ce projet est présenté comme du positif mais après vous avoir écoutés, on ne retient rien de positif…*"

Christelle CARMONA

245419 AIX-MDIA - CISION 6449534600524

Tous droits de reproduction et de représentation réservés au titulaire de droits de propriété intellectuelle.
L'accès aux articles et le partage sont strictement limités aux utilisateurs autorisés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Concertations, gare à la confusion

De plus en plus nombreuses, ces réunions publiques remplissent les salles. Est-ce que l'exercice sert les Marseillais ?

Y aura-t-il un loueur de paddle sur la plage des Catalans ? Est-ce que la ligne de bus 46S sera supprimée du réseau de la RTM ? Est-ce que 152 logements et une résidence de tourisme verront le jour sur l'ancienne friche industrielle de Legré-Mante ? Quels arrêts ont été retenus au Nord ou au Sud dans le cadre de l'extension de la ligne 3 du tram ? Quel usage investira désormais les lieux du drame de la rue d'Aubagne ? Est-ce la fin du stationnement sur la place Sébastopol ? Verra-t-on des associations locales animer les abords de la place Jean-Jaurès ?

Toutes ces questions ont été posées lors de phases de concertation menées dans le cadre d'une enquête publique ou dans un processus de réflexion mené par une collectivité, un bailleur ou un opérateur. Les Marseillais jouent le jeu : ils remplissent des salles et des questionnaires. Certains s'offrent une tribune, l'auditoire est si tentant. D'autres espèrent que leur proposition sera retenue dans le projet final.

> "La concertation est une compétence, pas un sujet politique."

À l'instar de la concertation sur le futur de la place Sébastopol, les espaces de discussions sur les futurs projets se sont multipliés ces dernières années. Avec des avancées mais aussi des interrogations. / PHOTO C.C.

Mais la grande majorité émet des doutes. À quoi bon tout cela ? Et pourtant. Ces séances de *post-it* ou de micro tendu ne sont pas près de s'arrêter. "*C'est tant mieux, c'est la preuve que la politique se base sur l'intérêt général, que la façon de faire de la politique évolue vers plus de participation citoyenne*", insiste Julien Goupil, fondateur de l'association nationale Empreintes citoyennes. C'est elle qui a été choisie par la présidente (DVD) du Département Martine Vassal pour animer la deuxième édition des États généraux de Provence, une feuille de route pour construire, avec les habitants, l'avenir du territoire. Avec un objectif, lancer quinze projets prioritaires dès le mois de juin.

De Royal aux Gilets jaunes

Depuis la "démocratie participative" lancée par la candidate socialiste, Ségolène Royale, lors de la campagne présidentielle de 2007, la notion a fait son chemin. "*Les Gilets jaunes, le grand débat… ont contribué à ce que les élus locaux s'en emparent. En 2014, 17 % des mairies avaient un délégué à la concertation. En 2020, 84 %. Aujourd'hui, cela devient un sujet politique mais c'est avant tout une compétence. Tout comme l'est le développement durable*", reprend cet ancien collaborateur ministériel.

L'étiquette est facile à coller. Aujourd'hui, la concertation est un gage de reconnexion aux réalités, mais elle implique également un gros travail de méthode. Et cela commence par un calendrier précis et la programmation d'une séance de restitution qui manque bien souvent à l'appel.

"*On passe ainsi de la promesse politique à de l'organisation méthodologique. Notre association, par exemple, apporte cette ingénierie depuis dix ans déjà. On a eu le temps de voir des élus et des citoyens faire n'importe quoi. Ou des concertations lancées sur le même sujet par la Ville, le Département et la Région…*", complète Julien Goupil. Ce dernier joue sur les mots. Du moins les pèse.

Concertation, co-construction, participation informative, l'éventail est large. "*Mais ce n'est pas de la co-décision. La participation est une étape de la décision. Il faut aussi pouvoir justifier le 'non' et les raisons pour lesquelles une proposition n'a pas été retenue. Sinon le citoyen a l'impression d'être pris pour un con. De même qu'aujourd'hui si un projet est présenté sans concertation, la fronde des habitants se lèverait. Et cela serait normal. Aujourd'hui, la concertation est incontournable*", lâche-t-il.

À vos claviers, vos stylos et vos concertations. Celle qui concerne la refonte du réseau de bus de la RTM est ouverte jusqu'au 28 février.

Christelle CARMONA

PLUS DE PROXIMITÉ

Lors de la traditionnelle cérémonie des vœux, à l'espace Bonnefon, le maire (PM) des 6e-8e, Pierre Benarroche l'a annoncé : 2023 verra encore plus de proximité et de concertation. Dans le secteur, on ne badine pas avec le sujet. Et juste avant que ne trinquent les coupettes, Anne Meilhac, adjointe (EELV) déléguée aux mobilités sortait la tablette pour aider les plus âgés participer à la consultation sur la refonte du réseau de bus sur le site de la RTM. "*Vous êtes les experts de votre quartier, n'hésitez pas à être ambitieux*", encourageait-elle. Pour le maire, "*concertation, consultation et information forment la base de la construction des projets*". Alors, oui, en 2023, ses administrés seront invités à participer à toute une série de "laboratoires citoyens", dévolus à chaque quartier. "*Un nouveau format de démocratie participative, l'avenir des quartiers se construira désormais comme cela avec les idées, les demandes des habitants. Ces rencontres permettent de retrouver un espace de parole, une place de village.*" Et tant pis si cette horizontalité des décisions implique un lourd travail de ses services. "*Ils font un travail exemplaire tout comme les élus qui interviennent dans ces réunions. Car c'est comme cela que nous aurons des décisions plus représentatives.*"

ELISABETH PELLICCIO, PRÉSIDENTE DU CIQ DE SAINT-ANDRÉ

"Dénoncer les dysfonctionnements pour que tout le monde le sache"

Depuis quarante ans, elle accompagne la vie des habitants de Saint-André, mais pas seulement. Elisabeth Pelliccio, présidente du CIQ, est devenue comme beaucoup de ses homologues une citoyenne experte dans les dossiers qui portent les grands projets marseillais. Un pilier des réunions, une spécialiste des questions.

Alors, forcément, elle ne compte ni les heures ni les pages des livrets qu'elle a dû lire, relire et annoter, n'hésitant pas à cliquer sur les liens aux adresses barbares et aux termes techniques. Elle ne veut rien laisser au hasard. Elle était encore présente la semaine dernière, lors de la réunion de concertation sur l'extension du tram qui se termine ce lundi. À La Rouvière, à l'opposé de ses terres. "*Sur un projet comme celui-ci, on ne peut pas se contenter de la vision d'un seul secteur. On ne peut pas penser son truc dans son coin. Et d'ailleurs, la réaction des habitants n'est pas la même. Dans le Nord, l'arrivée du tram est une grande nouvelle et nous avions le choix entre deux tracés. Dans le Sud, c'est une seule version et les réactions sont beaucoup plus mitigé*es", explique-t-elle.

Les tiroirs de son bureau sont remplis de pochettes. Et en ce moment, ça n'arrête pas. Le tram, le réseau de bus, l'attente des résultats de l'enquête publique concernant le demi-échangeur du Jas-de-Rhodes, la nouvelle ligne Paris-Nice, la reconstitution des fonctionnalités de la gare du Canet menée par la SNCF et le Grand Port maritime de Marseille… "*Notre rôle, c'est d'aller dans le détail. Plus que les élus ne le font. Pour la gare du Canet, il y a eu une première enquête publique avec un avis défavorable rendu en 2015. On avait apporté notamment une pétition de 750 signatures. Notre avis compte, c'est important. L'intérêt est de dénoncer les dysfonctionnements et de faire en sorte que tout le monde le sache. On repart donc pour suivre cette deuxième mouture du projet. Mais nous disons attention, il faut lire entre les lignes, et cela s'apprend. Il ne s'agit pas seulement de déplacer les activités de la gare et de faire un grand parc (*des Aygalades, Ndlr*), il faut s'intéresser aussi à ce qui va se passer à Mourepiane*", insiste la présidente du CIQ.

Elisabeth Pelliccio participait à la réunion publique de jeudi dernier à La Rouvière concernant l'extension du tram. / PHOTO CH.C.

Cette ancienne laborantine ne se départ jamais de son sens cartésien ni de son optimisme. "*Parfois, on a de bonnes raisons de penser que ces réunions de concertations sont orientées. Mais il faut reconnaître que les commissaires-enquêteurs font leur boulot et que l'on est écouté, et je l'espère aussi, entendus. Après les décisions sont prises…*" Seul avantage d'avoir été actif dans le processus de concertation : c'est d'avoir mis au jour les points noirs. Et c'est déjà beaucoup. "*Nous sommes sur le terrain toute l'année, on connaît les problématiques. Quand on parle de transports de matières dangereuses, ou de rouvrir le tunnel de Soulat, qui a été fermé par la SNCF, on a la mesure des risques et des conséquences que de tels chantiers peuvent entraîner. Et pour nous, ce sont des aberrations. On connaît la roche, la composition des sols, la densité des vibrations, les conséquences sur les habitants et le quartier. Alors, il faut le dire, suivre les débats, soulever des interrogations. Et ça je le ferai jusqu'à mon dernier souffle*", promet Elisabeth Pelliccio.

Ch.C.

MATHIAS BOURRISSOUX, GARANT POUR LA CNDP

"Un gage que la parole sera accueillie, retranscrite, entendue"

C'est un fait établi, à la fin, c'est bien le maître d'ouvrage qui décide… Et cela, que la parole de la population se soit exprimée en faveur ou globalement contre un projet. Néanmoins, cette parole ne peut être ignorée. Il y a un espace pour l'accueillir, la concertation publique est le gage qu'elle sera retranscrite et le décideur a bien l'obligation de l'entendre. En outre, il doit faire en sorte que les citoyens soient correctement informés de ce qui se prépare… Pour s'assurer du bon respect du cadre, des garants sont nommés par une entité indépendante, la Commission nationale du débat public (CNDP). Mathias Bourrissoux est de ceux-là. Seul, il a été le garant de la concertation sur la modernisation du Grand Port maritime de Marseille (GPMM) qui a pris fin en décembre. En binôme, il a animé les débats sur l'extension du tramway au nord et au sud de la ville. "*Dans le cadre d'une concertation préalable, trois éléments sont à approfondir. D'abord, l'opportunité : est-ce que le public estime que le projet a du sens, le jeu en vaut-il la chandelle ? On en vient alors à réfléchir à des alternatives et à la possibilité de s'inscrire dans le refus de voir se réaliser le projet. À ce stade, tout est ouvert et c'est toujours au conditionnel qu'on parle. Dans un deuxième temps, on étudie l'environnement, les enjeux socio-économiques, de desserte, etc. Puis enfin, les caractéristiques du projet et ses variantes*".

Par exemple, sur l'extension du tramway, la population avait à s'exprimer sur la pertinence de deux tracés possibles au nord. Un seul au sud… Ensuite, vient le temps de retranscrire ces expressions. "*Concrètement, à l'issue d'une concertation, le garant a un mois pour rédiger un bilan des avis exprimés,* explique Mathias Bourrissoux. *Il est tenu de l'éditer publiquement sur le site de la commission nationale, puis, se passent deux mois à l'issue desquels le maître d'ouvrage doit rendre un avis public rendant compte des enseignements qu'il tire de la concertation. Mine de rien, c'est un point important dans l'amélioration des textes de loi qui est assez récent : jusqu'alors, le maître d'ouvrage n'était pas dans l'obligation de revenir sur le bilan.*"

Clairement, il est assez rare qu'une concertation conduise un décideur à renoncer purement et simplement à un projet. "*Rare, mais pas impossible,*

À partir de différents champs en sciences humaines, Mathias Bourrissoux a souvent croisé les enjeux de la participation citoyenne. / PHOTO GEORGES ROBERT

précise le garant. *Cela s'est déjà produit. Lorsqu'un projet est très fragile dès le départ, il explose dans le cadre du dialogue. Il peut y avoir débat, mais généralement, il aura du mal à résister à ces épreuves lorsque celles-ci sont menées correctement et on essaie de faire en sorte qu'elles le soient.*" Il est moins rare en revanche que les avis exprimés par la population modifient à la marge les contours d'un projet : "*Il peut y avoir des éléments, dans la pratique d'un environnement, auxquels les techniciens n'avaient pas pensé et le projet peut tout à fait être modifié à la lumière de ces données.*"

Ainsi, il n'est pas exclu que l'expression publique ait une résonance sur la finalité d'un projet. Nombre d'habitants en ont pris conscience et, à l'occasion des réunions publiques sur l'extension du tramway par exemple, les places manquaient à chaque fois pour accueillir tout le monde. Beaucoup regrettaient d'ailleurs que, sur un sujet aussi important, la Métropole n'ait porté que trois réunions. Une première de présentation au Pharo, une dans les 15-16e, une dernière dans les 9-10e. La concertation prendra fin demain soir.

Nadia TIGHIDET

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Paroles de maire

Nadia Boulainseur

"Dans les 15e-16e, on a trop subi"

15E ET 16E ARRONDISSEMENTS La maire (DVG) veut défendre la population des quartiers Nord et affirme sa singularité vis-à-vis de la mairie centrale et son autonomie vis-à-vis de Samia Ghali

Longtemps bras droit de Samia Ghali, Nadia Boulainseur s'affirme dans sa fonction de maire du 8e secteur. Avec une volonté forte: changer le regard sur les quartiers Nord de Marseille.

BIO EXPRESS

Née le 15 avril 1968 à Marseille.

Profession : fonctionnaire territoriale.

1990 : prend sa carte au Parti socialiste.

Années 90 : s'engage au sein de collectifs de parents d'élèves.

2001 : entre au conseil d'arrondissements des 15e-16e.

2008 : réélue dans les 15e-16e, elle entre au conseil municipal.

2014 : réélue au conseil d'arrondissements et au conseil municipal. Quitte le PS.

2010-2015 : conseillère régionale de Michel Vauzelle (PS).

2020 : est élue maire du 8e secteur ; siège au conseil municipal dans le groupe présidé par Samia Ghali "Marseille avant tout".

Propos recueillis par Sylvain PIGNOL et Romain CAPDEPON
Photo : David ROSSI

Pour aller à la Castellane, le tramway doit-il passer par le chemin du Littoral ou par la rue de Lyon ?
Le trajet par le chemin du Littoral est le plus juste parce qu'il dessert les bassins de vie les plus denses. Cela coûte 50 millions de plus mais c'est la seule option acceptable. Je crois que Martine Vassal l'a entendu. L'horizon, c'est 2030-2031. Il faudra aller plus loin avec un pôle multimodal à la gare de St-Antoine et après l'hôpital Nord.

Quid de la route départementale qui traverse L'Estaque ?
Cette voie d'entrée dans la ville ne doit pas être une départementale mais une voie urbaine. Cela doit être voté à la Métropole. On ne peut pas envisager le Grand Estaque sans cette colonne vertébrale refaite, avecvoies de bus, pistes cyclables et sécurité.

> "La Ville doit trouver un moyen de casser le contrat du fortin de Corbières"

Cela aidera-t-il au renouveau de Corbières et à attirer plus de Marseillais ?
Bien sûr, car cette plage n'est pas celle des quartiers Nord ! On veut qu'elle soit populaire et familiale. On travaille très bien avec Hervé Menchon (*adjoint à la mer, Ndlr*) ; ce n'est pas le cas avec tous les adjoints avec qui j'ai des discussions à la hache. Mais son idée de déplacer la base nautique pour libérer de l'espace de plage doit être un dernier recours. On ne doit rien s'interdire sur ce site.

C'est-à-dire ?
Je ne lâche pas l'affaire sur le fortin de Corbières. Je demande à la Ville de trouver un moyen de casser cette convention signée sous Gaudin. Des individus font leur beurre sur un équipement public à un tarif défiant toute concurrence. Nous voulons en faire un lieu pédagogique sur l'environnement. Toujours à L'Estaque, la villa Mistral doit devenir une maison de la lecture. C'est comme ça qu'on créera de la mixité sociale, comme à la médiathèque du Plan-d'Aou, qui accueille des Marseillais de toute la ville et même des Aixois… Quand il n'y a pas d'équipements pour occuper les jeunes, ils sont vite happés par le trafic. J'ai d'ailleurs beaucoup d'espoir avec les 30 000 futurs habitants d'Euromed. Les ghettos, blancs, noirs ou marrons, ça ne fonctionne pas.

Euromed va-t-il aussi régler le problème du marché aux puces ?
Ce marché sauvage va disparaître au gré des travaux. Pour créer un marché des biffins, il faut trouver du foncier entre le 14e et le 15e, près du marché aux puces, sinon on va créer deux marchés sauvages. Ce pourrait être un tremplin pour ramener les biffins vers un circuit commercial classique.

Êtes-vous favorable à l'idée d'une Arena dont a parlé Samia Ghali ?
Bien sûr ! L'idée serait de compléter l'offre du Silo et du Dôme. On a besoin de ce type d'équipements dans le nord, en limite des 14e et 15e. Mais c'est prématuré d'en parler.

Où en est-on de la piscine Nord ?
On ne lâche pas l'affaire ! On veut un parc aquatique. Mais je ne peux pas donner de date. L'idée c'est d'acter la procédure pendant ce mandat.

Et de la décharge de Septèmes ?
Le préfet a prolongé l'activité jusqu'en mars, mais ce n'est plus possible. La Granière, le parc Kalliste et la Solidarité, ce sont 12 000 habitants : plus que Septèmes et deux fois Simiane. Donc on va se mobiliser dès avril. Il faut travailler sur un trajet alternatif. Quelle commune de 12 000 habitants accepterait de voir passer 100 à 150 camions par jour ?

Sur l'Anru, c'est vraiment parti ?
Samia Ghali a fait le taf. Tout doit avancer en même temps. Moi, je ne sais pas prioriser la misère. Dire qu'on fait tel projet avant tel autre envoie un mauvais message. Nous avons la Castellane-Bricarde, la Solidarité, Cabucelles-Crottes… Il faut aller le plus vite possible. Regardez le Plan-d'Aou : on finit quelque chose commencé en 1998 ! Il faut réduire le delta entre le temps politique et le temps de la vie des gens.

Faut-il mieux répartir le logement social ?
On est une équipe municipale de gauche, non ? On ne devrait pas être gênés de dire qu'il faut du logement social partout : dans les 6e-8e, les 1er-7e… Ici, nous sommes saturés et nous n'avons plus de foncier. Tout le monde doit prendre sa part. Si on a de l'offre, on pourra arrêter avec la priorisation des critères dans les demandes.

Les règlements de comptes endeuillent encore et toujours les quartiers, une spirale sans fin…
Parce que c'est une histoire de pognon. Il faut renforcer les effectifs de police, donner des moyens à la justice pour lutter contre le sentiment d'impunité. Et quand je vois ce qui s'est passé aux Campanules, c'est très bien ! Ces mamans sont très courageuses mais c'est à la police de faire ça. Il faut aussi de la prévention et des moyens pour les centres sociaux, surtout dans ces cités. Prenez la Castellane, 8 000 habitants : on avait la PMI et La Poste, il ne reste plus que le centre social.

Et la vidéosurveillance ?
Je suis pour, mais ça ne réglera pas tout. Les dealers repèrent les caméras, les cassent… Il faut plus de présence. À la Castellane, quand la police nationale a plus patrouillé, des mamans m'ont dit : "*Ça fait plaisir de revoir du bleu.*"

Voir plus de "bleu", cela vaut-il aussi pour la police municipale ?
Aujourd'hui, nous devons nous battre juste pour l'avoir ici les jours de mariage. Les effectifs vont être doublés et on en a besoin dans le nord de la ville.

Faut-il légaliser le cannabis ?
Non. Quand vous venez d'un autre quartier après 20 h dans une cité, ce n'est pas pour acheter seulement du cannabis, mais des produits plus forts. On est trop sympas avec les consommateurs. Il faut accroître la répression.

Le Plan écoles entre-t-il dans le concret ?
Oui. Les travaux de l'école Geep Oasis-Aygalades débutent le 23 février. On va présenter fin janvier le projet aux habitants pour qu'ils ne voient pas arriver les tractopelles sans être au courant. On a aussi les écoles des Fabriques sur Euromed et Saint-Louis en 2024. On travaille également sur celle de la Castellane. Les choses vont dans le bon sens même si ce n'est pas tous les jours facile. Mais on n'est pas du genre à lâcher l'affaire.

LA PRIORITÉ

"Je veux prioriser une stratégie, une méthode. Sur notre carte de vœux, on a indiqué que le 15e-16e allait donner de la voix ! C'est un secteur où les habitants ont trop subi pendant très longtemps, depuis les installations des usines en passant par les constructions outrancières. Aujourd'hui, nous en payons le prix parce qu'on a jamais réfléchi sur la question des équipements publics et des écoles. Comme pour le groupe Valnaturéal (Saint-Louis), où on a concentré 600 logements, avec des fratries éclatées sur deux ou trois groupes scolaires. La question est de savoir comment on arrive à instaurer une méthode où les habitants donnent de la voix et comment on la fait entendre. Pour qu'on ne décide plus au détriment de ces habitants, mais avec eux, via des réunions de concertation. Lors des dernières réunions publiques que nous avons organisées, notamment sur Euromed ou sur le tramway, les habitants se sont déplacés massivement. D'ailleurs, ça a visiblement perturbé un certain nombre de présidents de comités de quartiers (CIQ) qui reprochent d'avoir des réunions orientées… Mais ça veut dire quoi ? Que quand les gens de la Castellane, qui compte 8 000 habitants, se déplacent sur la question du tramway qui va les impacter au quotidien ou quand ceux de Bassens se mobilisent sur le combiné de Mourepiane qui va faire raser ce quartier, c'est anormal ? Moi je dis aux habitants : ne subissez plus, soyez acteurs de votre bassin de vie !"

LA POLITIQUE

"Je regrette que Benoît Payan ne vienne pas assez dans les 15e-16e"

Comment s'émancipe-t-on de Samia Ghali ?
Je ne peux pas la considérer comme n'importe quelle élue, puisqu'elle a été deux fois maire du secteur, deux fois sénatrice… Pour autant, je suis à ma place. On ne naît pas maire, on le devient. On travaille ensemble sur les questions qui touchent sa délégation, elle a un regard sur les 15e-16e où elle est élue depuis près de trente ans. On a une base commune, l'intérêt de ces quartiers. Parfois on n'est pas d'accord. Je ne suis pas son excroissance, elle n'est pas la mienne. On a des fortes personnalités qui sont complémentaires. Il y a tellement de sujets qu'on n'est pas assez de deux…

Quels sont vos rapports avec Benoît Payan ?
Je ne le vois pas tous les jours ! Je regrette qu'il ne vienne pas assez dans les 15e-16e, tout comme dans les 13e-14e. On n'a pas de rapports tendus ni distendus. J'aimerais juste avoir des rapports plus réguliers.

Le budget réévalué de la mairie de secteur est-il une victoire ?
Pendant longtemps, on a eu une répartition égalitaire. Ça marche quand tout le monde va bien. Aujourd'hui, on rétablit de la justice dans les 15e-16e, les 13e-14e et les 2e-3e. C'était un engagement du maire de Marseille lors de sa prise de fonction. Joël Canicave a fait un travail formidable. Je m'en satisfais mais ce n'est pas suffisant.

Avec l'adjoint aux finances, ça se passe bien. Pourquoi cela ne marche-t-il pas avec d'autres ?
Des élus se sont retrouvés en responsabilité du jour au lendemain, mais ils n'avaient jamais fait de terrain. Ce n'est pas une question de territoire mais d'expérience. C'est un peu l'histoire de Macron, devenu Président sans jamais avoir été élu avant. Parfois, il faut faire de la pédagogie. J'en fais un peu mais comme je ne suis pas instit', il y a des moments où je perds mon calme.

Au vu des compétences réduites, vous sentez-vous vraiment utile comme maire de secteur ?
Est-ce que je donne l'impression de me sentir inutile ? Nous développons des politiques volontaristes en matière de sport, d'éducation, de culture… Et on n'a pas à en rougir. Prenez notre dispositif Oxygène qui permet aux familles de sortir pour aller voir des expos. Nous sommes également des lanceurs d'alerte. Avec les adjoints à la Ville, on arrive à travailler efficacement pour le secteur. Sous Gaudin, nous n'avions aucun contact. Aujourd'hui, nous avançons avec Pierre-Marie Ganozzi sur la question des écoles, que ce soit les grosses restructurations ou le quotidien de la maintenance. Si certains adjoints ne comprennent pas, on a d'autres moyens de faire comprendre les choses. Mais la relation est plus efficace et apaisée que par le passé.

L'accord Ville/Métropole sur la voirie et la propreté va-t-il faire avancer ces dossiers ?
On a la programmation sur la voirie, élaborée en mairie de secteur, qui nous paraît la plus juste. Je vais rencontrer Perrine Prigent pour la voirie, pour qui j'ai beaucoup de respect, et Christine Juste pour la propreté, avec qui il n'y a aucune raison que ça ne se passe pas bien. Et je serai force de proposition sur le cahier des charges. Lorsqu'on a un cantonnement par semaine dans certains territoires, ce n'est pas possible !

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

ANNEXES

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 1er 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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LA METROPOLE Mobilité

PHOTOMONTAGE © STOA

NOVEMBRE 2022

DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2

La Métropole Mobilité une marque de Aix Marseille Provence

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

© PÔLE INFRA

PRÉAMBULE

« En 2025, le tramway T3 sera mis en service jusqu'au pôle d'échange Capitaine Gèze et jusqu'à La Gaye. Ce n'est pour autant qu'une première étape dans la réalisation des projets du plan de mobilité 2020-2030 qui prévoit d'étendre le réseau de tramway sur le territoire métropolitain.

Le besoin de poursuivre et d'intensifier l'effort sur les mobilités collectives est incontestable. Il se traduit aujourd'hui par la mise en œuvre par la Métropole Aix-Marseille-Provence du volet Mobilité du plan Marseille en Grand portant sur 15 projets prioritaires. Cela est d'autant plus nécessaire sur les secteurs Nord du territoire, où le besoin de relier les quartiers prioritaires du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) s'est confirmé, au regard de la configuration de ce secteur insuffisamment desservi.

Le projet de la phase 2 des extensions Nord et Sud du tramway T3 de Marseille porte cette ambition de relier le nord au sud et de donner des moyens efficaces de mobilité pour se déplacer sur ces territoires. C'est également un formidable vecteur de dynamisme tant dans le renouvellement et la requalification urbaine de ces secteurs, que dans le développement économique.

La concertation préalable, organisée sous l'égide de deux garants de la Commission Nationale des Débats Publics (CNDP), est ouverte.

C'est l'occasion pour l'ensemble des citoyens, des acteurs économiques et institutionnels de comprendre les caractéristiques de ce projet et de formuler un avis sur ce projet.

Ce rendez-vous offre la possibilité à chacun de participer à la construction d'un projet de développement de la ville et d'amélioration de la qualité de vie.

C'est le moment de s'informer, de questionner et de contribuer.

« Votre avis compte ! »

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

SOMMAIRE

LA CONCERTATION **6**
La concertation 7
S'informer et s'exprimer 10
Après la concertation préalable 11

LE CONTEXTE MÉTROPOLITAIN **12**
La Métropole Aix-Marseille-Provence 13
Les déplacements 14
Les documents de planification de la mobilité 15

LE CONTEXTE DE L'OPÉRATION **20**
Une opération d'extensions Nord et Sud du réseau de tramway en deux phases 21
Le contexte local 22
Les principaux objectifs de l'opération 28
Le tramway, un mode pertinent 36

LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION PRÉALABLE **38**
Le tracé 40
Les stations 42
L'insertion dans l'espace public 44
L'offre de service 47
L'organisation de l'intermodalité 50
La fréquentation 52
Le projet détaillé par séquence 53
Le calendrier de l'opération 66
Le coût des travaux 67

LES ACTEURS DU PROJET **68**
Le maître d'ouvrage du projet 69
Les partenaires institutionnels 69

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

GLOSSAIRE

AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
BMPM	Bataillon de Marins-Pompiers de Marseille
CNDP	Commission Nationale du Débat Public
GIP	Groupement d'Intérêt Public
GPMM	Grand Port Maritime de Marseille
Intermodalité	Combinaison de plusieurs modes de transport pour un même trajet
IRIS	Acronyme pour «Îlots Regroupés pour l'Information Statistique». Découpage en unité géographique homogène proposé par l'INSEE pour la diffusion des données socio-démographiques au sein des communes d'au moins 10 000 habitants.
NPNRU	Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain
PEM	Pôle d'Echange Multimodal
Plateforme	Voie séparée des voies de circulation automobiles, dédié à la circulation du tramway
PMR	Personne à Mobilité Réduite
QPV	Quartier Politique de la Ville
REM	Réseau Express Métropolitain
Report Modal	Changement de mode de transport pour les voyageurs, par exemple de la voiture vers le tramway
Site propre	Voie ou emprise exclusivement réservée aux véhicules de transport collectif
TC	Transport Collectif
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
THNS	Transport à Haut Niveau de Service
VP	Voiture Particulière

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

1

LA CONCERTATION

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LA CONCERTATION

L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION

La concertation préalable est un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les grands principes d'un projet.

La concertation préalable, initiée par la **Métropole Aix-Marseille-Provence**, vise à associer les habitants, les associations locales et toutes les personnes concernées par le projet et permet notamment :

- de présenter les caractéristiques principales du projet au public;
- de recueillir l'avis de tous sur les grands principes de l'opération et notamment le choix du tracé ;
- de répondre aux questions sur le projet;
- d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes du public.

© ADOBESTOCK

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le projet de phase 2 des extensions Nord et Sud de la ligne de tramway fait l'objet d'une concertation préalable menée en amont de l'enquête publique.

Elle intervient en application des articles L 103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme et des articles L 121-8 et suivants du Code de l'Environnement. La concertation préalable vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration des projets, dès lors que les projets sont susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement.

La présente concertation est menée à l'issue d'études de faisabilité et intervient en amont des études de conception.

> « Les contributions du public sont essentielles car elles nourrissent les études de conception »

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

commission nationale du débat public

MA PAROLE A DU POUVOIR

Dans sa séance du jeudi 5 mai 2022 la **Métropole Aix-Marseille-Provence** c'est prononcé pour «la réalisation de deux concertations (une pour le Nord et une pour le Sud) au second semestre 2022» et «l'organisation d'une concertation préalable en application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme.»

Cette délibération est complétée par une délibération du 30 juin 2022 considérant, «qu'il convient de solliciter la désignation d'un garant auprès de la **CNDP**, qui sera chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public pour la concertation préalable»

Ces deux délibérations sont consultables sur le site de la **Métropole Aix-Marseille-Provence** sur le site : ***www.ampmetropole.fr/les-actes***

Répondant au courrier de saisine du 4 août 2022 de La **Métropole Aix-Marseille-Provence**, la **Commission Nationale du Débat Public** (***www.debatpublic.fr***), dans sa séance du 07 septembre 2022 a désigné «MM. Mathias Bourrissoux et Jean-François Coumel garants de la concertation préalable sur les projets d'extension Nord et Sud du Tramway de Marseille.»

Quels sont les objectifs d'une concertation préalable ?

Le débat public, en l'occurrence la concertation préalable, doit permettre aux citoyens de participer à l'élaboration des projets qui ont des conséquences sur l'environnement.

L'article L121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

Un garant pour quoi faire ? Rôle et mission du garant

La mission des garants de la **CNDP** est bien de veiller au respect des droits du public, notamment de s'assurer que le droit d'être informé et de débattre est respecté par les responsables d'un projet. Elle vérifie que toute personne intéressée puisse avoir la possibilité de s'exprimer sur le projet, qu'il s'agisse de son opportunité, des enjeux et des caractéristiques de celui-ci.

La réalisation d'un dossier de concertation par le maître d'ouvrage, à la fois accessible, pédagogique et complet, est au cœur de cette démarche, veillant ainsi au respect du droit à l'information du public. Une information accessible également dans les différents lieux de la concertation, et sous différents formats de diffusion (papier, site internet...).Les garants ont à cœur de veiller au strict respect des modalités de la concertation préalable quant à sa durée, à son support par registre papier au siège de la **Métropole Aix-Marseille-Provence** ou en mairie d'arrondissement (9/10 et 15/16), sur un registre dématérialisé ; à la communication par voie d'affichage sur les lieux déjà cités ou tout autre support de communication (presse, abribus, réseaux sociaux...).

A l'issue de cette concertation ils rédigeront un bilan de la concertation préalable dans un délais d'un mois. Celui-ci comportera une synthèse des observations et propositions formulées par les participant-es, les évolutions du projet qui résultent de la concertation et des préconisations.

Ce bilan, publié sur le site de la **CNDP** et du maitre d'ouvrage, est joint au dossier de l'enquête publique. Le maître d'ouvrage dispose de deux mois pour répondre publiquement aux demandes de précisions et recommandations formulées par les garants.

Les Garants CNDP

Mathieu Bourrissoux:
mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr

Jean-François Coumel:
jean-francois.coumel@garant-cndp.fr

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Les garants de la concertation se tiendront à la disposition du public :

En mairie des 15e/16e arrondissments :

- Le 15 décembre 2022 de 13h30 à 16h30
- Le 5 janvier 2023 de 8h30 à 12h

En mairie des 9e/10e arrondissements :

- Le 12 janvier 2023 de 8h30 à 11h45

©FLICKR / CNDP

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

S'INFORMER ET S'EXPRIMER

Les rendez-vous de la concertation

- **Une réunion publique d'ouverture** organisée au palais du Pharo au démarrage de la concertation préalable.
- **Deux réunions d'information** portant respectivement sur l'extension Nord et sur l'extension Sud, organisées dans les arrondissements concernés.

  Les modalités de participation sont précisées sur le site internet de la concertation

Pour vous informer

- **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. Il est consultable dans les lieux d'exposition et sur le site internet de la concertation.
- **Les panneaux d'exposition** sur le projet installés dans les lieux d'exposition et consultables sur le site internet.
- **Des dépliants** synthétisant le projet sont mis à disposition dans les lieux d'exposition et sur le site internet.
- **Des avis à la presse et sur les réseaux sociaux** sont régulièrement diffusés pour une large information du public
- **Le site internet** dédié à la concertation

Les lieux d'exposition

- **Métropole Aix-Marseille-Provence**
  du lun. au ven. 9h00-12h00 / 13h30-16h30
  Hémicycle du Pharo
  58, boulevard Charles Livon
  13007 Marseille
- **Mairie des 15e/16e arrondissements**
  du lun. au ven. 8h30-12h00 / 13h30-16h30
  246, rue de Lyon
  13015 Marseille
- **Mairie des 9e/10e arrondissements**
  du lun. au ven. 8h30-11h45 / 12h45-16h30
  150, boulevard Paul Claudel
  13009 Marseille

Pour vous exprimer

Des registres numériques et papier pour déposer un avis ou poser une question

- **Registre numérique**
  www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2
- **Registres papiers**
  mis à disposition dans les 3 lieux dédiés à la concertation

© ADOBESTOCK

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

APRÈS LA CONCERTATION PRÉALABLE

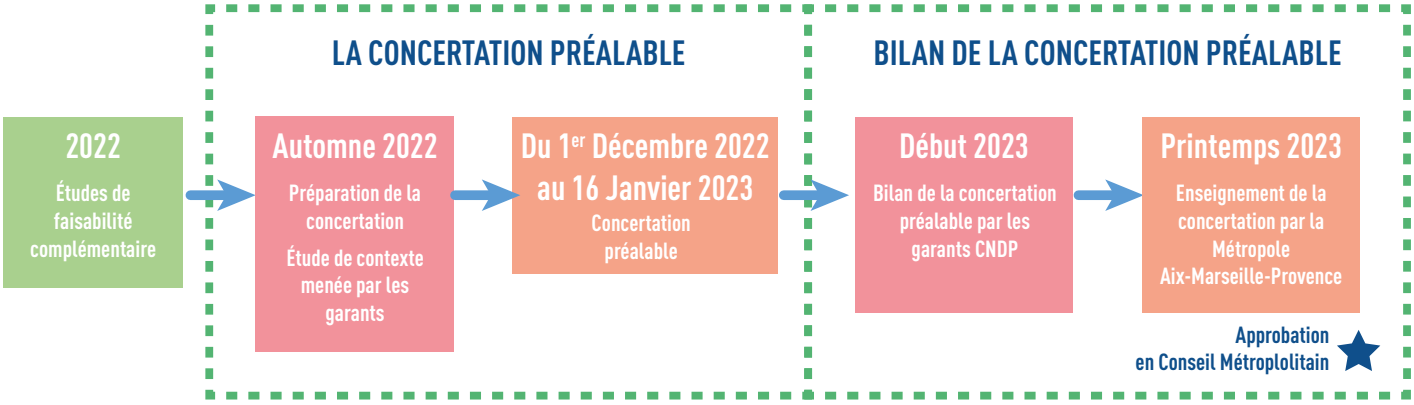
Le bilan de la concertation

A l'issue de la concertation préalable, un bilan sera tout d'abord établi par les garants, qui résume la façon dont elle s'est déroulée. Il sera par la suite publié sur le site internet de la métropole et sur le site internet de la CNDP, conformément à l'article R.121-23 du Code de l'Environnement.

La concertation préalable nourrira la décisions des élus. Un tracé définitif sera choisi et les différentes contributions alimenteront les études de conception.

Dans les deux mois suivant le bilan des garant, un bilan des enseignements de la concertation sera élaboré et publié par la **Métropole Aix-Marseille-Provence**.

© DAVID GIRARD / MAMP



La suite

À l'issue de la phase de concertation, les études détaillées seront menées par le futur maître d'œuvre de l'opération. Des échanges avec les acteurs locaux, acteurs publics et institutionnels seront menés tout au long des études de conception afin de partager les objectifs attendus du projet et de recueillir les avis déterminants pour l'opération.

Le projet sera à nouveau présenté au public dans le cadre de l'enquête publique en vue de l'obtention de l'arrêté d'utilité publique, préalablement aux travaux d'infrastructures.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

2

LE CONTEXTE MÉTROPOLITAIN

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

La **Métropole Aix-Marseille-Provence** se développe sur un territoire très étendu (plus de 3 100 km²), regroupant 92 communes. Elle est la première métropole française par sa superficie (six fois plus étendue que la métropole lyonnaise, quatre fois plus que le Grand Paris).

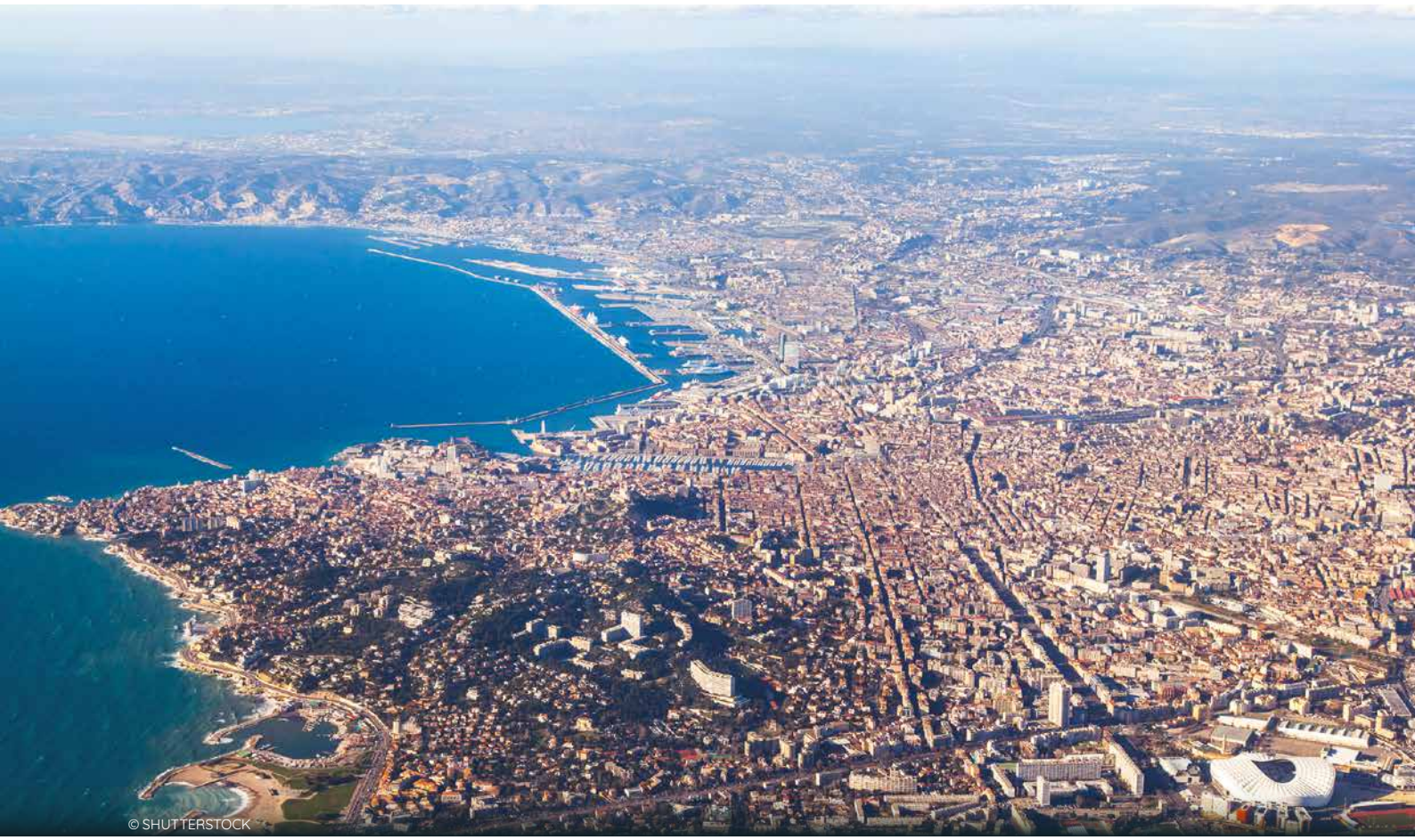
Au-delà de sa très grande superficie, ce territoire atypique se distingue par l'importance de sa façade maritime (255 km de côtes, hors étang de Berre, plus grand étang salé relié à la mer d'Europe) et son relief comprenant de nombreux massifs dont certains culminent à plus de 1 000 mètres d'altitude.

La particularité de la Métropole est d'être polycentrique, formée de bassins de vie interdépendants. Sa croissance ne s'est pas faite de manière concentrique autour d'une ville centre. La Métropole est née de l'union de 6 intercommunalités à la personnalité marquée. Elle est constituée d'un réseau de villes grandes ou moyennes réparties sur l'ensemble du territoire. Sur le plan démographique, les 2 principales villes (Aix-en-Provence et Marseille) regroupent un peu plus de 50 % de la population. Avec 1,8 million d'habitants, la Métropole Aix-Marseille-Provence est la deuxième métropole française derrière le Grand Paris.

Au-delà des deux principaux pôles urbains que sont Marseille et Aix-en-Provence, on retrouve sur l'ensemble du territoire plusieurs pôles générateurs de mobilité : villes moyennes, grands espaces économiques, pôles commerciaux, l'université d'Aix-Marseille, des portes d'entrées nationales et internationales (ex : aéroport, ports, gares TGV), équipements de santé, culturels et sportifs d'envergure... le tout imbriqué dans un système écologique de premier ordre : parcs naturels, grands sites, Étang de Berre, littoral côtier ou encore massifs montagneux (73% d'espaces agricoles et naturels).

La géographie particulière et sa multipolarité ont fortement orienté le développement des divers espaces la composant, à travers un réseau de communication marqué par de nombreuses infrastructures autoroutières et ferroviaires, partout où la platitude du relief le permettait. Il est à noter que le département des Bouches-du-Rhône détient la plus forte part de voies autoroutières dans son réseau viaire global (source INSEE 2015).

Le mode d'urbanisation, la densité relativement faible de l'habitat, les nombreux pôles d'activités, lieux de vie ou équipements et leur dispersion ont favorisé les multiples échanges et les déplacements. L'usage de la voiture individuelle reste prédominant.



© SHUTTERSTOCK

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LES DÉPLACEMENTS

La mobilité métropolitaine actuelle repose essentiellement sur la voiture, avec plus d'un déplacement sur deux en voiture occupée par une seule personne.

Après la voiture, la deuxième manière de se déplacer la plus utilisée est la combinaison des modes, ou multimodalité. Plus de 700 000 habitants sont ainsi adeptes de la combinaison de la voiture et du bus, du vélo et du train ou autre enchaînement. Viennent ensuite les usages exclusifs des transports en commun puis de la marche à pied et des deux-roues.

Sur les 39 millions de kilomètres parcourus dans la Métropole en 2009, près de 80 % ont été réalisés en voiture ou deux-roues motorisés, ce qui occasionne une saturation des réseaux routiers. Cela génère des nuisances environnementales, qui contribue au réchauffement climatique, à l'encombrement de l'espace public par les voitures, les deux-roues motorisés et les poids lourds.

L'ensemble du territoire est concerné, même si les plus forts taux de concentration sont situés à proximité des axes routiers et des grandes zones urbaines. Ainsi, en 2016, 71 000 personnes (essentiellement dans les grands centres urbains) étaient exposées à des teneurs supérieures aux valeurs limites réglementaires d'oxydes d'azote.

Pour répondre à cette problématique, l'élaboration d'un Agenda de la Mobilité et d'un Plan de Mobilité a été engagée dès la création de la Métropole afin de trouver des leviers d'actions répondant aux objectifs locaux, nationaux et internationaux.

© DAVID GIRARD / MAMP

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

L'Agenda de la Mobilité

Le dynamisme incontestable du territoire métropolitain est aujourd'hui entravé et, demain, sera remis en cause, si une réponse rapide et forte n'est pas apportée au constat que chacun peut faire: la croissance ininterrompue du trafic automobile handicape le développement économique et social du territoire, l'épanouissement des activités, et réduit l'espérance de vie des habitants à cause de la pollution engendrée.

Approuvé par le conseil métropolitain du 15 décembre 2016, l'Agenda de la Mobilité est l'acte 1 d'un projet métropolitain d'ensemble. Posant une réponse ambitieuse à l'enjeu prioritaire des déplacements, il prépare la stratégie territoriale et les documents de planification urbaine.

L'Agenda de la Mobilité décrit la construction, en une vingtaine d'années, d'un système de transport intégré pour la deuxième Métropole française, si particulière par sa multipolarité et sa taille. Il s'agit d'irriguer l'ensemble des unités (quartiers, villages, villes) qui compose le territoire et favoriser l'accès par tous aux grands équipements (hôpitaux, universités, équipements sportifs et culturels, mais aussi gares et aéroport).

L'Agenda ambitionne de diminuer la part modale de l'automobile et prévoit un programme important pour développer les axes lourds.

Les dix premières années de l'Agenda posent rapidement, et pour un coût maîtrisé, les bases d'un système de transport attractif : abonnements, pôles d'échanges, Réseau Express Métropolitain (REM), lignes Premium urbaines. L'objectif est ainsi de convaincre les automobilistes de prendre les transports en commun (report modal). Dans le même temps, les investissements de long terme sont aussi engagés. Ils se concentrent sur les transports de masse, dans les corridors avec le plus de flux. Comme les trains, le tramway ou le métro proposent plus de places, ils permettront d'accueillir la croissance de l'usage des transports initiée par le car et le bus Premium.

L'extension du réseau de tramway est un maillon important dans la mise en œuvre de cet Agenda.

En matière de tramway, l'Agenda prévoit de prolonger le réseau de tramway pour atteindre près de 35 km. Au sein de la ville de Marseille, les extensions sont prévues vers le nord, le sud ainsi que l'ouest vers la place du 4 Septembre.

Date d'adpotion de l'Agenda Mobilité : le 15 décembre 2016

WWW.AGAM.ORG/AGENDA-DE-LA-MOBILITE/

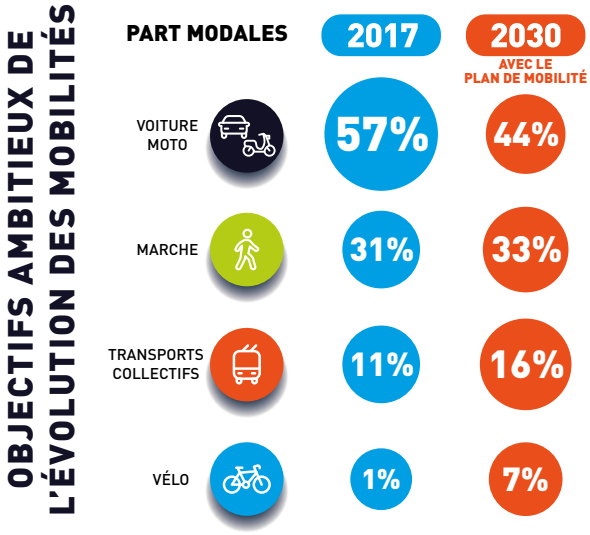
© DAVID GIRARD / MAMP

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Le Plan de Mobilité 2020 - 2030

Date d'adpotion du Plan de Mobilité 2020 - 2030 : le 16 décembre 2021

Le Plan de Mobilité de la **Métropole Aix-Marseille-Provence** est l'outil qui formalise cette vision stratégique et planifiée de la mobilité métropolitaine des personnes et des marchandises sur une période de dix ans. Il s'inscrit dans la continuité de l'Agenda de la Mobilité métropolitaine



Le Plan de Mobilité s'articule autour d'objectifs, visant en particulier à diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 26% d'ici 2030.

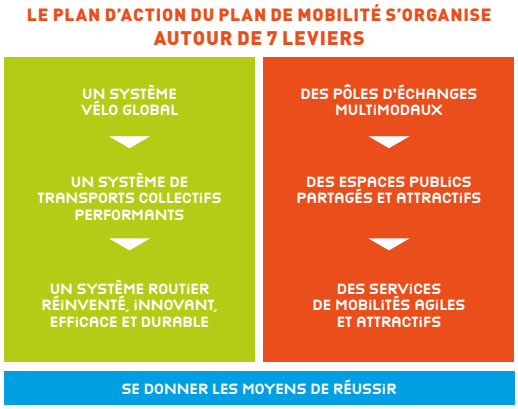
Pour cela, il ambitionne de multiplier par 5 la part du vélo, d'augmenter de 50% l'usage des transports en commun, et ainsi atteindre moins d'1 déplacement sur 2 en voiture ou en moto.

Le Plan de Mobilité de la **Métropole Aix-Marseille-Provence** est un projet ambitieux pour lequel la mise en œuvre d'infrastructures est indispensable pour répondre aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air.

Le cœur du projet du Plan de Mobilité pour les transports en commun consiste en une armature multimodale à 2 échelles : métropolitaine (le Réseau Express Métropolitain car-train - REM) et urbaine (les Transports à Haut Niveau de Service: THNS).

Le choix du mode, leur interconnexion, le niveau d'aménagement, et en particulier des voies dédiées, s'appuie sur une analyse globale et cohérente du potentiel d'usagers et des enjeux de fiabilité et de qualité de service.

Elle nécessite d'une part de renforcer le réseau de transports urbains avec 22 projets de Transport à Haut Niveau de Service (métro, tramway, BHNS, câble urbain), et d'autre part de mettre en place le REM à partir du renforcement de 3 axes TER+ rendu possible avec la ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, ainsi que la création de 26 lignes Car+ bénéficiant de 100 kilomètres de voies dédiées aux bus sur autoroute.



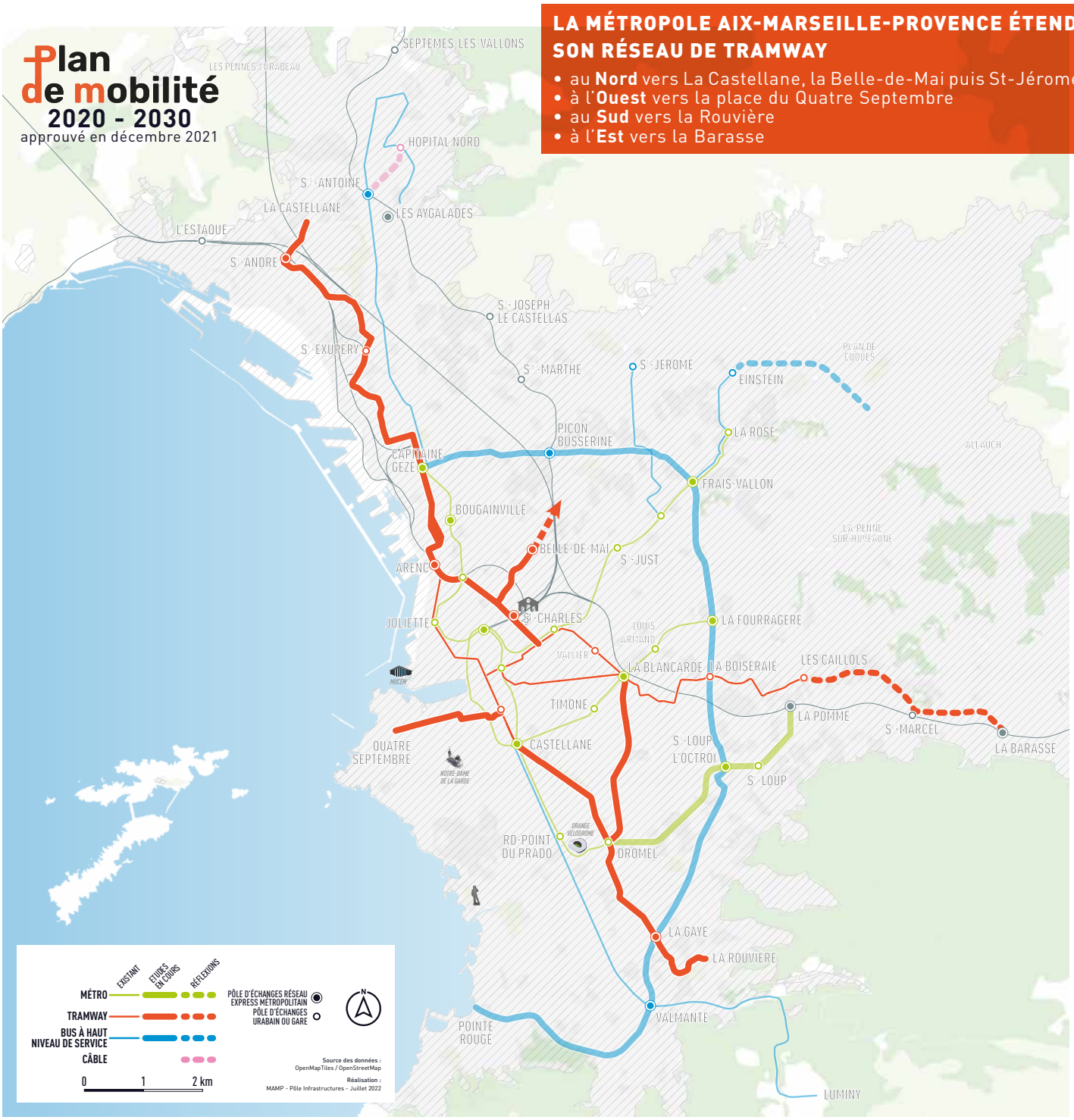
Cette armature s'articule autour de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), soit à renforcer pour les existants ou à créer (PEM Saint-André par exemple).

Les projets de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) et de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) portés par la Métropole Aix-Marseille-Provence répondent pleinement aux objectifs de diminution des émissions de GES et de report modal.

Autour des lignes de TCSP et de PEM, le Plan de Mobilité met en avant la nécessaire mise en cohérence du développement urbain des secteurs bien desservis : réduction de l'offre de stationnement, intensification urbaine, organisation de l'accessibilité fine.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Au travers de son Plan de Mobilité, la Métropole Aix-Marseille-Provence se fixe d'atteindre un objectif : faire en sorte que 50 % des Métropolitains se situent à moins de 500 m d'un transport à haut niveau de service et que 95 % des habitants du territoire se trouvent à 15 minutes maximum d'un point d'accès à un transport en commun.



Le Plan de Mobilité Métropolitain prévoit de **renforcer le réseau en site propre de Marseille en :**

- modernisant les deux lignes de métro (véhicules autonomes, hausse de la desserte, mise en accessibilité PMR, climatisation);
- étendant les transports à haut niveau de service à Marseille, avec notamment : **La création d'un grand axe Nord Sud en deux phases;** Les extensions de tramway vers le 4 Septembre, la Belle-de-Mai puis Saint-Jérôme, la vallée de l'Huveaune;
- organisant des lignes de rocade en BHNS rapides connectées à des pôles d'échanges avec les transports radiaux.

www.ampmetropole.fr/missions/mobilite/une-mobilite-de-projets-davenir/le-plan-de-mobilite/

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Le plan «Marseille en Grand»

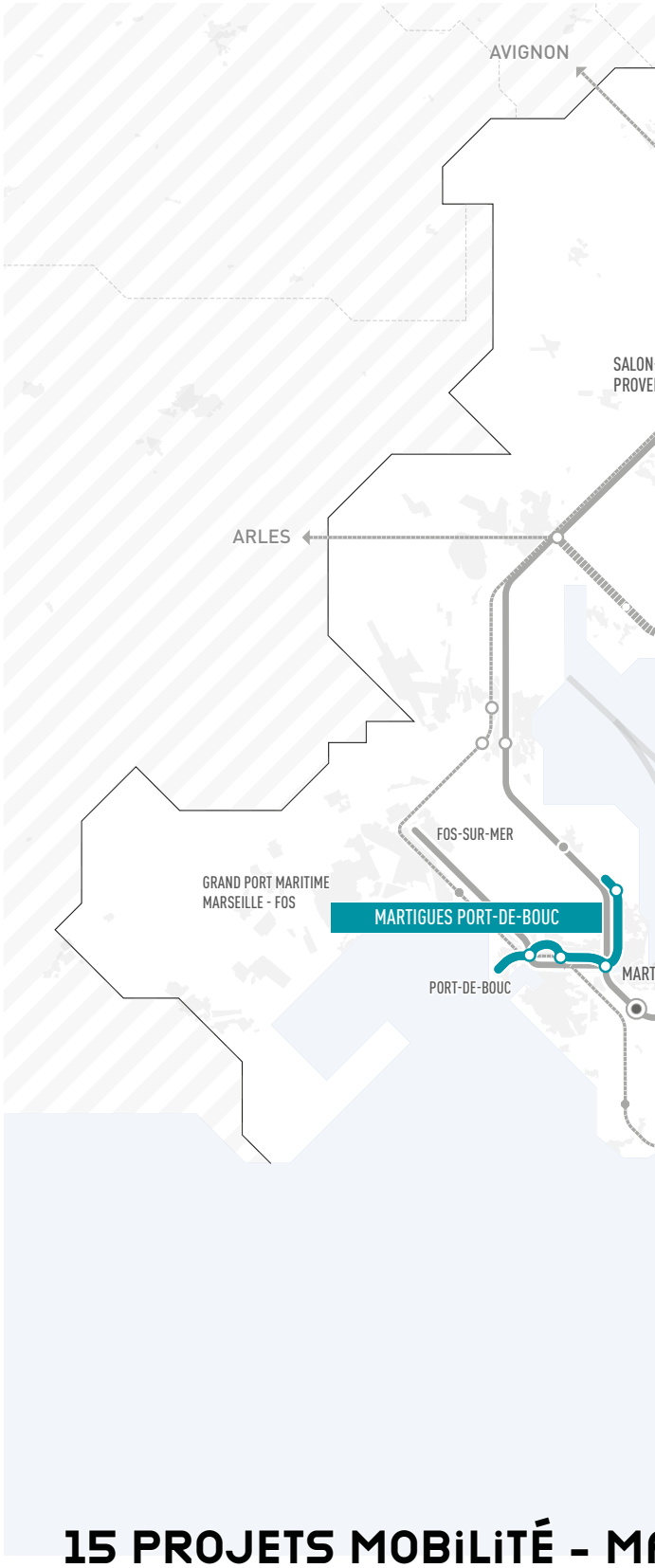
La **Métropole Aix-Marseille-Provence** porte le volet Mobilité du plan **«Marseille en Grand»**. Annoncé par le Président de la République Emmanuel Macron lors de sa venue à Marseille en Septembre 2021, il comporte un plan d'investissement massif dans plusieurs domaines: l'éducation, les transports, la sécurité, le logement, l'emploi, la culture, la sécurité.

Quinze projets structurants pour développer la mobilité ont été identifiés comme prioritaires au titre du plan « Marseille en Grand », parmi lesquels la modernisation du métro, la création ou l'extension de quatre lignes de tramway dont la phase 2 des extensions Nord et Sud, et cinq BHNS.

Ces quinze projets bénéficieront d'un financement de l'Etat à hauteur de 1 milliard d'euros, au travers d'une subvention directe de 256 millions d'euros et d'un prêt de 744 millions d'euros.

Pour mettre en œuvre ce plan de soutien, la **Métropole Aix-Marseille-Provence** préside un groupement d'intérêt publique (GIP) Aix-Marseille-Provence Mobilités, créé le 10 février 2022, qui associe l'Etat, le Conseil régional, le Conseil départemental, les six communes principalement concernées, les représentants du monde économique et des associations d'usagers des transports.

Le GIP Mobilité doit permettre un pilotage et un suivi des projets engagés, et garantir l'efficacité opérationnelle du plan de soutien. La récente affectation des financements de l'Etat par le GIP confirme la priorisation pour le désenclavement des quartiers Nord. 80 % de l'enveloppe a été allouée à des projets dans les Quartiers Nord.



15 PROJETS MOBILITÉ - M

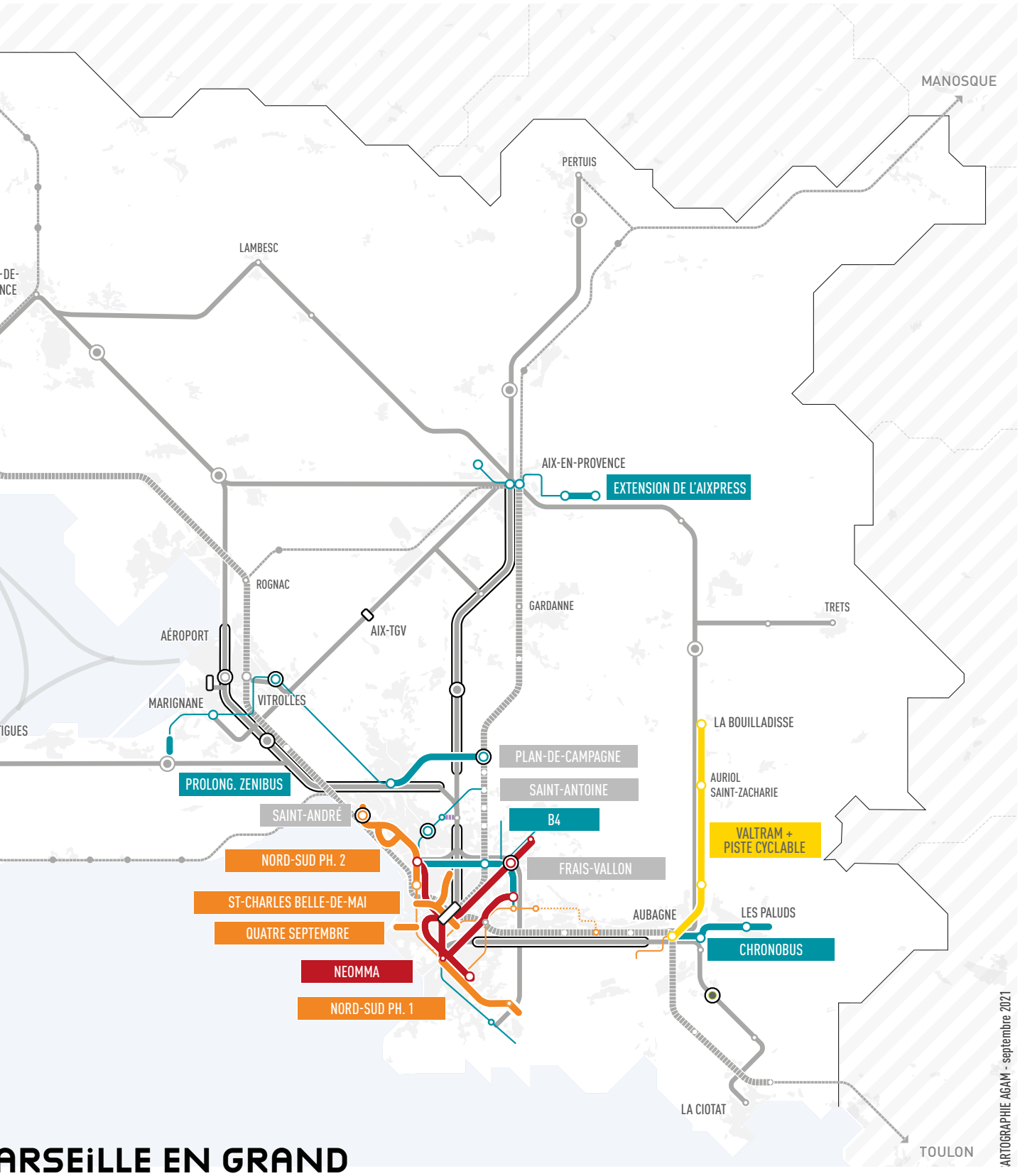
LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

- Ferroviaire - ligne +
- Ferroviaire
- Car+
- Car+ avec voie réservée

LES TRANSPORTS

- Existant
- Projets

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023



ARSEILLE EN GRAND

S EN SITE PROPRE

- Métro
- Tramway
- Tramway périurbain
- Bus à Haut Niveau de Service

LES PÔLES D'ÉCHANGES

- Gares TGV et aéroport
- Pôles d'échanges existants
- Pôles d'échanges en projet

MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

3

LE CONTEXTE DE L'OPÉRATION

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

UNE OPÉRATION D'EXTENSIONS NORD ET SUD DU RÉSEAU DE TRAMWAY EN DEUX PHASES

RÉSEAU DE TCSP DE MARSEILLE À L'HORIZON DE LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY

© PÔLE INFRASTRUCTURES / MAMP

PHASE 1

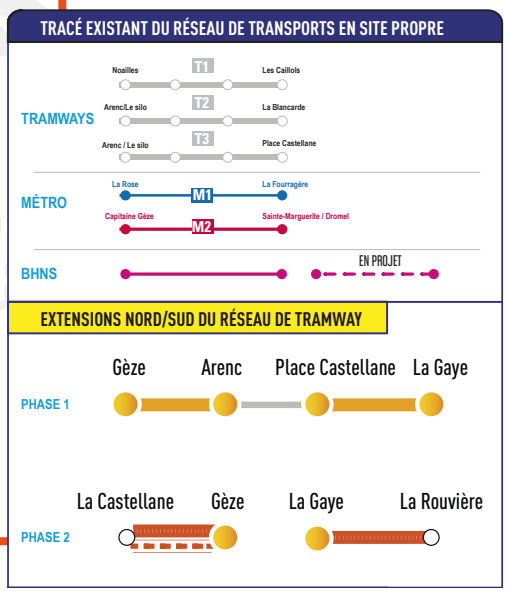
Une première phase des extensions Nord et Sud est déjà engagée et sa mise en service est prévue pour **fin 2025**. Elle comprend :

- L'extension au nord de 1,8 km, depuis l'actuel terminus de la ligne de tramway Arenc au futur pôle d'échange multimodal de Gèze
- L'extension au sud de 4,4 km, de la Place Castellane au futur pôle d'échange multimodal de La Gaye
- La création d'un nouveau centre de maintenance et de remisage à Dromel, permettant d'accueillir 30 nouvelles rames de tramway, et d'un parc-relais de plus de 600 places

PHASE 2

La deuxième phase de ce projet d'extensions consiste à prolonger le tramway de Marseille vers le Nord, jusqu'à la Castellane, via le lycée Saint-Exupéry (6,3 à 7,1 km) et vers le Sud jusqu'à la résidence La Rouvière (1,5 km).

Ultérieurement, un prolongement de la ligne de tramway pourra être envisagé vers le PEM de Saint-Antoine, qui serait lui-même relié à l'hôpital Nord par un transport par câble.



Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LE CONTEXTE LOCAL

Une topographie et un relief marqués

La ville de Marseille partage les mêmes spécificités que la Métropole ; une très vaste superficie (240 km²), une grande diversité de ses espaces, un important linéaire de côtes, un tissu urbain collinaire et un fort relief.

Construite au pied des massifs de l'Etoile, de l'Estaque, du Garlaban et des Calanques, la ville de Marseille a dû composer avec la topographie marquée qui l'entoure. Le quartier le plus haut de Marseille culmine ainsi à 242 m d'altitude et le développement urbain s'est adapté à ce contexte conduisant à des rues au profil chahuté et aux pentes soutenues. Au Nord, le tracé du tramway s'inscrit au pied de deux massifs façonnant le paysage marseillais : la chaîne de l'Estaque, et la chaîne de l'Etoile. Ils offrent une végétation foisonnante et des vues dégagées sur ces coteaux.

Au Nord comme au Sud de l'opération, la topographie occupe ainsi une place prédominante dans le paysage, avec des rues escarpées et des pentes importantes.

Le tracé du tramway s'insérera en tenant compte de cette contrainte naturelle. Des solutions techniques qualitatives seront recherchées pour insérer de manière vertueuse et perméable l'infrastructure du système de transport dans ce paysage caractéristique tout en obtenant des temps de parcours attractifs

© MARSEILLE RÉNOVATION URBAINE

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

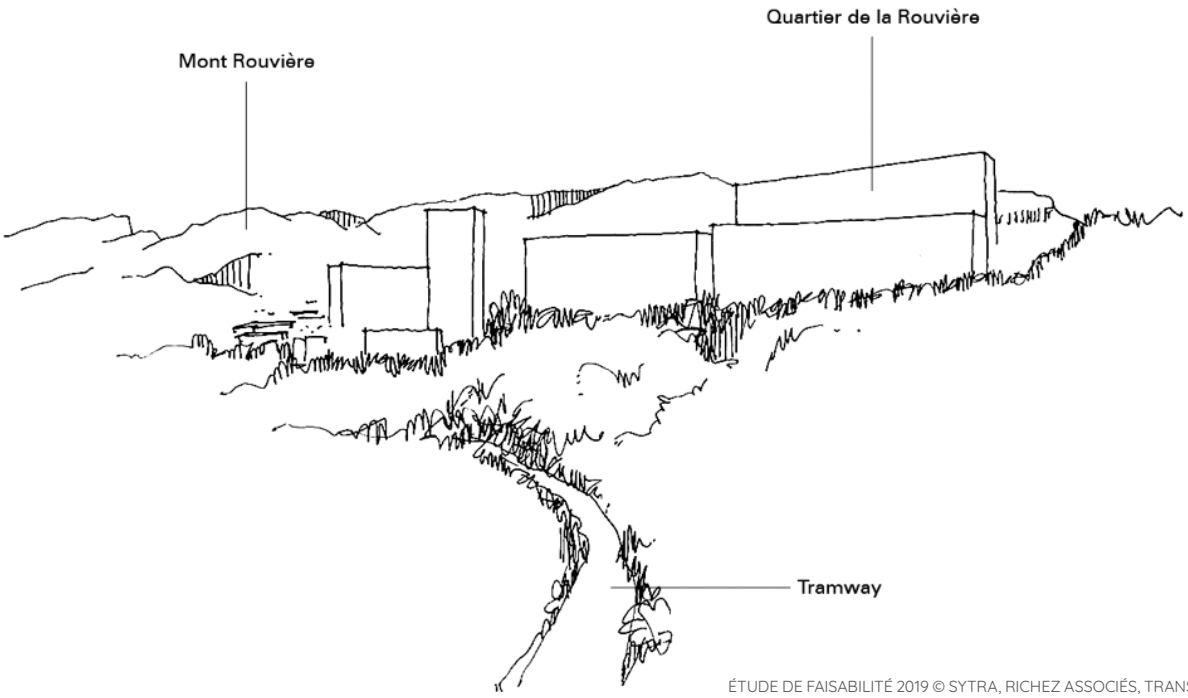
Un tissu urbain hétérogène

Au Nord, le tramway traverse plusieurs formes urbaines : la ville dense avec des habitations individuelles ou collectives de faible hauteur (Rue de Lyon, quartier de La Cabucelle), des noyaux villageois et faubourgs historiques (Saint-André), des logements collectifs de grande hauteur de type « grands ensembles » (Consolat Mirabeau, La Castellane, Campagne Lévêque). On retrouve également de grandes emprises liées à des équipements majeurs : commerciaux (Grand Littoral), scolaires (lycée Saint-Exupéry) ou des grandes zones d'activités et espaces industriels (Saumaty-Séon, Grands Arnavants). Il existe actuellement peu de lien entre ces différentes poches urbaines.

Au Nord, le nouveau tramway constituera un trait d'union reliant les différents quartiers de Marseille et renouer avec les qualités de la ville traditionnelle. Au pied des coteaux marseillais, ce projet se situe au coeur d'un rapport Ville Nature important. Les atouts paysagers de ce secteur, en particulier les perspectives sur les massifs voisins et la baie de Marseille, seront à valoriser.

Au Sud, l'extension du tramway prend place au cœur d'un contexte moins urbain, à fort enjeu paysager. Le Chemin de la Colline Saint Joseph laisse une végétation foisonnante s'exprimer le long de la voie. Les habitations sont en retrait et les perspectives s'ouvrent sur les coteaux voisins. Le quartier de la Rouvière se dessine dans le paysage urbain de ce secteur. Ce quartier de grands ensembles domine le paysage environnant, à l'écart du centre-ville de Marseille.

Au Sud, le futur tramway s'inscrira dans un milieu animé par la présence du végétal, en veillant à conserver et valoriser cet aspect caractéristique du secteur.



ÉTUDE DE FAISABILITÉ 2019 © SYTRA, RICHEZ ASSOCIÉS, TRANSITEC

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Des quartiers «Nord» difficilement accessibles

Jusqu'à la deuxième partie du XXème siècle, ce que l'on identifie comme les « quartiers Nord » de Marseille représentait un espace à dominante rurale où quelques noyaux villageois occupaient un espace collinaire au sein duquel des entreprises avaient découpé des emprises dédiées à une industrie le plus souvent locale (savonneries, tuileries, carrières...). Ainsi Saint-Henri, Saint-André, Saint-Antoine, Sainte-Marthe ou l'Estaque étaient des villages installés dans un tissu collinaire en balcon au-dessus de la mer.

Entre les années 60 et les années 80 (les Trente Glorieuses), le territoire a été bouleversé par la construction de nombreuses cités de logements (la Savine, la Castellane, la Bricarde, Campagne Lévêque, et bien d'autres) et la création d'infrastructures. La population de Marseille passa de 661 000 habitants en 1955 à 908 000 en 1982, dont une grande partie s'est installée dans le secteur Nord de la ville.

De nombreuses ruptures dans le tissu urbain (topographie accidentée, grandes emprises industrielles, portuaires ou logistiques) morcèlent le territoire de l'extension Nord et créent des obstacles à la mobilité des habitants. Les infrastructures routières et ferroviaires d'envergure nationale (réseau ferré national, autoroutes) ne répondent plus aux enjeux des déplacements quotidiens des quartiers et contribuent à leur enclavement.

Vue aérienne d'un secteur de l'extension Nord où cohabitent activités économiques et noyaux villageois, le tout séparé par les infrastructures routières et ferroviaires

© 2022 GOOGLE

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Des quartiers densément peuplés

Marseille s'est construite en agglomérant progressivement des villages et regroupe aujourd'hui 111 quartiers, souvent structurés autour de l'ancien hameau ou noyau villageois.

Le projet d'extension de la ligne de tramway dessert directement plusieurs quartiers parmi les plus peuplés de Marseille

Au niveau de l'extension Nord :

- La Cabucelle (plus de 8 000 habitants en 2018)
- Saint-Louis (plus de 10 500 habitants au recensement INSEE 2018), regroupant les grands ensembles de Campagne Levêque, la cité et résidence Saint Louis
- Saint-André village, qui regroupe près de 3 000 habitants
- Consolat regroupant environ 4 000 habitants
- Verduron, regroupant les cités de La Castellane et La Bricarde (plus de 8 000 habitants en 2018)

Au niveau de l'extension Sud :

- Mazargues (environ 17 500 habitants au recensement de 2018)
- Le Cabot (environ 11 000 habitants) regroupant les résidences de l'allée des Pins et de Valmante
- La Panouse (environ 6 000 habitant), regroupant les résidences de la Rouvière

Ces quartiers sont situés dans les 15e et 16e arrondissements de Marseille, marqués par une très forte densité de population et une croissance démographique importante.

Les quartiers Nord sont également l'espace d'accueil de nombreuses activités économiques (Grand port Maritime de Marseille, zones d'activités Arnavant et Saumaty Séon, Grand Littoral).

Les quartiers Sud sont des quartiers résidentiels, situés dans les 9e et 10e arrondissements de Marseille. L'habitat se caractérise par la présence de nombreuses résidences qui concentrent une forte densité de population : Château Sec, Allée des Pins, Valmante, La Rouvière, etc.

Les quartiers Sud accueillent également des pôles d'emplois importants : le siège de la CPAM (2 000 emplois), CNRS (2 400 emplois), EDF, pôle hospitalier Clairval.

© 13 HABITAT

CAMPAGNE LÉVÊQUE

© LES ÉCHOS

LA ROUVIÈRE

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Le réseau actuel de transport en commun

Le réseau actuel de transport marseillais comprend :

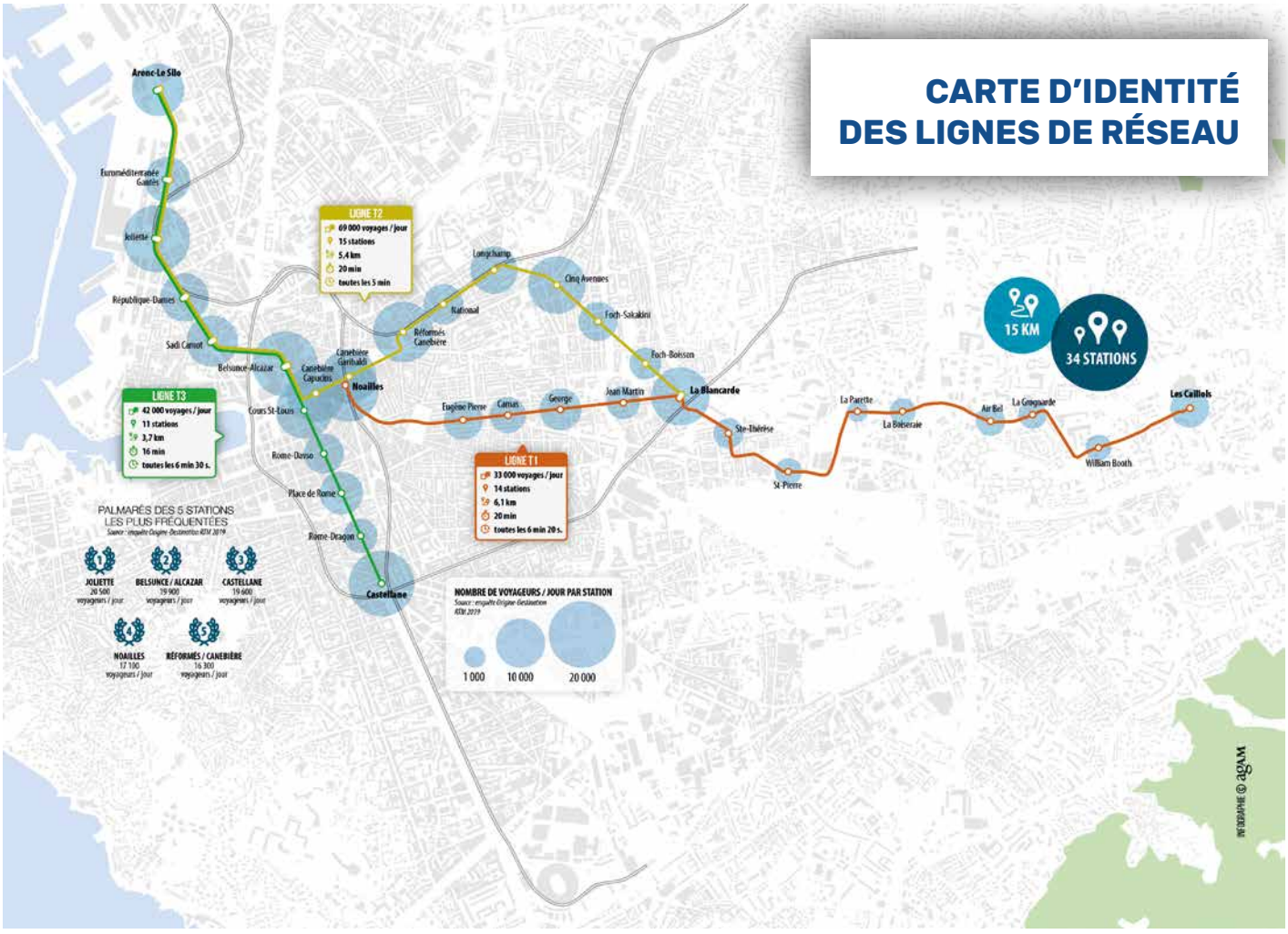
- **2 lignes de métro :**
  - Ligne 1 : La Rose - La Fourragère
  - Ligne 2 : Capitaine Gèze - Sainte-Marguerite Dromel
- **3 lignes de tramway :**
  - Ligne T1 : Noailles - Les Caillols
  - Ligne T2 : La Blancarde - Arenc
  - Ligne T3 : Arenc - Castellane (Capitaine Gèze - La Gaye en 2025)
- **Plus d'une centaine de lignes de bus dont 3 Bus à Haut Niveau de Service.**

Le réseau est fréquenté par 884 000 voyageurs quotidiens (2019).

Les lignes de transports lourds représentent une majorité de la fréquentation du réseau (36% en métro, 16% en tramway, 6% en BHNS), mais ces ratios sont relativement faibles en comparaison avec d'autres grands réseaux urbains français.

De par la diversité de ses espaces, Marseille a besoin de liens et d'infrastructures de transports à la hauteur de la taille de son territoire. Entre le nord et le sud de l'agglomération les liaisons sont difficiles.

Les projets du Plan de Mobilité ont vocation à renforcer l'offre sur ces axes structurants.

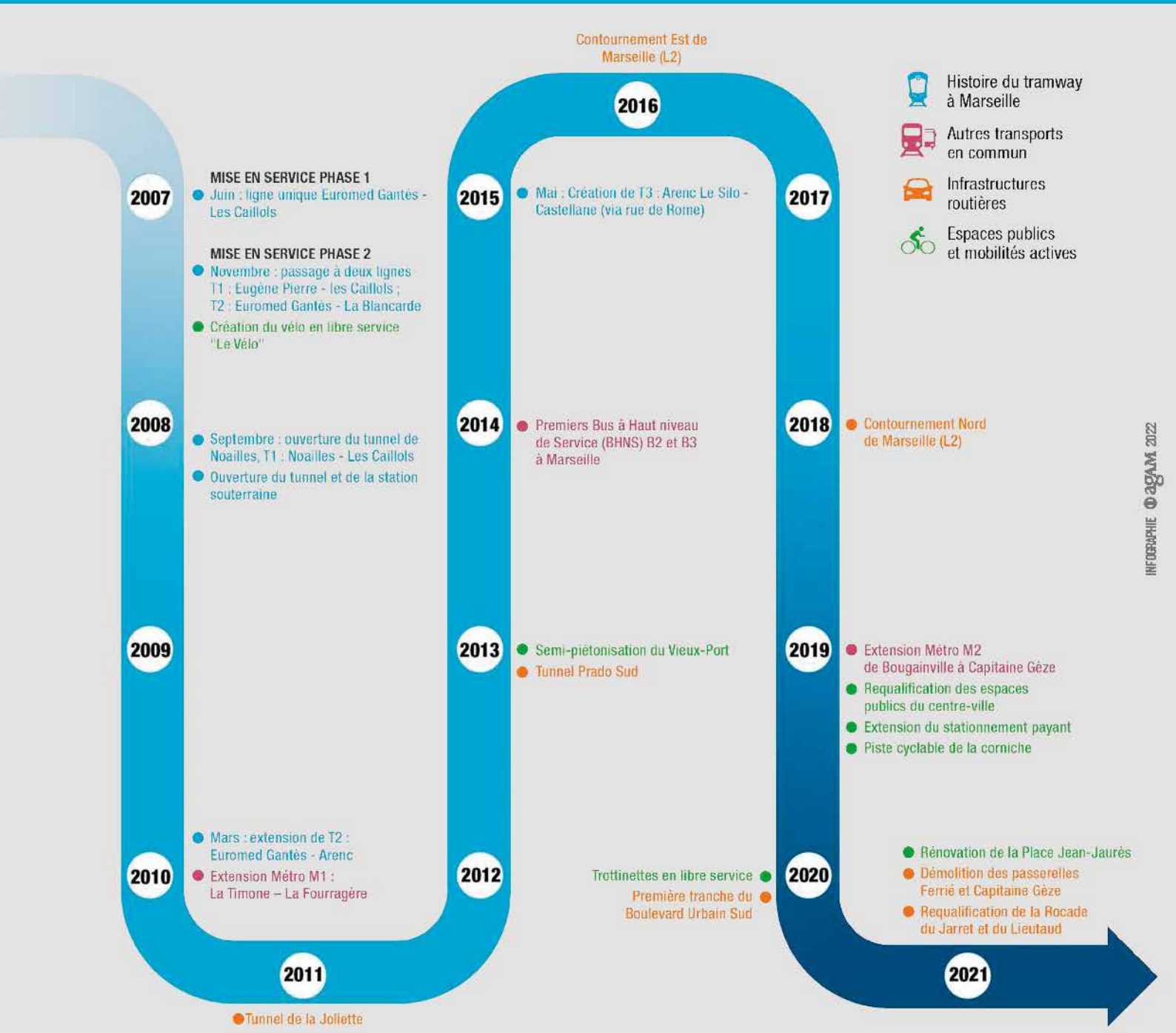


SOURCE : INFOGRAPHIE ©AGAM – PUBLICATION N°1 DE L'OBSERVATOIRE MOBILITÉS, JUILLET 2022

www.agam.org/wp-content/uploads/2022/09/Observatoire-les-effets-du-Tramway-Planche-BD.pdf

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LA GÉNÈSE DU TRAMWAY À MARSEILLE



SOURCE : INFOGRAPHIE ©AGAM – PUBLICATION N°1 DE L'OBSERVATOIRE MOBILITÉS, JUILLET 2022

www.agam.org/wp-content/uploads/2022/09/Observatoire-les-effets-du-Tramway-Planche-BD.pdf

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

Développer l'offre de Mobilité de Marseille

Permettre la réalisation d'un grand axe Nord-Sud

La deuxième phase des extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 vise à poursuivre l'extension du réseau de tramway de Marseille dans la logique d'un grand axe structurant Nord-Sud. L'opération participe ainsi pleinement à l'atteinte des objectifs fixés par le Plan de Mobilité 2020-2030 en matière de développement du réseau de transport en commun à haut niveau de service. Elle s'inscrit également dans le volet mobilité du plan «Marseille en Grand».

Favoriser l'intermodalité en maillant le réseau

Le prolongement de la ligne de tramway constituera un nouveau maillon entre les différents secteurs du territoire et le centre-ville. Le réseau maillé favorisera les correspondances entre modes et ouvrira l'accès à toutes les destinations tant locales que métropolitaines (liaisons ferroviaires).

- Le futur pôle d'échanges multimodal de Saint-André permettra la connexion entre la future ligne de tramway, les lignes de bus et la halte TER de Saint André, dont la création est prévue en accompagnement du renforcement de l'offre ferroviaire sur les voies littorales (LNPCA).
- La création d'un pôle d'échanges multimodal au lycée Saint-Exupéry permettra connexion entre les lignes de bus et la future ligne de tramway.
- La ligne BHNS B4 reliant les pôles d'échanges «Capitaine Gèze» et «La Fourragère» sera également en connexion avec le tramway.
- Au Sud, le projet de ligne de BHNS B5 pourrait être en connexion avec le pôle d'échanges multimodal de la Gaye. Ce projet est étroitement dépendant de la réalisation du Boulevard Urbain Sud

Améliorer la qualité et l'attractivité de l'offre de transport collectif

La nouvelle offre de transports en commun en site propre développée par le projet permettra d'accroître l'attractivité à la fois du réseau de tramway et de l'ensemble du réseau de transports collectifs de Marseille. Le réseau de transports en commun deviendra plus compétitif que l'usage du véhicule particulier pour un grand nombre de déplacements.

Les objectifs de niveau de service se déclinent ainsi selon plusieurs caractéristiques :

- un système de transport **accessible** à tous :
  - » les cheminements et les accès aux quais,
  - » les conditions d'attente sur les quais,
  - » l'accès aux rames depuis les quais ainsi que l'accès aux quais depuis les rames,
  - » l'information à bord des rames,
  - » les modalités d'achat de titres de transport.
- des **temps de trajet garantis** grâce à la grande fiabilité du système de transport
- des **temps de parcours compétitifs**

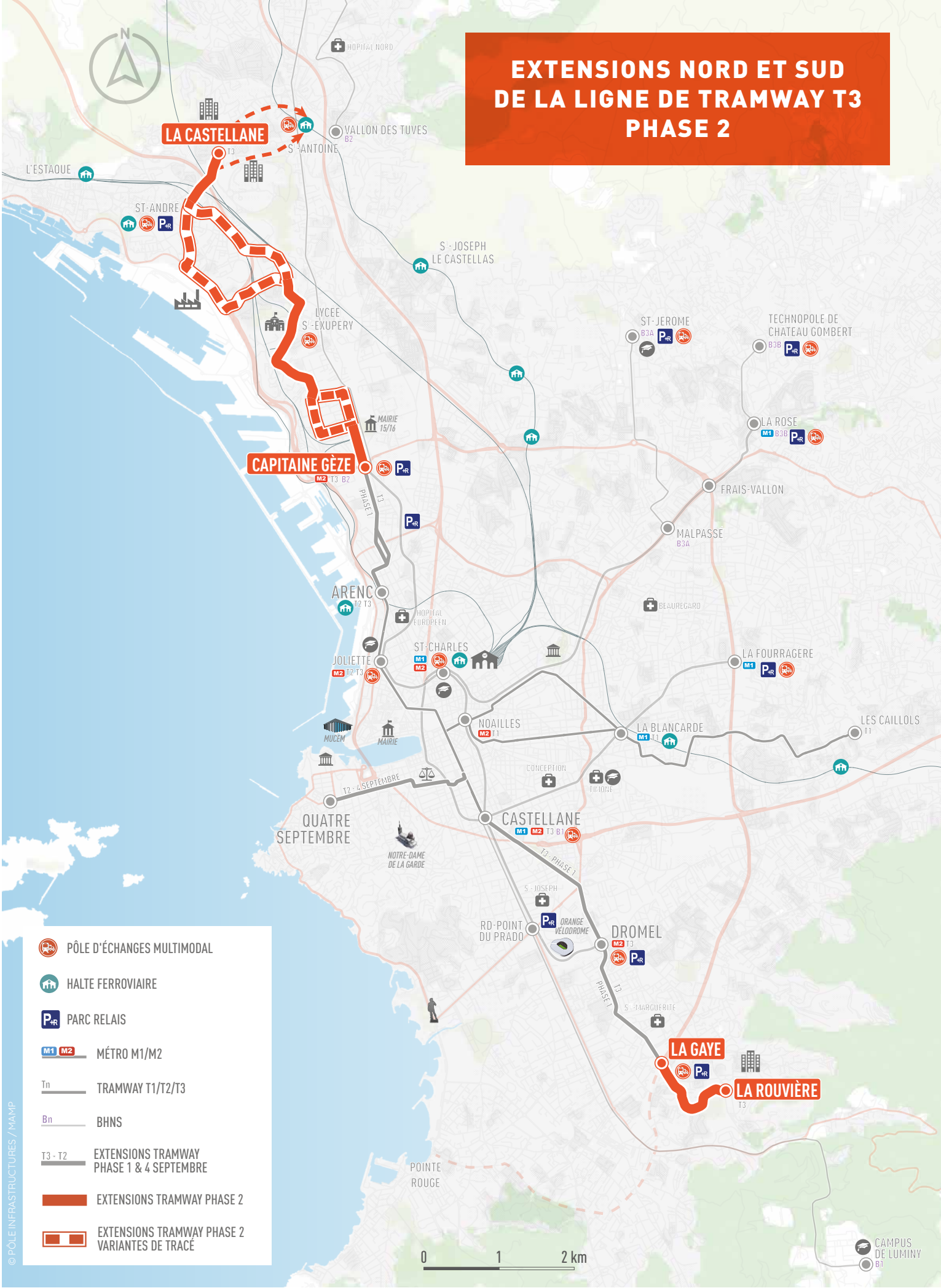
Les temps de parcours seront estimés plus finement dans les étapes ultérieures des études, dans un objectif d'optimisation du tracé, de réduction du nombre de franchissements de carrefours et d'entrées charretières, d'ajustement du temps d'arrêt en station au regard de la fréquentation, de meilleure priorité au carrefour.

- des **temps d'attente réduits** pour faciliter la combinaison avec d'autres lignes ou moyens de transport (train, métro, tram, bus, voiture, vélo, etc.)
- une amplitude horaire cohérente avec les besoins de déplacements
- des **services** pour les voyageurs : info voyageurs, info en temps réel, info dysfonctionnements, achat/rechargement de titres.

© DAVID GIRARD / MAMP

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 PHASE 2



Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Desservir les quartiers densément peuplés

Le projet permet également la desserte de quartiers marqués par une très forte densité de population et une croissance démographique importante.

Au niveau de l'extension Nord, le tramway dessert en particulier le quartier de Saint-Louis, regroupant les grands ensembles de Campagne Levêque et Consolat, le quartier Verduron, regroupant les cités de La Castellane et La Bricarde, le quartier de la Cabucelle.

Les 25 zones IRIS (Îlots Regroupés pour l'Information Statistique) situées dans un environnement proche de l'extension Nord regroupent près de 60 000 habitants (données INSEE 2012) et environ 30 000 emplois (données SIRENE 2018). Les projections de population sur le secteur indiquent une croissance soutenue (+35% à l'horizon 2030); celle-ci est essentiellement concentrée sur quelques IRIS : Cap Pinède, Zoccola, Arenc et Campagne Lévêque-Abattoirs.

L'extension Sud dessert des quartiers résidentiels, néanmoins caractérisés par la présence de nombreuses résidences qui concentrent une forte densité de population : Château Sec, Allée des Pins, Valmante, La Rouvière...

Les 13 zones IRIS situées dans un environnement proche de l'extension Sud regroupent environ 28 000 habitants (données INSEE 2012) et 14 500 emplois (données SIRENE 2018). Les projections de population sur le secteur indiquent une croissance modérée (+16% à l'horizon 2030) essentiellement concentrée sur les Hôpitaux-CNRS et résidence Valmante-Hesperides.

> « Le tracé du tramway et le positionnement des stations devra permettre d'obtenir le compromis entre les populations directement desservies et le temps de parcours de la ligne de tramway »

© DAVID GIRARD / MAMP

La zone de bonne desserte d'une station de tramway est généralement définie par un rayon d'environ 500 mètres autour de la station, qui correspond à un temps d'accès maximal à pied de 5-6 minutes

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Désenclaver les quartiers « Nord »

Sur toute sa longueur, l'extension Nord du tramway est bordée par des quartiers prioritaires de la Politique de la Ville (QPV) : la Cabucelle, la Calade-Campagne-Lévêque, La Viste, Consolat- Mirabeau, Saint-André, Saint-Henri, la Castellane/la Bricarde/Plan d'Aou/Saint-Antoine. Quatre de ces secteurs font l'objet de projets de renouvellement urbain : La Cabucelle, Campagne Lévêque, Consolat - Ruisseau Mirabeau, Castellane - Plan d'Aou - La Bricarde.

En desservant des quartiers où la dépendance aux transports en commun est très forte (à peine plus d'un ménage sur deux motorisé pour La Castellane-Bricarde par exemple) et marqués par une population jeune et un fort taux de chômage, le tramway facilitera ainsi l'accès des habitants aux emplois et équipements, le long du tracé.

En effet, s'il desservira directement des zones d'activités et connectera directement les quartiers Nord au centre-ville, il mettra aussi en lien, via les pôles d'échanges de Gèze et de Saint-André, ces quartiers avec d'importants bassins d'emplois (par exemple les zones d'activités de l'Étang de Berre, accessibles directement via des trains cadencés à Saint-André).

Le tramway permettra de désenclaver physiquement des quartiers cloisonnés dans un tissu urbain hétéroclite traversés par une structure viaire configurée principalement pour une fonction de transit et constitués de grandes emprises foncières peu perméables. Il viendra répondre à la difficulté que représentent les déplacements internes aux secteurs traversés (Grand Littoral, Lycée Saint Exupéry) et les échanges inter-quartiers.

Grand ensemble de La Castellane © Agence MAGNUM Patrick Zachmann

Vue aérienne des grands ensemble de La Castellane et de La Bricarde © MAPM

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Renforcer l'accès aux pôles d'emplois, polarités commerciales et aux grands équipements

L'extension Nord du tramway s'insère dans un territoire marqué par l'activité économique, au cœur de la façade maritime, avec les bassins Est du grand port maritime de Marseille (GPMM) qui viennent délimiter ce corridor.

Les 30 000 emplois présents sur le territoire de l'extension Nord sont principalement répartis sur les secteurs « Arnavant – Cabucelle » et « Saint-Henri - Saint-André » :

- Les zones d'activités des « Arnavants » regroupent près de 7 000 emplois et 900 établissements.
- Le secteur Saumaty Séon, ayant connu un développement important dans les années 2000 et qui regroupe environ 4 500 emplois sur plus de 60 000 m² de bureaux et locaux d'activités. Il accueille également des activités de logistique portuaire et urbaine.

Le secteur Nord constitue d'autre part le dernier grand territoire d'activités industrielles à Marseille.

Il comprend un important pôle commercial, Grand Littoral, qui constitue une polarité importante tant pour les habitants, qu'en termes d'emplois (plus de 1000 emplois).

La phase 2 des extensions Nord et Sud vise également à desservir de grands équipements générateurs de trafic, notamment :

- Le lycée Saint-Exupéry ;
- L'école de la 2ème Chance ;
- Le lycée professionnel de la Calade ;
- La Mairie du XV/XVI et le parc Billoux ;
- L'institut de formation Houphouët Boigny ;
- Le collège Rosa Parks

© LYCÉE SAINT-EXUPÉRY

© LA PROVENCE

Au Sud, l'extension de la ligne de tramway améliorera la desserte par une ligne de transport structurante du siège de la CPAM et ses 2000 emplois, de la zone commerciale située au pied de la Résidence de la Rouvière, du pôle hospitalier Clairval (à environ 600 m du terminus), ainsi que de collèges

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Viser l'excellence environnementale

Améliorer la qualité de l'air et favoriser le report modal

Le tramway est un projet majeur et fédérateur dans la stratégie de développement durable de la Métropole.

- **Un système de transport peu émissif :** fonctionnant à l'électricité, il ne produit aucun gaz à effet de serre.
- **Un vecteur d'apaisement :** performant, moderne, rapide, le tramway devient une véritable alternative à la voiture. La réduction de la place accordée à l'automobile ainsi que la création de parc relais favoriseront également le report modal. Le trafic automobile est régulé et diminué, contribuant ainsi à réduire les pollutions urbaines.

Les estimations de trafic prévoient **un report modal de l'ordre de 4 400 déplacements par jour** vers les transports en commun, représentant une diminution des déplacements réalisés en voiture particulière.

Une intégration urbaine, paysagère et environnementale vertueuse

Une attention particulière sera portée à l'intégration urbaine, paysagère et environnementale du projet. Les nombreuses plantations existantes seront dans la mesure du possible conservées et renforcées dans le cadre de l'aménagement. D'autres actions telles que l'économie de l'énergie, l'utilisation de matériaux recyclés, la perméabilité hydraulique des aménagements et l'atténuation des îlots de chaleur, seront développées dès la conception détaillée du projet.

Un chantier vertueux

La Métropole Aix-Marseille-Provence encourage la prise en compte des enjeux environnementaux et de développement durable dans la réalisation de ces grands projets. A cet effet, des mesures seront mise en place afin d'assurer un chantier respectueux de l'environnement, en limitant les nuisances causées aux riverains, aux intervenants et à l'environnement naturel.

Encourager le développement des modes actifs

Les espaces publics étant majoritairement dédiés à la voiture, le réaménagement de façade à façade de l'ensemble du tracé permet d'améliorer le partage de l'espace public entre les modes de déplacement et redonner de l'espace pour les modes actifs et la vie locale.

Des aménagements cyclables seront créés tout le long du projet en accompagnement de l'infrastructure de tramway.

© DAVID GIRARD / MAMP

Les impacts détaillés du projet sur l'environnement seront décrits dans l'étude d'impact, pièce essentielle du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, qui sera réalisée dans le cadre des études de conception menées par la suite.

Cette étude mettra en évidence les conséquences directes et indirectes du projet sur l'environnement. Elle précisera également les moyens mis en œuvre dans la conception du projet pour leur réduction, voire leur suppression. Des mesures compensatoires sont envisageables à titre exceptionnel lorsqu'il n'est pas possible de réduire ou de supprimer les impacts significatifs du projet sur l'environnement.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Accompagner le développement urbain

Le projet de tramway améliore significativement la qualité de desserte mais également la qualité des espaces publics le long du tracé et le cadre de vie des habitants, **au travers d'un réaménagement de façade à façade des axes empruntés par le tramway.**

Il participe ainsi à la stratégie urbaine métropolitaine visant à redynamiser des quartiers et à renouveler la Ville en apportant les conditions favorables à l'émergence de projets urbains de qualité le long du tracé.

Desservir les quartiers prioritaires de la politique de la ville

Un des enjeux majeurs de l'extension de la ligne de tramway consiste ainsi à offrir une meilleure accessibilité aux quartiers inscrits au Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPRU):

- La Cabucelle
- Campagne Lévêque
- Consolat - Ruisseau Mirabeau
- La Castellane - Plan d'Aou - La Bricarde

Accompagner l'opération d'intérêt national euro-méditerrannée

Moteur d'une transformation urbaine majeure avec l'extension du centre-ville vers le nord, limitrophe à l'hyper-centre de Marseille et impactant le quartier de La Cabucelle, voisin du Grand Port Maritime de Marseille, l'opération Euromed 2 va contribuer à améliorer l'attractivité et la qualité de vie des habitants de l'ensemble du secteur. Au-delà des impacts à grande échelle, l'environnement urbain immédiat du quartier de La Cabucelle va être fortement bouleversé.

Les quartiers d'Euroméditerranée I et II bénéficieront largement de la desserte par le tramway. S'ils en bénéficieront déjà au travers de la phase 1 des extensions, en poursuivant le prolongement vers La Castellane, c'est l'ensemble de l'aire Euroméditerranée qui sera desservie par une ligne de tramway qui rayonnera vers le Nord.

Accompagner la revitalisation du secteur Cap pinède – Capitaine Gèze

L'axe Cap Pinède-Capitaine Gèze (10 ha sur 1,6 km de long) est un axe routier majeur qui relie les autoroutes A55 et A7, et qui marque la frontière Nord d'Euromed 2. L'objectif du projet de réaménagement est porté par Euroméditerranée est de reconfigurer cet axe en boulevard urbain multimodal et d'accompagner la revitalisation du secteur en lien avec le projet de renouvellement urbain de La Cabucelle.

Les travaux de la requalification de l'axe ont démarré en 2021, avec la démolition de la passerelle Capitaine Gèze, afin d'accompagner les évolutions en termes d'infrastructures routières, de transport et d'opérations immobilières.

Accompagner et requalifier les secteurs traversés

Les espaces publics du territoire de l'extension Nord, fruits du développement de la ville dans les années 60-80, nécessitent une requalification en profondeur pour améliorer leur qualité (revêtements, espaces verts) mais également la distribution des espaces aux différentes fonctionnalités (modes actifs, voies routières, transports en commun, espaces végétalisés) cohérents avec la vision d'une ville moderne.

L'extension Sud est confrontée aux mêmes problématiques, à une échelle moindre.

Le projet de tramway représente l'opportunité de requalifier l'espace public en réalisant des aménagements de qualité le long du tracé.

L'opération intègre le réaménagement de façade à façade des axes empruntés.

L'infrastructure tramway sera accompagnée d'une intervention générale sur la trame viaire et sa recomposition. Un travail sur l'amélioration des cheminements sera envisagé avec les opérations de rénovation urbaine des quartiers traversés, pour que l'accessibilité au tramway soit valorisée et que ce projet joue pleinement son rôle d'outil de requalification et de valorisation urbaine.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LE TRAMWAY, UN MODE PERTINENT

© DAVID GIRARD / MAMP

Le tramway, des atouts majeurs

Le tramway bénéficie de nombreux avantages :

- **Connexion directe** vers le centre-ville en prolongement de la ligne de tramway existante
- **Rabattement efficace vers les autres modes de transport structurants** (TER à la halte Saint-André, Métro Ligne B à Capitaine Gèze)
- **Confort élevé**, accessible aux personnes à mobilité réduite
- **performant** et doté d'une vitesse commerciale satisfaisante
- **fiable** et régulier, notamment car sa circulation en site propre limite les problèmes d'exploitation liés à la présence des voitures
- système de transport **peu émissif** en gaz à effet de serre
- capacité de transport élevée répondant aux enjeux de desserte des secteurs Nord et Sud densément peuplés
- **vecteur essentiel d'image**, faisant du design de la rame un marqueur d'identité important pour les réseaux de transport et les territoires traversés
- occasionne **peu de nuisances phoniques** pour les riverains
- infrastructure de transport offrant des perspectives de requalification urbaine des quartiers traversés
- végétalisation possible de la plateforme tramway et des espaces publics traversés, contribuant à la réduction des îlots de chaleur en ville

Le tramway bénéficie d'une attractivité très forte. Ce système de transport permet de proposer une offre performante de transport, représentant une véritable alternative à l'usage de la voiture. Au-delà de son rôle de développement de la mobilité, le tramway représente un outil d'aménagement et de développement économique. L'infrastructure de tramway sera un véritable levier d'image des secteurs traversés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Le Bus à Haut Niveau de Service, une alternative au tramway ?

Un mode de transport type bus / trolleybus ou BHNS ne permettrait pas de répondre pleinement aux objectifs du projet.

Limité à une longueur maximale de 24 mètres, le BHNS est, comme le bus, limité en termes de capacité et donc d'offre de transport. Il offre une capacité de transport d'environ 150 places (dont 30 assises), soit un peu plus de la moitié de la capacité d'un tramway.

La volonté à la fois de «désenclaver» les quartiers Nord et Sud au moyen d'une meilleure accessibilité en transport et de concrétiser une véritable liaison performante, attractive et de qualité, se trouverait amoindrie par une connexion indirecte vers le centre-ville. Par les ruptures de charges qu'il engendrerait, un BHNS nuirait à l'attractivité globale du réseau, en multipliant les correspondances avec le réseau de tramway ou métro existant qui pénalisent les temps de parcours entre le corridor d'étude et le centre-ville. Ce type de mode ne présente par ailleurs pas le même potentiel d'attractivité que le tramway.

Enfin, un BHNS ne permet pas d'accompagner aussi finement le développement urbain qu'un tramway. Le BHNS conserve une connotation routière, sans possibilité de plateforme engazonnée, et représente un « effet levier » moindre pour les quartiers traversés. Outre son rôle de développement de transports en commun attractifs et efficaces, le tramway a un effet positif sur la requalification urbaine des quartiers traversés et accompagne de manière qualitative les mutations des quartiers.

© DAVID GIRARD / MAMP

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

4

LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION PRÉALABLE

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Le projet tel que présenté dans ce dossier de concertation a été élaboré à partir d'études préalables. La conception du projet est le fruit d'un compromis entre de nombreuses contraintes et analyses reposant sur de multiples critères : insertion urbaine, environnement, desserte des quartiers, impacts fonciers, coût d'investissement, niveau de service, temps de parcours, exploitation et exploitabilité, connexion avec le réseau de transport, aménagements cycles et piétons, contraintes techniques (réseaux souterrains existants), circulation et stationnement.

Depuis les premières études, les partenaires institutionnels de l'opération (Métropole Aix-Marseille-Provence, Ville de Marseille) proposent désormais les grandes orientations du projet, ainsi que le projet soumis à concertation préalable en cohérence avec les documents de planification.

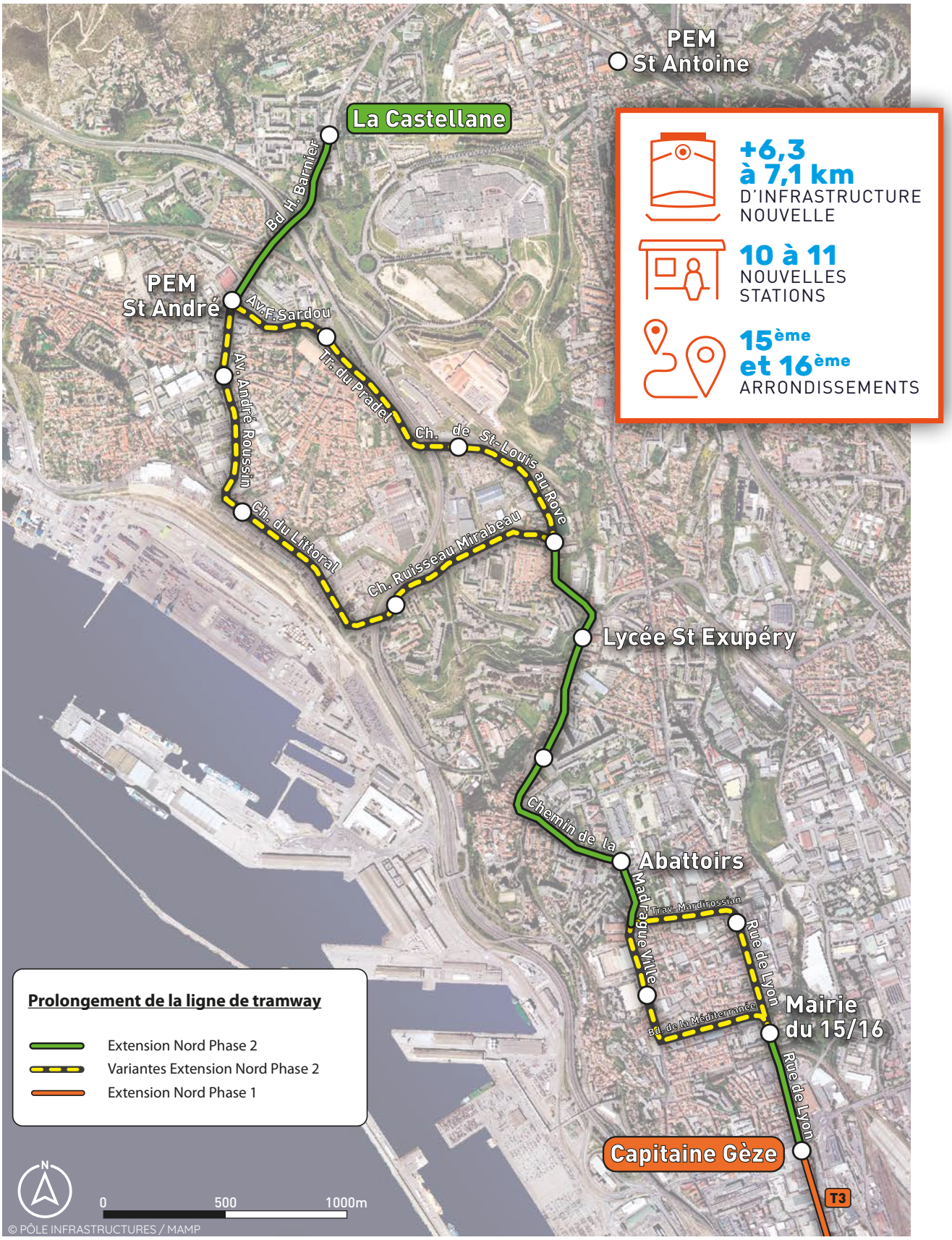
© DAVID GIRARD / MAMP

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LE TRACÉ

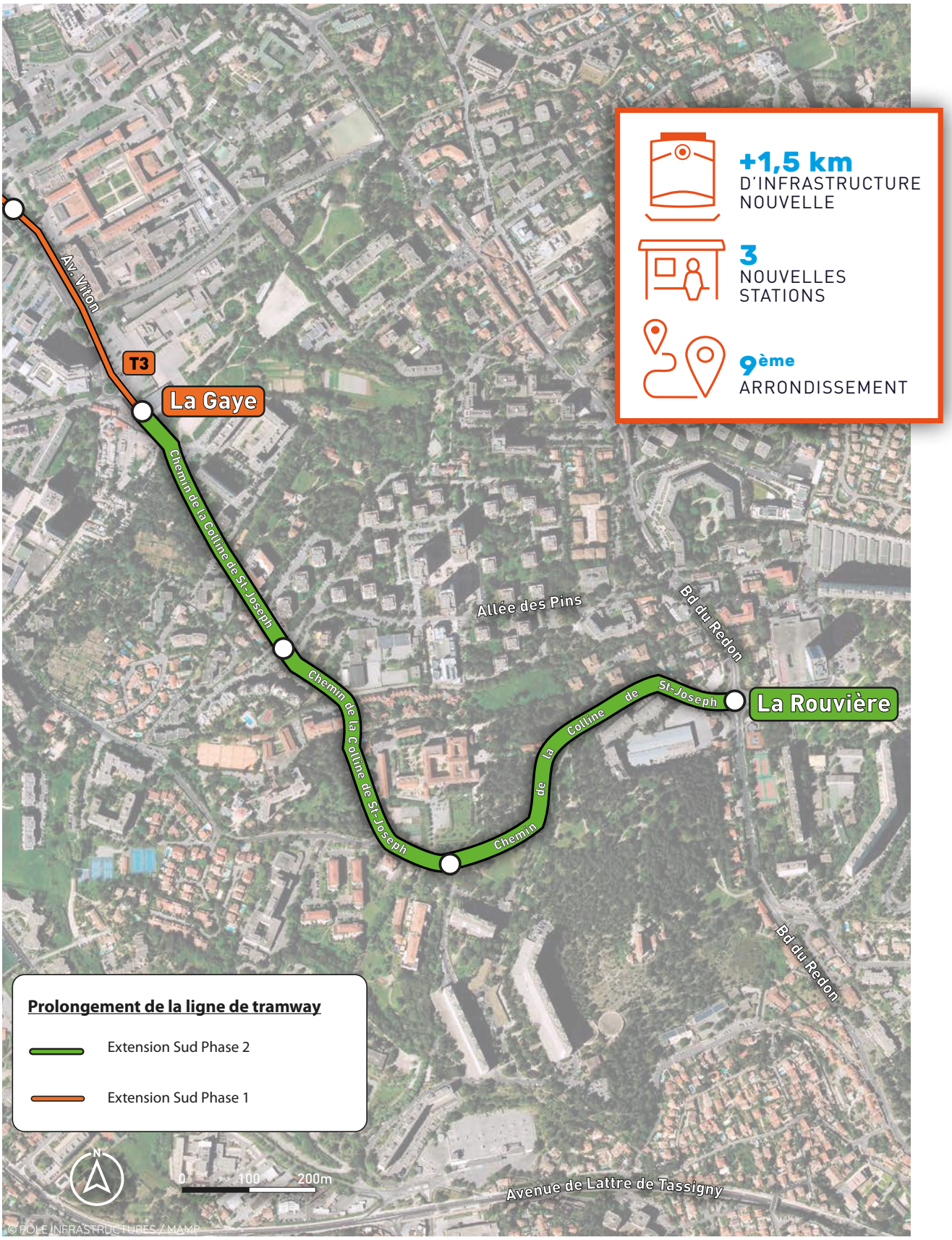
Les études de faisabilité ont permis un recensement de l'ensemble des itinéraires possibles pour l'extension Nord, chacun ayant été évalué sous plusieurs angles. les analyses ont fait émerger le tracé de l'extension Nord ci-dessous, comportant des variantes de tracé soumises à la concertation. L'opération vise à créer une nouvelle infrastructure de tramway sur une longueur de 7,8 à 8,6 km répartis comme suit :

EXTENSION NORD



Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

EXTENSION SUD



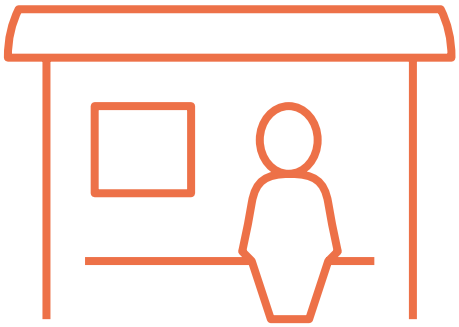
Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LES STATIONS

Principes de localisation

La localisation des stations vise le meilleur équilibre entre les objectifs de :

- **Desserte des lieux générateurs de trafic:** **Au Nord :** la mairie du 15/16, le noyau villageois de la Cabucelle, les Abattoirs, le lycée professionnel de La calade, l'institut de formation des aides-soignants, la résidence Campagne Levêque, le Lycée Saint Exupéry, la cité Saint-Louis, Consolat Mirabeau, le village de Saint-André, la zone d'activité André-Roussin, La Castellane. **Au Sud :** L'allée des Pins, Valmante, La Rouvière
- **Desserte des pôles d'échanges de transport:** Capitaine Gèze (phase 1), le futur PEM du lycée Saint-Exupéry, le futur PEM de Saint-André, La Gaye (phase 1). Les quartiers d'Euroméditerranée I et II bénéficieront largement de la desserte par le tramway. S'ils en bénéficieront déjà au travers de la phase 1 des extensions, en poursuivant le prolongement vers La Castellane, c'est l'ensemble du périmètre d'Euroméditerranée qui sera desservie par une ligne de tramway et qui rayonnera vers le Nord
- **Prise en compte des contraintes d'insertion:** Emprise disponible, alignement droit, pente limitée, insertion des zones de manœuvre pour les terminus
- **Performance de la ligne de tramway :** Recherche du meilleur compromis entre une bonne vitesse commerciale et une desserte fine du secteur. L'implantation des stations de l'extension tend vers une inter-distance entre stations d'environ 500 à 600 m. Ces valeurs sont adaptées à l'environnement traversé (les distances inter-stations du centre-ville étant de l'ordre de 300 à 400 m)



Typologie des stations

Les stations sont de manière générale à quai latéraux et dimensionnées pour accueillir les rames de tramway, d'une longueur de 42,5 m à plancher bas intégral.

Les quais des stations sont surélevés par rapport au plan du roulement du tramway pour permettre l'accès de plain-pied aux rames. Le raccordement à l'espace public s'effectue par des rampes ou par un nivellement progressif permettant notamment d'assurer la continuité pour les PMR. Un emmarchement est toutefois possible dans la mesure où, au moins un des côtés du quai est constitué d'une rampe permettant l'accessibilité PMR.

Les caractéristiques géométriques des stations sont les suivantes :

- **Longueur de quai :** 40 mètres minimum
- **Largeur du quai pour une station latérale :** 3,5 mètres Cette largeur sera adaptée au trafic attendu sur la station
- **Largeur du quai dans le cas d'une station centrale :** 5 mètres et en tout état de cause adaptée au trafic attendu sur la station
- **Hauteur de quai :** 0,3 mètres par rapport au plan de roulement
- **Pente maximale nominale station :** 4%
- **Dévers maximal de quai :** 2 %
- **Pente des rampes d'accès au quai :** 4 %

Les stations sont équipées d'abris tramway et des équipements nécessaires aux usagers (bornes d'information voyageurs, sonorisation, distribution automatique des titres de transport).

Concernant les équipements de station, une homogénéité de traitement sera recherchée avec l'ensemble des stations du réseau.

Ainsi, sauf cas particulier et traitement spécifique proposé par le maitre d'œuvre en charge de la conception du projet, les principes déployés sur le réseau (abris, petit mobilier) seront repris dans le cadre de l'opération d'extension.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

© DAVID GIRARD / MAMP

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

L'INSERTION DANS L'ESPACE PUBLIC

Principes d'insertion

L'insertion de l'infrastructure tramway suppose des compromis entre :

- Les contraintes de conception d'une ligne de tramway
- Les contraintes des réseaux existants, de la nature des sols, de nivellement des bâtis avoisinants
- Les fonctionnalités de l'espace public : trottoirs, aménagements cyclables, voies de circulation, stationnement lorsque cela est possible et nécessaire
- Les enjeux environnementaux : perméabilité des revêtements, aménagements paysagers, réduction des îlots de chaleur, gestion de l'eau...

En fonction des emprises disponibles sur les différents axes empruntés, des choix et arbitrages seront à effectuer sur les fonctionnalités à intégrer, leur dimensionnement, et les éventuels besoins d'acquisitions d'emprises bâties ou non bâties.

Les aménagements cyclables et piétons

L'extension du tramway et le réaménagement urbain induit permettent une amélioration globale des circulations en modes actifs tout au long du tracé.

En effet, au-delà de la réalisation d'un axe de transport structurant pour le territoire et améliorant les déplacements en transports en commun, le projet des extensions Nord et Sud du tramway permet une requalification et un réaménagement urbain de façade à façade des voies empruntées par le tramway, et ainsi la création de cheminements pour les cycles et les piétons. Il permet ainsi d'améliorer les cheminements actifs au sein de l'espace public.

Ces aménagements pour les modes actifs seront conçus en cohérence avec d'autres projets, notamment les projets de renouvellement urbain (NPNRU) et d'aménagement de l'axe Cap Pinède Capitaine Gèze, qui concourent tous à une amélioration sensible des circulations actives.

L'insertion des cycles sera étudiée finement dans le cadre des études préliminaires et d'avant-projet. Elle fera l'objet de concertation avec les associations de vélo, les associations PMR, et sera présentée au public dans le cadre du dossier d'enquête publique préalable à la DUP.

La question foncière

L'impact foncier

Le projet tel que présenté vise à limiter les impacts sur le foncier. Les conséquences de l'insertion de la ligne de tramway sur les parcelles bâties et non bâties ne pourront être clairement déterminées qu'à l'issue des études de conception. Des échanges auront alors lieu avec les riverains concernés.

La procédure d'acquisition

En cas de besoin d'acquisition, la Métropole Aix Marseille Provence privilégiera les négociations amiables avec les propriétaires concernés. En cas d'absence de réponse ou désaccord, la Métropole pourra recourir à une acquisition par voie d'expropriation, après l'obtention de l'arrêté d'utilité publique.

© NOSTRAM / STOA

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Cohérence avec la politique cyclable de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Afin de répondre aux enjeux de qualité de l'air et de santé publique qui constituent l'un des quatre volets de l'agenda environnemental commun au Département des Bouches-du-Rhône et à la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Métropole s'engage dans la mise en œuvre d'un plan vélo sur cinq ans. L'objectif vise à réduire l'usage de la voiture sur un territoire où 39 % des déplacements de moins de 3 km se font actuellement en voiture, alors qu'ils pourraient se faire en 15 minutes à vélo classique et en 7 minutes avec un vélo à assistance électrique..

Ce plan s'articule autour de 15 actions et de 3 axes stratégiques qui sont :

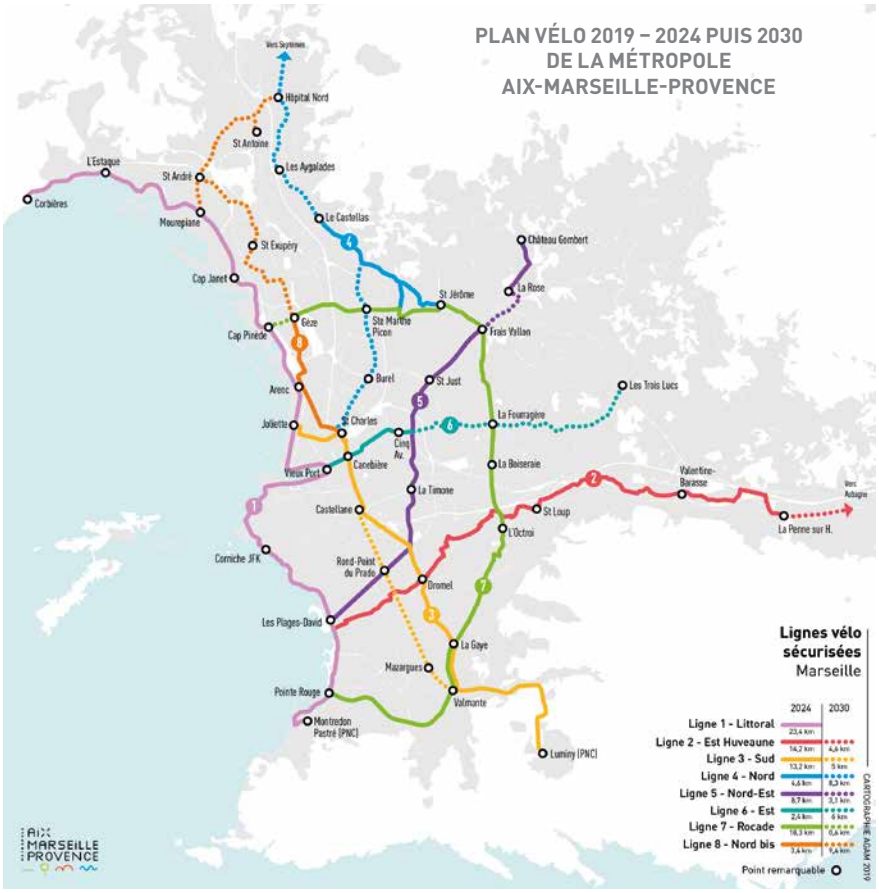
AXE 1 : Développer l'usage du vélo dans les trajets du quotidien

AXE 2 : Favoriser l'accès au vélo au plus grand nombre

AXE 3 : Renforcer l'attractivité du territoire et sécuriser l'usage du vélo

Au sein de l'AXE 1, la première action consiste à créer un réseau de lignes vélo afin d'assurer des liaisons lisibles et sécurisées entre les principaux pôles générateurs de déplacement (centre-ville, zones d'activités, pôles d'échanges, zone d'enseignement).

À l'échelle métropolitaine, l'objectif est de réaliser 16 lignes vélo sécurisées.



Parmi les lignes identifiées dans le plan vélo marseillais, les lignes suivantes sont concernées par le projet d'extension Nord-Sud phase 2 :

Ligne 1 Littoral :
« L'Estaque – Montredon », en passant par le Cap Janet, Cap Pinède et Arenc. Cette ligne emprunterait un tronçon commun avec le tramway dans le cas de la variante de tracé Littoral.

Ligne 8 Nord Bis :
soit 9,4 km à terme de Saint-Charles à La Castellane, puis Saint Antoine et l'Hôpital Nord

La ligne 8 Nord bis desservira l'ensemble des stations se trouvant le long du tracé du tramway.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Les aménagements paysagers

Le projet de tramway est un vecteur d'amélioration de l'aménagement paysager des secteurs traversés : augmentation du nombre d'arbres sur l'espace public, limitation des îlots de chaleur, amélioration de la gestion des eaux pluviales sur le tracé, participation au maintien d'une biodiversité en milieu urbain...

Plusieurs solutions peuvent être mises en œuvre, parmi lesquelles :

Végétalisation de la plateforme tramway

La végétalisation de la plateforme tramway contribue à l'apaisement de l'espace public. Fraîcheur, couleur, rétention d'eau, biodiversité, réduction des ilots de chaleur sont autant d'attraits apportés par ce traitement de la plateforme.

Un hectare de surface végétalisée absorbe le CO2 émis par 30 véhicules et permet de fournir de l'oxygène pour 150 personnes.

Elle constitue un filtre naturel de l'air et de l'eau. Perméable, elle capte et élimine les poussières et bactéries nocives présentes dans l'air et purifie l'eau tout en limitant son ruissellement.

Du fait de leur végétalisation, les plateformes végétalisées réduisent également les nuisances sonores qui sont trois à six fois plus importantes sur une surface nue.

La végétalisation est donc un élément dont l'utilité dépasse la fonction ornementale première.

© DAVID GIRARD / MAMP

L'objectif sera de proposer une végétalisation :

- Compatible avec l'exploitation d'un tramway
- Adaptée au climat méditerranéen
- Facilement gérable par la RTM
- Peu consommateur de ressources, notamment en eau
- Ne nécessitant qu'un entretien limité après mise en place par une entreprise spécialisée
- Compatible avec les règles d'intervention du BMPM

Plantations d'arbres et massifs arbustifs

Les extensions Nord et Sud de la ligne de tramway offrent l'opportunité d'intervenir sur les aménagements paysagers et les plantations d'arbres.

Les propositions d'aménagements paysagers tiendront compte des qualités paysagères existantes, dans l'objectif de les maintenir et les conforter dès que cela est possible.

L'état sanitaire des arbres sera vérifié, mais en cas de remplacement, il est privilégié un alignement continu des plantations.

Le bilan vert de l'opération sera évalué dans le cadre des études détaillées et présenté dans le dossier d'enquête publique préalable à la DUP.

Lorsque cela semble judicieux (espace large et peu contraint, surlargeurs...), les trottoirs et les aménagements des tramways seront plantés de plates-bandes et de massifs de vivaces et arbustifs. Cette végétation de hauteur intermédiaire permettra d'habiller les pieds d'arbres, d'accompagner les cheminements piétons ou encore de délimiter les espaces du projet.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

L'OFFRE DE SERVICE

Schéma d'exploitation du réseau de tramway

La phase 2 des extensions Nord-Sud du tramway de Marseille s'inscrit dans la continuité des étapes de développement du réseau:

- 2025 : mise en service de la phase 1 des extensions Nord-Sud entre Arenc et Gèze au nord, entre la place Castellane et La Gaye au sud
- 2028 : mise en service de la branche ouest du tramway vers la place du Quatre Septembre

À l'horizon de la mise en service en 2029 des extensions phase 2, le réseau de tramway pourrait être exploité en «croix». Cependant, des réflexions seront conduites sur le schéma d'exploitation de l'ensemble du réseau et pourraient amener à revoir le schéma envisagé à l'horizon de la mise en service de l'opération, pour s'adapter également aux développements futurs du réseau de tramway.

Fréquence 5 min
en heure de pointe

Environ 17 km/h
de vitesse commerciale

22 à 25 min
de **temps de parcours** entre Capitaine Gèze et La Castellane

5 min
de **temps de parcours** entre La Gaye et La Rouvière

Variation de temps de parcours entre les deux alternatives de tracé Pradel/Littoral :
+3 min pour la variante Littoral

Des temps de trajet performants

La Rouvière	Tramway T3	*Environ 20 min*	Place Castellane *Correspondance 5 min*	Métro M1	*Environ 4 min*	Vieux Port	Durée du trajet	*Moins de 30 min*
La Castellane	Tramway T3	*Environ 2 min*	PEM Saint-André *Correspondance 5 min*	ter	*Environ 12 min*	Gare Marseille Saint-Charles	Durée du trajet	*Moins de 20 min*
Lycée Saint-Exupéry	Tramway T3	*Environ 11 min*	Capitaine Gèze *Correspondance 5 min*	Métro M2	*Environ 12 min*	Gare Marseille Saint-Charles	Durée du trajet	*Moins de 30 min*
Lycée Saint-Exupéry	Tramway T3	*Environ 11 min*	Capitaine Gèze *Correspondance 5 min*	Métro M1 & M2	*Environ 19 min*	Vieux Port	Durée du trajet	*Environ 35 min*

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Le matériel roulant

BOMBARDIER FLEXITY OUTLOOK EN SERVICE SUR LE RÉSEAU MARSEILLAIS © MAMP

Le matériel roulant en service depuis 2007 sur les trois premières lignes du tramway de Marseille est composé de 32 rames Bombardier Flexity Outlook.

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Tramway sur rails alimenté par ligne aérienne de contact
- Plancher bas intégral
- Dimensions d'une rame : environ 42,5 m de long, 2,4 m de large et 3,5 m de haut
- Captation de l'énergie électrique (750V) par pantographe
- Capacité d'une rame : environ 270 voyageurs en charge normale – 62 places assises
- Vitesse maximum : 70 km/h
- Rames réversibles disposante d'une cabine de conduite à chaque extrémité.

L'aménagement des rames Bombardier est une création de l'agence MBD Design.

L'extérieur rappelle la coque d'un navire, dont la proue est la cabine de conduite.

Un cercle lumineux porte la couleur de la ligne desservie par la rame.

À l'intérieur, le plancher, les parois et le plafond sont bleus, avec des sièges et des persiennes estivales en bois.

Les rames sont climatisées et sont dotées de panneaux de communication dynamique

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

La **Métropole Aix-Marseille-Provence** et la **RTM**, exploitant du réseau de transport de Marseille, viennent de confier le marché d'acquisition au groupement CAF SA et CAF France des nouvelles rames nécessaires aux extensions (15 rames pour la phase 1). Le confort des voyageurs sera amélioré par rapport aux rames actuelles : bandeaux lumineux intérieurs et extérieurs sur les portes indiquant leur mise en mouvement, nombreux écrans d'information dynamiques, prises de recharge USB, système de climatisation énergétiquement sobre, aménagement intérieur plus fonctionnel...

Le design extérieur des nouvelles rames a été travaillé pour garantir leur harmonie esthétique avec le tramway actuel.

RAMES EN COURS D'ACQUISITION AUPRÈS DU CONSTRUCTEUR CAF DANS LE CADRE DE LA PREMIÈRE PHASE DES EXTENSIONS NORD ET SUD

17 à 18 nouvelles rames complèteront le parc de matériel roulant pour l'exploitation des extensions de la phase 2.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

L'ORGANISATION DE L'INTERMODALITÉ

Correspondances sur l'extension Nord

- Avec le train du futur PEM de Saint-André
- Avec le métro ligne 2 au PEM de Capitaine Gèze
- Avec le BHNS B2 et le BHNS B4 au PEM Capitaine Gèze
- Avec des lignes de bus aux PEM de Saint-André, du lycée Saint-Exupéry et Capitaine Gèze

Pôle d'échanges multimodal (PEM) de Saint-André

Dans l'objectif de créer un réseau multimodal et interconnecté, la **Métropole Aix-Marseille-Provence** prévoit la réalisation d'un pôle d'échanges à Saint-André qui offrira à terme une intermodalité.

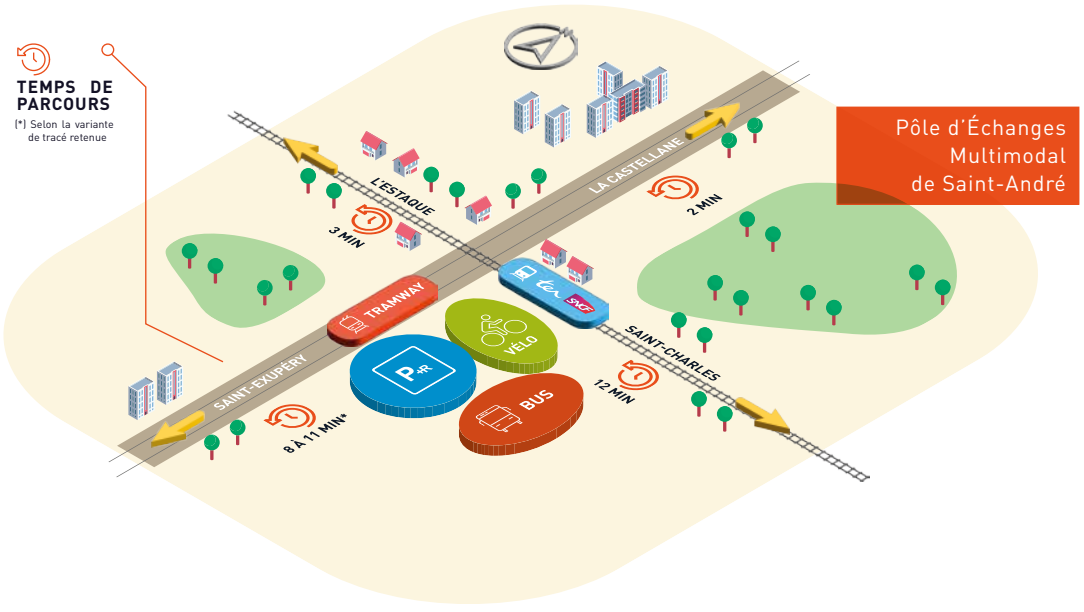
Le pôle d'échanges multimodal à Saint-André assurera les fonctions suivantes :

- Du rabattement sur le tramway pour les usagers des quartiers la Bricarde, la Castellane, Verduron, Saint-Henri, Saint-André, en priorité par les modes actifs et les transports collectifs (bus)
- Du rabattement sur le tramway pour les automobilistes
- Du rabattement sur le TER pour les habitants des quartiers alentours et extérieurs à Marseille (en lien avec Vitrolles Aéroport Marseille Provence, Miramas, la Côte bleue, les zones d'activité de l'étang de Berre, etc.). La future halte ferroviaire Saint-André, qui sera réalisée dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte D'Azur (LNPCA), offrira une desserte avec des trains toutes les 15 min et permettra de rejoindre Arenc en moins de 10 min et la gare Saint Charles en moins de 15 min

Les fonctionnalités qui seront assurées sur le PEM de Saint-André sont :

- Une interconnexion bus / tramway / TER de qualité
- Un parking relais de proximité
- Une zone de dépose-minute
- Un vélo parc
- Une offre de vélos en libre-service

L'aménagement du pôle d'échange de Saint-André est porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence et la SNCF dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNCPA)



Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

© DAVID GIRARD / MAMP

Pôle d'échanges multimodal (PEM) de Capitaine Gèze

Le pôle d'échanges de 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 (BHNS B2 d'ores et déjà et BHNS B4 en projet), des lignes de bus urbain et des lignes de cars Express Métropolitain, un parc relais d'environ 650 places et d'un parc à vélos.

Correspondances sur l'extension Sud

- Avec des lignes de bus au futur PEM de La Gaye

Pôle d'échanges multimodal (PEM) de La Gaye

Le pôle d'échanges de La Gaye sera réalisé dans le cadre des extensions Nord-Sud phase 1. Ce PEM regroupera à terme des lignes de bus urbain, un parc à vélos. L'intégration du Bus à Haut Niveau de Service B5 et d'un paring relais dépend de la continuité du Boulevard Urbain Sud

La phase 2 du prolongement Sud du tramway sera connectée au futur pôle multimodal de La Gaye.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LA FRÉQUENTATION

La fréquentation de la ligne T3 s'établit à environ 140 000 montées par jour d'ici 2030. Le choix de l'itinéraire Pradel / Littoral ou Méditerranée / Mardirossian n'influe pas sur la fréquentation de la ligne.

© DAVID GIRARD / MAMP

La fréquentation de la ligne est en hausse d'environ **+45000 montées par jour** suite à la deuxième phase du prolongement de la ligne.

A l'horizon 2030, l'extension du tramway nord-sud phase 2 permet des reports modaux d'environ **4400 nouveaux déplacements par jour** vers les transports en commun.

Dans le détail, ces nouveaux voyageurs sur la ligne de tramway T3 proviennent :

- Des reports modaux depuis les véhicules particuliers vers le tramway (chaque déplacement pouvant générer une ou plusieurs montées sur les différentes lignes du réseau)
- De reports depuis les lignes de bus et de BHNS, en particulier depuis le BHNS B2
- De reports depuis la ligne de métro M2
- De reports par accès marche à pied pour les populations et habitations à moins de 500 m d'une station

L'extension de la ligne de tramway T3 permet des voyages plus directs, avec une baisse du taux de correspondance sur le réseau de la RTM

- Les nouvelles stations de l'extension Nord génèrent environ 30 000 montées par jour en 2030.
- Les nouvelles stations de l'extension Sud génèrent environ 6 000 montées par jour en 2030.
- Les stations existantes du réseau (ou réalisées dans le cadre de la phase 1) sont également plus fréquentées avec environ 9 000 montées supplémentaires par jour en 2030

2 stations se démarquent, cumulant chacune environ 5 000 montées par jour :

La Castellane et Lycée Saint-Exupéry.
Les stations desservant le noyau villageois de la Cabucelle et de Saint André sont également très fréquentées.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LE PROJET DÉTAILLÉ PAR SÉQUENCE

Extension Nord – Séquence Gèze – Mairie du 15/16

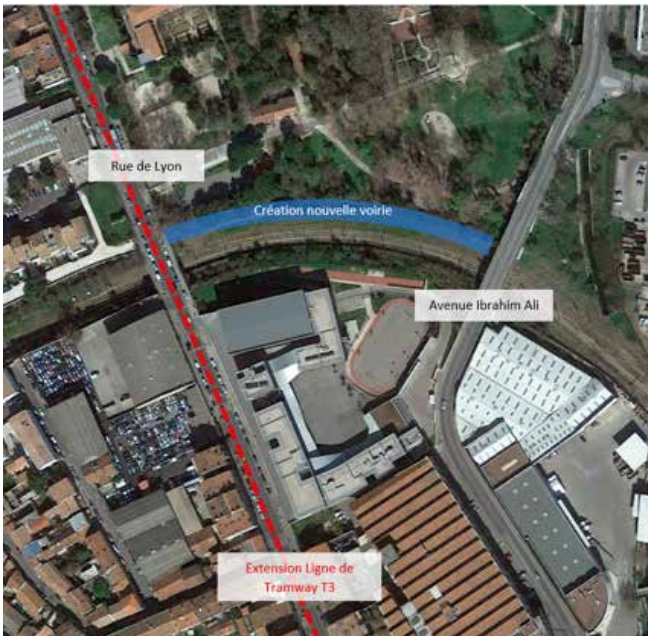
Depuis la future station tramway capitaine Gèze, qui sera réalisée dans la première phase de l'extension Nord, le tramway remonte sur la rue de Lyon jusqu'au parc Billoux, et la mairie de secteur des 15ème et 16ème arrondissements, où sera implantée une station de tramway

Avec le noyau villageois de La Cabucelle à l'ouest et le ruisseau des Aygalades à l'Est, le tramway emprunte la rue de Lyon caractérisée par une emprise viaire très étroite (entre 15 et 16 m entre les façades des bâtiments).

L'intégration de l'ensemble des fonctionnalités de l'espace public dans cet environnement contraint nécessite de trouver un compromis entre l'extension du domaine public sur le bâti et le maintien de l'ensemble des fonctionnalités sur l'axe. Au regard de cet enjeu, il est proposé d'accompagner le projet tramway par l'aménagement d'une voie nouvelle en bordure du parc Billoux afin de restituer un unique sens de circulation sur la rue de Lyon et préserver ainsi la qualité architecturale et la mixité fonctionnelle du tissu urbain de la rue de Lyon.

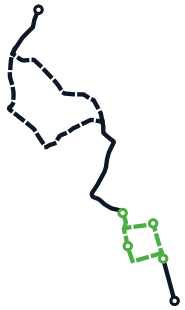
Avec la mise à sens unique d'une partie de la rue de lyon, les véhicules motorisés seraient reportés vers l'avenue Ibrahim Ali via une nouvelle voirie bidirectionnelle en bordure du Parc Billoux et de l'ancienne voie ferroviaire.

En complément, une connexion permettant aux piétons de rejoindre de façon apaisée le futur parc des Aygalades, qui sera réalisé dans le cadre de l'opération Euroméditerranée, sera étudiée.



Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Extension Nord
Séquence Mairie du 15/16 - Place des Abattoirs



Cette séquence s'insère au sein du quartier de la Cabucelle, marqué par son tissu de type faubourg, sa diversité d'activités (noyaux villageois, grands ensembles, activités économiques) et ses nombreux équipements, en particulier liés à l'enseignement qui constituent autant de générateurs de flux à desservir.

Deux alternatives de tracé pour relier la rue de Lyon à la place des Abattoirs

Depuis le parc Billoux et la mairie du 15/16, deux alternatives de tracé permettent de relier le chemin de la Madrague-Ville et la place des Abattoirs et sont portées à la concertation

Variante de tracé Méditerranée

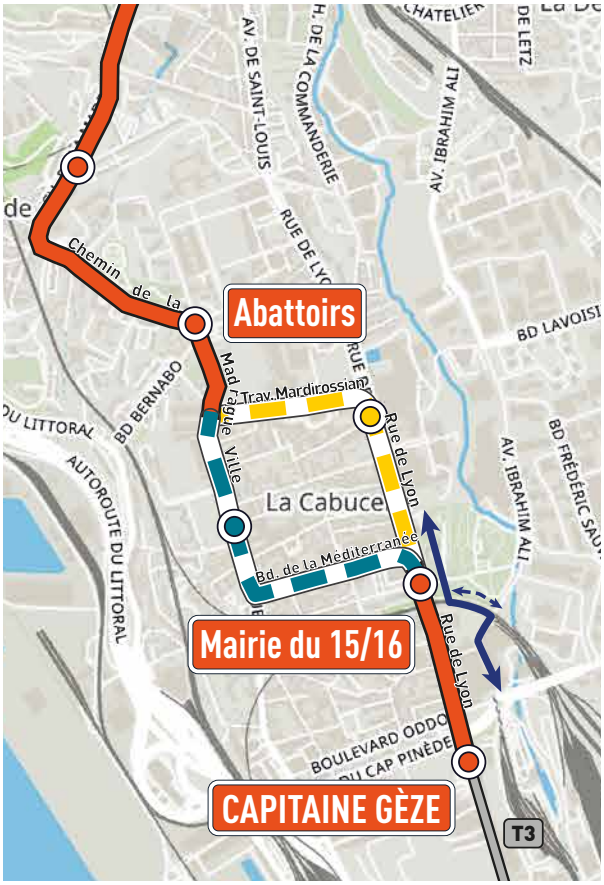
Après la station de la rue de Lyon, devant l'entrée du Parc Billoux et la mairie du 15/16, le tramway s'engagera dans le boulevard de la Méditerranée, bordé d'activités économiques.

Le boulevard de la Méditerranée est mis à sens unique. Au bout du boulevard de la Méditerranée, le tramway bifurque sur le chemin de la Madrague-Ville en direction du nord.

L'intégration de l'ensemble des fonctionnalités de l'espace public sur le chemin de la Madrague-Ville nécessite de trouver un compromis, pouvant nécessiter un élargissement des emprises du domaine public.

Une station est implantée au niveau de la rue Viala, permettant de desservir de manière fine le quartier de La Cabucelle.

Le tramway traverse le cœur du quartier de La Cabucelle, faisant l'objet d'un programme de renouvellement urbain, longe ensuite les entrepôts industriels avant de rejoindre la place des Abattoirs.



Variante de tracé Mardirossian

Depuis la station de la rue de Lyon, située devant l'entrée du parc Billoux et la mairie du 15e/16e, le tramway poursuit sur la rue de Lyon, longeant les anciennes usines de la sucrerie Saint-Louis qui font l'objet de réflexions concernant la mutation du site.

L'emprise étroite de la rue de Lyon nécessiterait son élargissement, avec des impacts bâtis sur les usines Saint Louis.

Une station est implantée en amont de la giration vers la traverse Mardirossian.

Le tramway bifurque ensuite sur la traverse Mardirossian, qui nécessite son élargissement et son décaissement au regard des pentes très importantes, incompatibles avec un tramway. Le tramway longe le site ocuupé par les services de la propreté urbaine de la Métropole Aix-Marseille-Provence puis le mur d'enceinte des anciens Abattoirs, avant de bifurquer sur le chemin de la Madrague Ville et rejoindre la place des Abattoirs.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Analyse multicritères des deux alternatives de tracé

Critères	Variante de tracé Meditérranée	Variante de tracé Mardirossian
Ligne de tramway	**Parcours sinueux**	Fortes déclivités
Temps de parcours	**Temps de parcours équivalent**	
Enjeux de desserte	Desserte du noyau villageois de la Cabucelle	Doublon de desserte avec le BHNS B2
Fréquentation	**Fréquentation équivalente**	
Insertion urbaine et paysagère	◦ Insertion minimale sur le boulevard de la Méditerranée (emprises étroites) ◦ Insertion qualitative sur le chemin de la Madrague-Ville, avec plantation d'arbres	Insertion qualitative de la ligne de tramway sur la traverse Mardirossian, avec alignements d'arbres et mutation possible de la place angle Mardirossian / Madrague-Ville en lieu de vie du quartier
Accompagnementdes mutations urbaines	Desserte au cœur du projet de renouvellement urbain de la Cabucelle	◦ Insertion en bordure du projet de renouvellement urbain de la Cabucelle. ◦ Le tramway induira une mutation urbaine le long de la traverse Mardirossian. ◦ Desserte des usines Saint-Louis Sucre, dont la reconversion urbaine est à l'étude
Contraintes techniques	**Girations étroites**	◦ Fortes pentes impliquant un décaissement de la traverse Mardirossian, pour rendre l'axe compatible avec le tramway ◦ Interfaces avec le site de la propreté urbaine (camions bennes)
Modes actifs	Insertion de pistes cyclables complexes sur le boulevard de la Méditerranée, du fait de l'emprise étroite	Insertion de pistes cyclables envisageable sur la traverse Mardirossian élargie (mais fort relief rendant la pratique du vélo plus difficile)
Circulation	Suppression d'un sens de circulation sur le boulevard de la Méditerranée	Opportunité de création d'une connexion Mardirossian – Lavoisier pour soulager la rue de Lyon
Stationnement	Suppression du stationnement rue de Lyon et boulevard de la Méditerranée	Suppression du stationnement rue de Lyon et Traverse Mardirossian
Impact foncier	Impact foncier sur le chemin de la Madrague-Ville	Impact foncier sur la traverse Mardirossian et la rue de Lyon (bâti des usines Saint Louis)
Coût	**Coût équivalent**	
Planning	**Planning équivalent**	

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Une station place des Abattoirs

L'insertion d'une station de tramway sur la place des Abattoirs permet de mettre en valeur le patrimoine architectural et de desservir les équipements publics de ce secteur, notamment l'école de la deuxième chance et la ZAC Saint Louis. La place publique sera requalifiée dans le cadre de l'opération

PLACE DES ABATTOIRS © GOOGLE

PHOTOMONTAGE PLACE DES ABATTOIRS (IMAGE NON CONTRACTUELLE) - ÉTUDES PRÉALABLES © STOA

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Extension Nord
Séquence Place des Abattoirs - Lycée Saint-Exupéry

Le tramway poursuit ensuite sur le chemin de la Madrague-Ville et longe la Calade, pour rejoindre ensuite le lycée Saint Exupéry.

La topographie très marquée crée des ruptures importantes entre le chemin de La Madrague Ville et les zones d'habitat. Des solutions d'aménagement qualitatives seront recherchées en accompagnement du projet de tramway pour favoriser l'accessibilité piétonne aux stations du tramway depuis les résidences des cités Campagne Levêque, Saint-Louis, La Calade et La Viste.

Une station permettant la desserte de La Calade et de Campagne Levêque

Une station intermédiaire permet la desserte de la cité Campagne Levêque (800 logements), des résidences de la Calade ainsi que du parc de La Calade.

L'implantation précise de la station sera définie au regard des contraintes techniques et des enjeux de desserte, notamment en lien avec le projet de renouvellement urbain Campagne Levêque.

Vue aérienne des résidences de Campagne Levêque © GOOGLE

PHOTOMONTAGE LA CALADE (IMAGE NON CONTRACTUELLE) - ÉTUDES PRÉALABLES © STOA

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Une station implantée au niveau du Lycée Saint-Exupéry

La station surplombe le parc Séon, la cité Saint Louis et le port de Marseille, offrant des vues dégagées sur les coteaux et les massifs de l'Estaque.

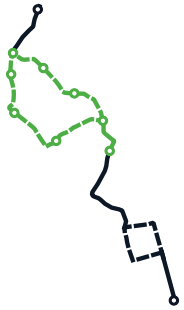
La station est située à proximité immédiate du lycée Saint-Exupéry et du lycée professionnel privé Saint-Louis. Elle permet également le desservir le noyau villageois de Saint-Louis situé plus à l'est. La station permet des connexions avec le réseau de bus.

CHEMIN DE LA MADRAGUE-VILLE © GOOGLE

PHOTOMONTAGE SAINT-EXUPÉRY (IMAGE NON CONTRACTUELLE) – ÉTUDES PRÉALABLES © STOA

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Extension Nord
Séquence Lycée Saint-Exupéry - Saint-André



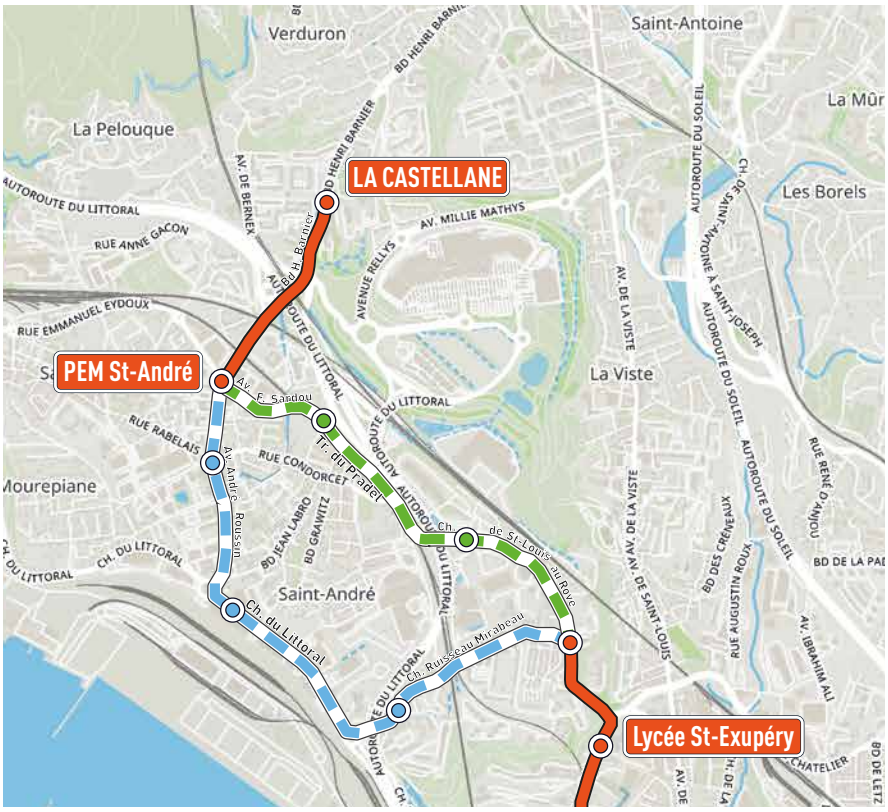
Cette séquence est caractérisée par un tissu disparate où plusieurs poches très diverses cohabitent : noyaux villageois (Saint-André, Saint-Henri), grands ensembles (Consolat Mirabeau), zones d'activités tertiaires (André Roussin) ou logistiques (Acti Sud) et zones portuaires.

Ces poches sont séparées par les ruptures fortes créées par les infrastructures ferroviaires ou autoroutières, par les grandes emprises industrielles ou logistiques, mais aussi par la topographie.

Depuis le lycée Saint-Exupéry, le tramway emprunte le chemin de Saint-Louis au Rove vers le nord avec la création d'une plateforme en site propre s'adaptant à la topographie marquée du terrain.

Deux alternatives de tracé pour relier le lycée Saint-Exupéry au PEM Saint-André

A partir du giratoire chemin de Saint-Louis au Rove / Chemin du Ruisseau-Mirabeau, deux variantes de tracé ont été étudiées dans le cadre des études de faisabilité et sont portées à la concertation



Variante de tracé Pradel

Le tramway poursuit vers le nord sur le chemin de Saint-Louis-au Rove.

Il emprunte ensuite la traverse de Pradel et l'avenue Fernand Sardou jusqu'au pôle d'échanges de Saint André.

Le tramway longe ainsi la voie ferrée et le noyau villageois de Saint-André, dont la desserte est assurée depuis les stations par des cheminements modes actifs à aménager sous les voies ferrées en exploitation (dans le cadre des aménagements de l'opération de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur).

Variante de tracé Littoral

Depuis le chemin de Saint-Louis-au-Rove, le tramway bifurque sur le chemin du Ruisseau Mirabeau pour rejoindre le chemin du Littoral.

Cet axe intercepte deux lignes ferroviaires (vers Arenc et vers Mourepiane). L'insertion du tramway nécessite donc d'élargir l'ouvrage de la voie ferroviaire du littoral (vers Arenc), afin de permettre le passage du tramway.

Le tramway longe ensuite le Grand Port Maritime de Marseille via le chemin du Littoral pour rejoindre l'avenue André Roussin et remonter jusqu'à la future halte ferroviaire Saint-André.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Analyse multicritères des deux alternatives de tracé

Critères	Variante de tracé Littoral	Variante de tracé Pradel
Ligne de tramway	Tracé sinueux, avec des pentes modérées Linéaire d'infrastructures tramway supplémentaire de 800 m	Tracé le plus direct entre La Castellane > La Bricarde et le lycée Saint Exupéry > Capitaine Gèze
Temps de parcours	+ 3 min de temps de parcours	
Enjeux de desserte	◦ Desserte de 4 000 habitants et emplois supplémentaires ◦ Excellente desserte de Consolat Mirabeau avec l'implantation de deux stations ◦ Desserte de la zone portuaire et de la zone d'activité d'André Roussin	◦ Potentiel de desserte moindre ◦ Le tramway permet une desserte plus fine du cœur du noyau villageois de Saint-André
Fréquentation	**Fréquentation équivalente**	
Insertion urbaine et paysagère	◦ Intégration urbaine et paysagère qualitative offrant l'opportunité de développer des boulevards urbains, aujourd'hui très routiers. ◦ Forte opportunité de végétalisation au sein de secteurs aujourd'hui très minéraux	◦ Insertion « confidentielle » de la ligne de tramway ◦ L'arrivée du tramway sera une opportunité de travailler sur le désenclavement physique et symbolique du quartier Saint-André. ◦ Peu de possibilités d'aménagements paysagers
Accompagnementdes mutations urbaines	◦ Accompagnement de l'urbanisation et des mutations urbaines des quartiers traversés ◦ Accompagnement du renouvellement urbain Consolat-Mirabeau	Pas de projets de renouvellement urbain sur le tracé
Contraintes techniques	◦ Tracé sinueux ◦ Ouvrage ferroviaire à élargir et décaissement de la voirie à prévoir ◦ Pentes assez fortes, mais sans incidence sur l'exploitation ◦ Insertion du tramway sur des voies à forte circulation liée à l'activité du port maritime	Proximité des emprises ferroviaires et du talus de l'autoroute sur la traverse Pradel
Modes actifs	◦ Aménagements modes actifs de qualité, notamment sur le Chemin du Littoral et l'Avenue André Roussin. ◦ Fortes pentes sur le chemin du Ruisseau Mirabeau	Aménagement modes actifs permettant le désenclavement du quartier de Saint-André
Circulation	**Impact faible**	
Stationnement	Suppression de places de stationnements sur le chemin du Littoral	Impact négligeable
Impact foncier	Quelques impacts fonciers supplémentaires pour permettre l'élargissement du chemin du Littoral	Impacts fonciers limités
Coût	Coût supplémentaire d'environ 50 M€ (linéaire supplémentaire et travaux d'élargissement de l'ouvrage ferroviaire)	
Planning	Impact planning pouvant aller d'un à deux ans, au regard des travaux d'élargissement de l'ouvrage ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau	

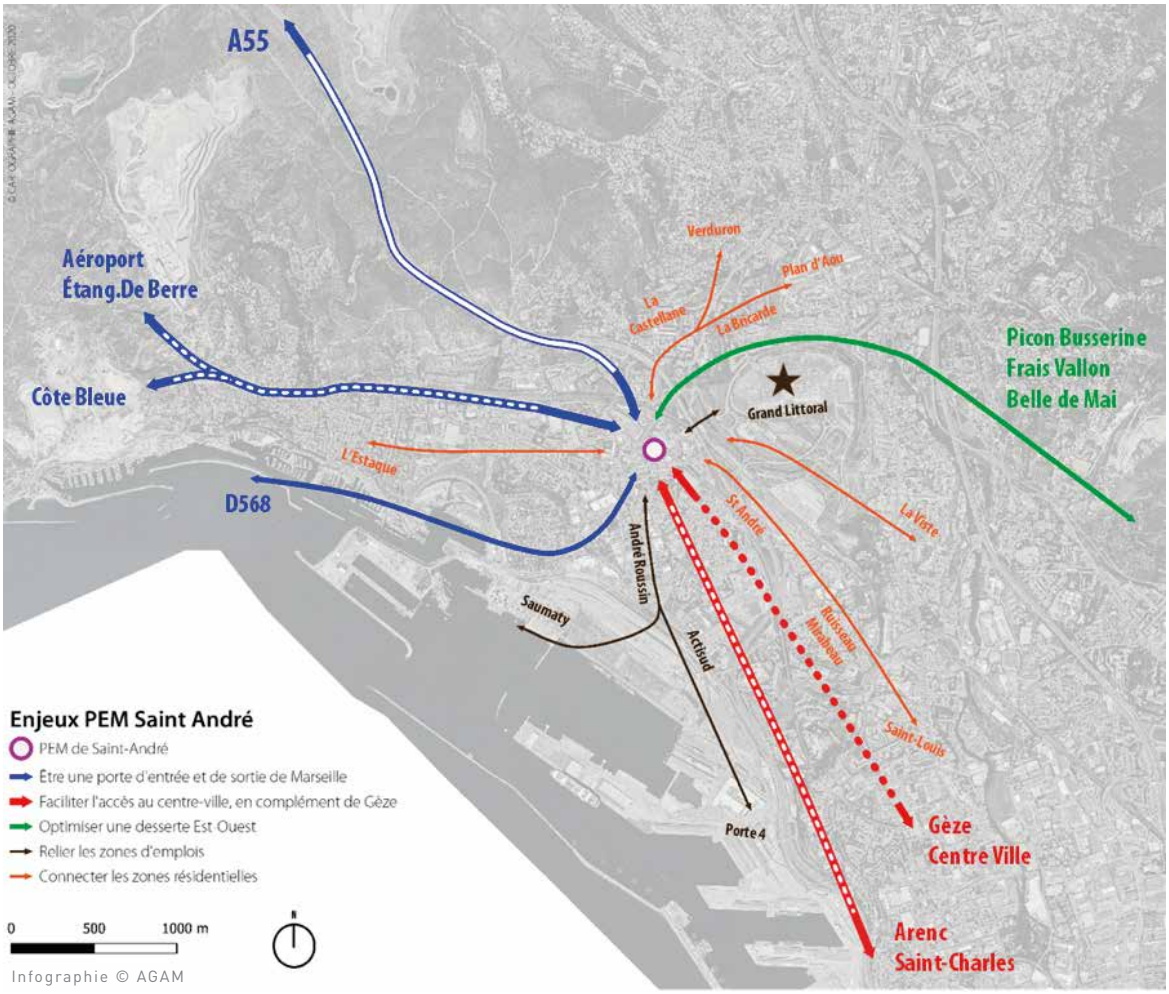
Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Extension Nord
Séquence Saint-André - La Castellane

Cette séquence est marquée par les importantes ruptures urbaines, constituées par la combinaison des infrastructures routières et ferroviaires : rond-point du Docteur Maria, autoroute A55, voies littorales, qui séparent les pôles d'habitat de La Castellane et de La Bricarde des quartiers historiques de Saint-André et Saint-Henri.

Cette séparation est renforcée par la topographie du secteur et l'importante déclivité des voiries permettant de rejoindre La Castellane.

L'arrivée du tramway et l'aménagement des axes André Roussin et Henri Barnier pourra permettre d'atténuer la coupure urbaine, en particulier pour les piétons et les cycles.



Une station dans le futur PEM Saint-André

Une station est prévue au niveau de la future halte ferroviaire de Saint André, qui sera réalisée par la SNCF dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Elle viendra compléter ce nouveau pôle d'échange multimodal.

La station répond à des enjeux de desserte métropolitains, et à l'échelle du quartier.

Compte tenu de son positionnement le long de l'A55, la station est facilement accessible en voiture et aura un véritable rôle de rabattement sur Marseille en complément du PEM de Capitaine Gèze. Un parc-relais sera réalisé au niveau du PEM pour favoriser le report modal (environ 150 places). Des études sont en cours pour l'aménagement urbain du PEM, associant la SNCF et la Métropole Aix-Marseille-Provence.

La station permettra également la desserte de proximité des noyaux villageois de Saint-André, Saint-Henri dans une moindre mesure et de la zone d'activité située le long de l'avenue André Roussin.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Une station terminus à La Castellane

Le terminus de la ligne de tramway viendra s'insérer sur le boulevard Henri Barnier, au cœur des deux cités de la Castellane et La Bricarde, regroupant environ 8 000 habitants. L'arrivée du tramway va non seulement permettre de relier les quartiers au centre-ville, mais représente également une opportunité pour consolider leur renouvellement urbain.

Le positionnement exact du terminus n'est pas encore arrêté ; les problématiques de fortes déclivités du boulevard Henri Barnier pourraient conduire à rechercher des solutions de stations plus ou moins enterrées.

© AMRM

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Extension Sud

Pourquoi l'autre variante de tracé étudiée a-t-elle été écartée ?

Pour relier la Gaye à la copropriété de la Rouvière, deux variantes de tracé avaient été étudiées dans le cadre des études de faisabilité.

La première option, retenue en tracé de référence, emprunte le Chemin de la Colline Saint-Joseph tandis que la seconde emprunte l'allée des pins.

Le tracé par l'allée des pins a été écarté car, bien que moins sinueux et légèrement plus direct, passe à l'écart de deux générateurs importants : la résidence Valmante et ses environ 2 000 habitants ainsi que le siège de la CPAM et ses 2 000 emplois. Cette variante présente également d'importants impacts fonciers et sur les places de stationnement.

Le tracé par le Chemin de la Colline Saint-Joseph permet une desserte plus complète des quartiers traversés, avec une modification du plan de circulation pour permettre l'intégration de l'ensemble des fonctionnalités sur l'axe.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Les stations de l'extension Sud

Le tracé de l'extension Sud s'accompagne de la création de 3 nouvelles stations :

Une station au niveau de l'allée des Pins

La station sera implantée à l'intersection entre le Chemin de la Colline Saint Joseph et l'allée des pins. Elle permet principalement de desservir les résidences de l'allée des Pins.

CARREFOUR ALLÉE DES PINS / CHEMIN DE LA COLLINE SAINT-JOSEPH © GOOGLE

Une station au niveau de la résidence Valmante

Cette nouvelle station, positionnée au plus près du chemin Joseph Aiguier, permettra de desservir principalement les habitants de la résidence Valmante ainsi que le siège de la CPAM.

PHOTOMONTAGE CHEMIN DE LA COLLINE SAINT JOSEPH / VALMANTE
(IMAGE NON CONTRACTUELLE) – ETUDES PRÉALABLES © STOA

RÉSIDENCE DE LA ROUVIÈRE © AGAM

Une station en contrebas de la Résidence de La Rouvière

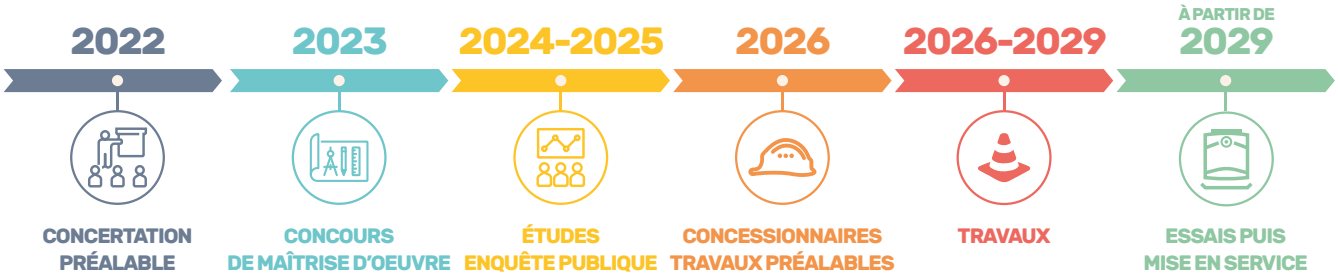
La station terminus de l'extension Sud sera implantée en contrebas de la résidence de La Rouvière. L'implantation du terminus n'est pas encore arrêtée, les études détaillées permettront de définir son positionnement exact. Plusieurs options sont envisagées : sur le chemin de la colline Saint-Joseph ou sur le Boulevard du Redon.

Le Boulevard du Redon permet d'irriguer le quartier de part et d'autre de la station terminus en reliant plusieurs résidences et commerces. La station permet également de desservir la Clinique Clairval, située quelques centaines de mètres plus au Sud.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LE CALENDRIER DE L'OPÉRATION

L'objectif principal est une **mise en service de l'extension à partir de 2029,** selon le planning suivant:



La possibilité d'une mise en service partielle de la ligne, par exemple jusqu'au lycée Saint-Exupéry, sera étudiée dans le cadre des études de conception.

LES PROCHAINES PHASES D'ÉTUDES ET TRAVAUX

- Les études de faisabilité pour les extensions ont été finalisées en septembre 2022.
- Le lancement d'un **concours pour la maîtrise d'œuvre** est prévu fin 2022, pour un démarrage des études détaillées fin 2023.
- A l'issue du concours, le prestataire désigné assurera la conception et le suivi des travaux de l'opération.
- **Les études préliminaires** ont pour objectif de définir les caractéristiques principales du projet et de préciser le coût et les grandes phases du planning.
- **Les études d'avant-projet** visent à consolider le socle de la phase d'études préliminaires, en entrant dans le détail des spécificités techniques, architecturales, programmatiques, règlementaires et planning de l'opération.
- A l'issue des études d'avant-projet, une **enquête publique** sera organisée pour informer le public sur l'opération sur la base des études détaillées, et recueillir à nouveau les appréciations du public.
- Les **études de projet** permettent d'approfondir la conception du projet, dans l'objectif de fournir les éléments nécessaires à la consultation des entreprises travaux qui viendront réaliser le projet.
- Les **travaux** débuteront ensuite par les dévoiements de réseaux pouvant se trouver sous la plateforme du tramway et gêner la réalisation des travaux d'infrastructures de la ligne. Suite à ces travaux préalables, les travaux d'infrastructures, d'aménagements urbains et paysagers, et des équipements du système de transport seront menés, jusqu'à la phase d'essai du matériel roulant permettant la mise en service de la ligne de tramway étendue

© DAVID GIRARD / MAMP

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LE COÛT DES TRAVAUX

À ce stade d'avancement des études, le coût des travaux de l'opération représente un investissement de **295 à 345 Millions d'euros HT,** selon la variante de tracé retenue.

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

Le coût final de l'opération sera précisé à l'occasion de la poursuite des études. Il dépendra des choix techniques et de la définition du tracé.

L'État, le Conseil Régional Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Ville de Marseille seront sollicités pour co-financer l'opération.

Dans le cadre de **Marseille en Grand**, l'Etat va attribuer une subvention d'un montant de **103,65 Millions d'euros HT** sur cette opération.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

5

LES ACTEURS DU PROJET

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LE MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

La **Métropole Aix-Marseille-Provence** est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ; elle assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire.

LES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

Parmi les partenaires institutionnels de l'opération, intervenant à la fois comme gestionnaires de l'espace public, exploitant, partenaires financiers, acteurs locaux du territoire :

- La **Ville de Marseille**, au sein de laquelle s'inscrit entièrement le projet, et les services concernés ;
- Les **services de l'État**, avec lesquels la conception et la réalisation du projet sont menées en étroite collaboration :
  - La Préfecture des bouches du Rhône,
  - La Direction Régionale des Affaires Culturelle (DRAC), compétente en matière de protection du patrimoine architectural (Architecte des Bâtiments de France ABF) et archéologique ;
  - La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL PACA), compétente en matière d'environnement et développement durable ;
  - La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), compétente en matière d'aménagement du territoire, de prévention des risques, de développement durable ;
  - Le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) compétent en matière de sécurité dans les transports guidés et de prévention des risques.

Le projet d'extension Nord et Sud du réseau de tramway s'inscrit entièrement sur le territoire de la Ville de Marseille.

La Ville dispose en particulier des compétences suivantes, en lien avec l'opération : les autorisations d'urbanisme, les services de secours, les parcs et squares, l'aménagement et l'habitat, le dispositif de sécurité et vidéosurveillance.

- La **Région Sud**, en tant que chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ;
- Le **Département des Bouches du Rhône** ;
- L'**Agence Régionale de Santé** (ARS)
- Les **chambres consulaires** (Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine CCIMP et CMA) ;
- Le **Bataillon des Marins Pompiers de Marseille** (BMPM) ;
- La **Régie des Transports Métropolitains** (RTM), exploitant de l'ensemble du système de transport urbain et gestionnaire du matériel roulant et de l'acquisition des matériels roulants nécessaires pour l'extension du réseau de tramway ;
- Les **maîtres d'ouvrages des projets connexes**, en particulier :
  - Le service de la mission Renouvellement Urbain au sein de la Métropole, en charge des projets de renouvellement urbain en lien avec l'opération ;
  - L'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée (EPAEM), pilote de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée
  - SNCF réseau, qui prévoit notamment la création de la halte Saint-André dans le cadre de l'opération de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), desservie par le projet, et qui porterait également la maîtrise d'ouvrage des travaux d'élargissement de l'ouvrage ferroviaire dans le cas de la variante Littoral.

Leur association dans la conception du projet est essentielle tant pour partager l'avancement du projet que recueillir les avis. Les services de l'Etat et collectivités locales seront également consultés et amenés à se prononcer sur le projet dans le cadre de la concertation inter-administrative menée sous l'autorité du Préfet.

Dans la suite des études, des échanges seront également organisés avec les acteurs locaux et riverains directement concernés par l'opération pour affiner la conception du projet. L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique associera l'ensemble du public pour l'informer du projet et recueillir son avis.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2

NOVEMBRE 2022

MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE — CRÉATION : PÔLE INFRASTRUCTURES — 11/2022 — IMPRIMÉ SUR PAPIER ISSU DE FORÊTS GÉRÉES DURABLEMENT

MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

LES PARTENAIRES DE L'OPÉRATION :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

DÉPARTEMENT BOUCHES DU RHÔNE

VILLE DE MARSEILLE

La Métropole Mobilité
Une marque de AIX MARSEILLE PROVENCE

Reçu au Contrôle de légalité le 02 Juillet 2023

MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

CONCERTATION PUBLIQUE

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2

Informez-vous et exprimez-vous du 1er décembre 2022 au 16 janvier 2023

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

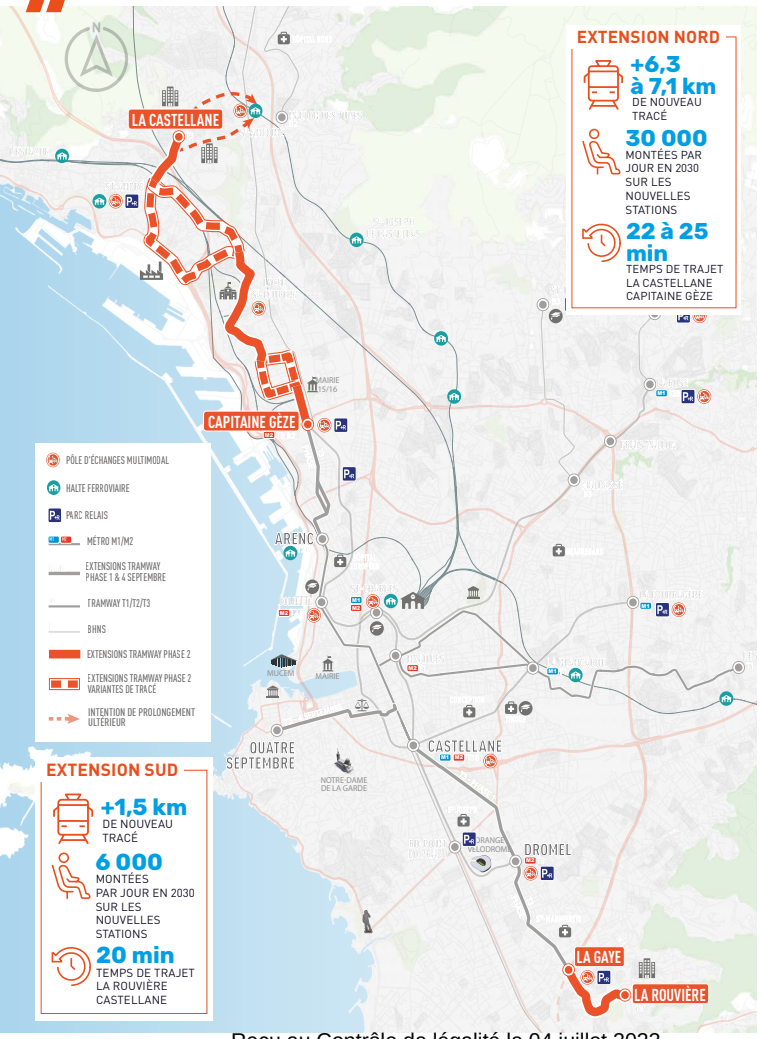
PRÉSENTATION DU PROJET

- Dans la continuité de la 1ère phase des extensions de la ligne de tramway T3, actuellement en travaux, la 2e 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 Gaye à La Rouvière.

- La ligne de tramway T3 desservira 13 à 14 nouvelles stations.

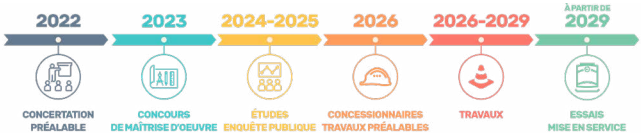
- Elle permettra notamment de désenclaver les quartiers prioritaires, de desservir les quartiers denses, de renforcer l'accès aux pôles d'emplois et commerciaux et de développer l'intermodalité.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE T3 - PHASE 2



Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

CALENDRIER DE LA PHASE 2



CONCERTATION PRÉALABLE

POUR VOUS INFORMER, PARTICIPER OU DÉPOSER UN AVIS

du 1er 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 Livon (13007)
de 9h-12h / 13h30-16h30 (du lundi au vendredi)

Mairie des 9e/10e arrondissements
150 bd Paul Claudel (13009)
8h30-11h45 / 12h45–16h30 (du lundi au vendredi)

Mairie des 15e/16e arrondissements
246 rue de Lyon - Parc François Billoux (13015)
8h30-12h / 13h30-16h30 (du lundi au vendredi)

/ **Réunions publiques :**

Jeudi 1er décembre 2022 à 18h
Siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence :
Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007)

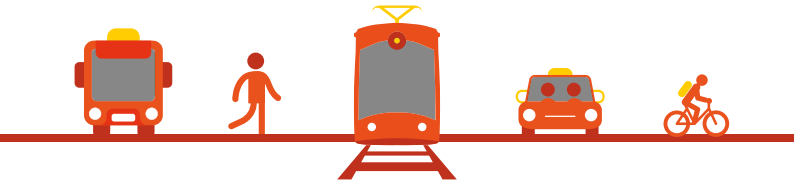
Jeudi 8 décembre 2022 à 18h
Salle de conseil de la Mairie des 15e et 16e arrondissements,
246 rue de Lyon (13015)

Vendredi 6 janvier 2023 à 17h30
Gymnase de l'école de la Rouvière,
83 Bd du Redon (13009)

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

PHOTOMONTAGE PLACE DES ABATTOIRS

Participez
du 1er décembre 2022
au 16 janvier 2023



LES PARTENAIRES DE L'OPÉRATION :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

DÉPARTEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE

VILLE DE MARSEILLE

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

LA METROPOLE Mobilité

LA MÉTROPOLE AGIT
MARSEILLE CHANGE

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2

EXTENSIONS DU RÉSEAU DE TRAMWAY

OBJECTIFS AMBITIEUX DE L'ÉVOLUTION DES MOBILITÉS

PART MODALES	2017	2030 AVEC LE PLAN DE MOBILITÉ
VOITURE MOTO	57%	44%
MARCHE	31%	33%
TRANSPORTS COLLECTIFS	11%	16%
VÉLO	1%	7%

LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE ÉTEND SON RÉSEAU DE TRAMWAY

- au **Nord** vers La Castellane, la Belle-de-Mai puis St-Jérome
- à l'**Ouest** vers la place du Quatre Septembre
- au **Sud** vers la Rouvière
- à l'**Est** vers la Barasse

ÉVOLUTION D'UN RÉSEAU DE TRAMWAY

1876
Ouverture de la première ligne de tramway Chartreux-Joliette (hippomobile)

1892
Début de l'électrification du réseau

1900
Le réseau compte 37 lignes de tramway

Années 1930
Le réseau compte plusieurs centaines de kilomètres de lignes. Il s'étend jusqu'à Allauch, Aubagne ou Aix-en-Provence

1950-1960
Suppression progressive des tramways, cédant leur place aux autobus puis à l'automobile.
Seule subsiste la ligne 68

2004
Fermeture de la ligne 68.
Début des travaux du nouveau réseau de tramway contemporain

2007
Mise en service des lignes de tramway T1 et T2

2015
Mise en service de la ligne de tramway T3

2025-2030
Extensions du réseau de tramway de Marseille

Quai de la fraternité, avant 1914

Boulevard Chave - 2002

Avenue William Booth - 2014

Extension du tramway phase 1 - 2022

LES PARTENAIRES DE L'OPÉRATION :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

DÉPARTEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE

VILLE DE MARSEILLE

La Métropole Mobilité une marque de AIX MARSEILLE PROVENCE

LA METROPOLE Mobilité

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2

PROLONGEMENT DE LA LIGNE T3

EXTENSION NORD

+6,3 à 7,1 km DE NOUVEAU TRACÉ

30 000 MONTÉES PAR JOUR EN 2030 SUR LES NOUVELLES STATIONS

22 à 25 min TEMPS DE TRAJET LA CASTELLANE CAPITAINE GÈZE

EXTENSION SUD

+1,5 km DE NOUVEAU TRACÉ

6 000 MONTÉES PAR JOUR EN 2030 SUR LES NOUVELLES STATIONS

20 min TEMPS DE TRAJET LA ROUVIÈRE CASTELLANE

EN DEUX PHASES

- **PHASE 1** reliant Capitaine Gèze à La Gaye, en cours de travaux
- **PHASE 2 :**
  - Côté Nord jusqu'à La Castellane
  - Côté Sud jusqu'à La Rouvière

DÉSENCLAVER
LES QUARTIERS NORD

DESSERVIR
LES QUARTIERS DENSES

RENFORCER L'ACCÈS
AUX PÔLES D'EMPLOIS ET COMMERCIAUX

VALORISER
L'ESPACE PUBLIC

RÉÉQUILIBRER
LE PARTAGE DE LA VOIRIE

ACCOMPAGNER
LA TRANSFORMATION URBAINE

DÉVELOPPER
L'INTERMODALITÉ

AMÉLIORER
LA QUALITÉ DE L'AIR

ENCOURAGER
LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

CALENDRIER DE RÉALISATION

2022	2023	2024-2025	2026	2026-2029	À PARTIR DE 2029
CONCERTATION PRÉALABLE	CONCOURS DE MAÎTRISE D'OEUVRE	ÉTUDES ENQUÊTE PUBLIQUE	CONCESSIONNAIRES TRAVAUX PRÉALABLES	TRAVAUX	ESSAIS PUIS MISE EN SERVICE

LES PARTENAIRES DE L'OPÉRATION :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Liberté Égalité Fraternité · RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR · DÉPARTEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE · VILLE DE MARSEILLE · La Métropole Mobilité une marque de AIX MARSEILLE PROVENCE

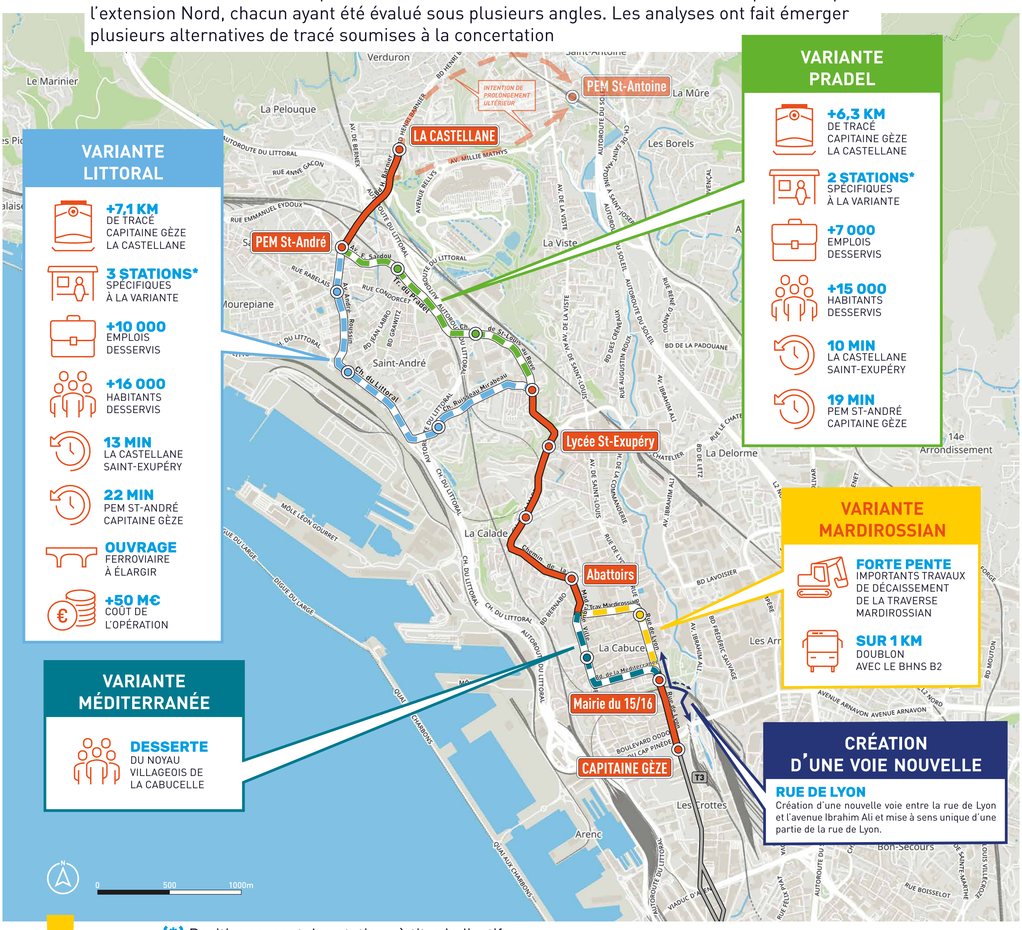
LA METROPOLE
Mobilité

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2

AU NORD : DE CAPITAINE GÈZE À LA CASTELLANE

VARIANTES DE TRACÉ

Les études de faisabilité ont permis un recensement de l'ensemble des itinéraires possibles pour l'extension Nord, chacun ayant été évalué sous plusieurs angles. Les analyses ont fait émerger plusieurs alternatives de tracé soumises à la concertation



VARIANTE LITTORAL

- **+7,1 KM** DE TRACÉ CAPITAINE GÈZE LA CASTELLANE
- **3 STATIONS*** SPÉCIFIQUES À LA VARIANTE
- **+10 000** EMPLOIS DESSERVIS
- **+16 000** HABITANTS DESSERVIS
- **13 MIN** LA CASTELLANE SAINT-EXUPÉRY
- **22 MIN** PEM ST-ANDRÉ CAPITAINE GÈZE
- **OUVRAGE** FERROVIAIRE À ÉLARGIR
- **+50 M€** COÛT DE L'OPÉRATION

VARIANTE PRADEL

- **+6,3 KM** DE TRACÉ CAPITAINE GÈZE LA CASTELLANE
- **2 STATIONS*** SPÉCIFIQUES À LA VARIANTE
- **+7 000** EMPLOIS DESSERVIS
- **+15 000** HABITANTS DESSERVIS
- **10 MIN** LA CASTELLANE SAINT-EXUPÉRY
- **19 MIN** PEM ST-ANDRÉ CAPITAINE GÈZE

VARIANTE MÉDITERRANÉE

- **DESSERTE** DU NOYAU VILLAGEOIS DE LA CABUCELLE

VARIANTE MARDIROSSIAN

- **FORTE PENTE** IMPORTANTS TRAVAUX DE DÉCAISSEMENT DE LA TRAVERSE MARDIROSSIAN
- **SUR 1 KM** DOUBLON AVEC LE BHNS B2

CRÉATION D'UNE VOIE NOUVELLE

RUE DE LYON
Création d'une nouvelle voie entre la rue de Lyon et l'avenue Ibrahim Ali et mise à sens unique d'une partie de la rue de Lyon.

(*) Positionnement des stations à titre indicatif

UN SECTEUR À FORT POTENTIEL

Au Nord, le nouveau tramway s'inscrira dans un tissu urbain hétérogène (grands ensembles, noyaux villageois, grands équipements, sites industriels et zones d'activités), marqué par des nombreuses ruptures topographiques et artificielles (autoroutes, voies ferrées). Le tramway viendra connecter les différents quartiers de Marseille et les relier au reste de la Métropole

- De Capitaine Gèze à La Castellane, **un mode de transport collectif performant** pour améliorer la desserte de nombreux quartiers prioritaires (Quartier Politique de la Ville) et l'accès au reste du territoire
- Un **site à vocation économique majeur** (zone portuaire, zone d'activités Arnavant et Saumaty Séon, zone d'activités ActiSud, zone d'activités de Saint-André)
- Des **équipements au rayonnement important** : lycée st Exupéry, école de la 2ème chance, collège Rosa Parks, mairie du 15/16, lycée professionnel de la Calade
- Un **territoire de projets** : dynamiques de renouvellement urbain (Castellane-Bricarde, Consolat-Mirabeau, Campagne-Levêque, Cabucelle...), friches industrielles en mutation (Les Abattoirs, Cofrapex), projets économiques sur le secteur Cabucelle et Arnavant
- Un **cadre paysager remarquable,** au pied des massifs de l'Estaque et de l'Etoile, offrant des vues dégagées sur les coteaux ainsi que sur le littoral

LES PARTENAIRES DE L'OPÉRATION :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

DÉPARTEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE

VILLE DE MARSEILLE

La Métropole Mobilité une marque de AIX MARSEILLE PROVENCE

LA METROPOLE Mobilité

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2

AU NORD : DE CAPITAINE GÈZE À LA CASTELLANE

LES STATIONS

+10 à 11 NOUVELLES STATIONS

600 m ENTRE STATIONS

La localisation des stations est définie selon les critères suivants :

- / Desserte des lieux générateurs de trafic et des pôles d'échanges de transport
- / Contraintes d'insertion
- / Performance de la ligne de tramway

L'insertion d'une station sur la place des Abattoirs permettra une mise en valeur du patrimoine architectural et la desserte des équipements publics du secteur

La station Saint-Exupéry, offrant une vue dégagée sur les coteaux, le port et la chaîne de l'Estaque en arrière-plan

SITES DESSERVIS

- / La **Mairie du 15/16** et le parc Billoux
- / Les noyaux Villageois de **la Cabucelle** (variante Méditerranée) et de Saint-André
- / Les **Abattoirs** (école de la deuxième chance), à proximité de la ZAC Saint-Louis
- / Les **quartiers prioritaires** de la Calade et Campagne Levêque, avec le **lycée Saint-Exupéry**, ainsi que Consolat Mirabeau et La Castellane
- / Le futur **Pôle d'Échanges Multimodal de Saint-André**, en connexion avec la future Halte ferroviaire
- / Les secteurs d'activité du **Grand Port Maritime de Marseille** (variante Littoral) et de la **Zone d'Activités Saumaty-Séon**

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE SAINT-ANDRÉ

Dans l'objectif de créer un réseau multimodal et interconnecté, un nouveau pôle d'échanges à Saint-André offrira à terme une intermodalité permettant les liaisons tram-bus (RTM), tram-train (TER-SNCF), tram-voitures (Parking relais P+R), tram-vélos (vélos en libre service). L'aménagement est porté par la **Métropole Aix-Marseille-Provence** et la **SNCF** (dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur LNPCA).

LES PARTENAIRES DE L'OPÉRATION :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Liberté Égalité Fraternité

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

DÉPARTEMENT BOUCHES DU RHÔNE

VILLE DE MARSEILLE

La Métropole Mobilité une marque de AIX MARSEILLE PROVENCE

LA METROPOLE Mobilité

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2

AU SUD : DE LA GAYE À LA ROUVIÈRE

UN QUARTIER À FORTS ENJEUX

- La Rouvière, un **quartier dense** de Marseille qui concentre une forte densité de population et des pôles d'emplois importants (dont le siège de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie CPAM)
- Un **quartier clé non desservi** qui ne dispose pas aujourd'hui de transport en commun structurant
- Un **paysage végétal de qualité** à conserver et à valoriser, avec une intégration discrète de l'infrastructure tramway
- Une insertion du tramway qui tient compte de la **topographie prédominante** du secteur, caractérisée par des rues escarpées et des pentes soutenues

+3 NOUVELLES STATIONS

500 m ENTRE STATIONS

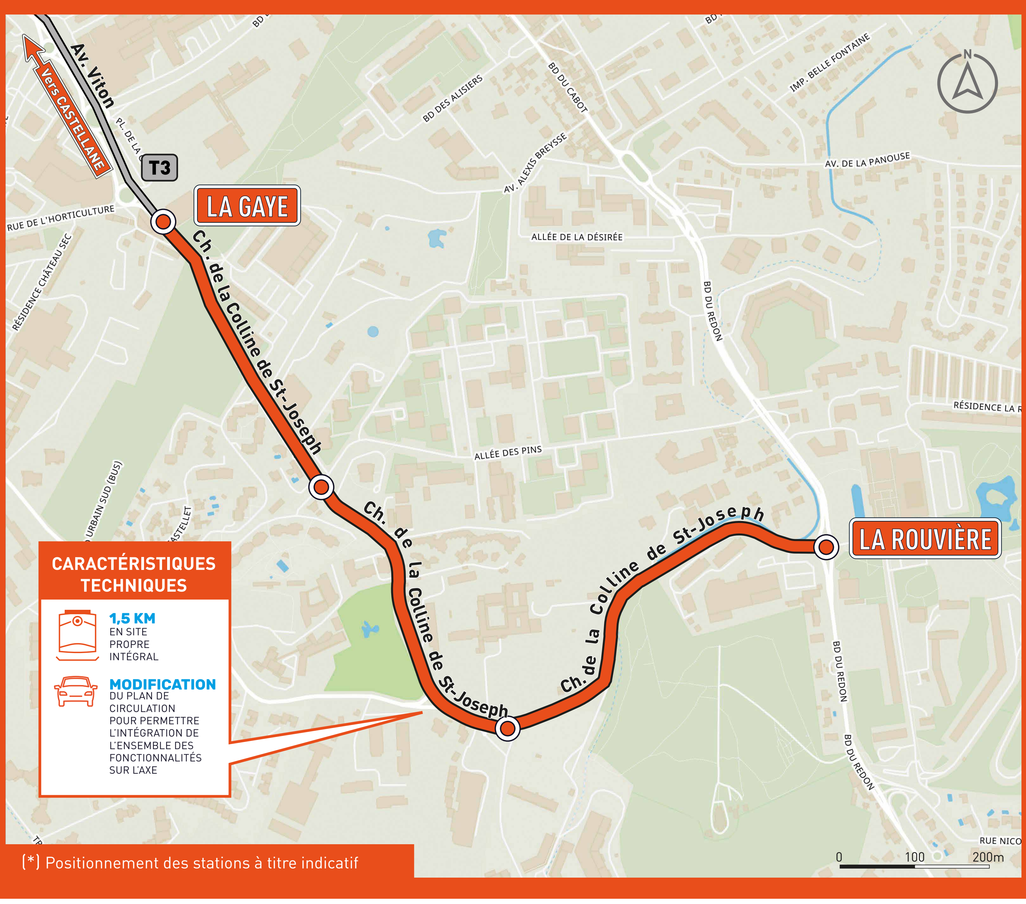
16 000 HABITANTS DESSERVIS

5 000 EMPLOIS DESSERVIS

LES STATIONS*

D'une longueur de **1,5 km**, le tracé démarre de la future station de La Gaye, emprunte le chemin de la colline Saint-Joseph puis rejoint le nouveau terminus sur le boulevard du Redon.

- Une station desservant principalement la résidence de l'**Allée des Pins** (environ 3000 habitants)
- Desservant la résidence **Valmante** (environ 2000 habitants) et les emplois du siège de la CPAM par le chemin Joseph Aiguier
- Une station terminus irrigant la résidence de **La Rouvière** (près de 5000 habitants), ainsi que les nombreuses résidences et points commerciaux situés sur le boulevard du Redon



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

1,5 KM EN SITE PROPRE INTÉGRAL

MODIFICATION DU PLAN DE CIRCULATION POUR PERMETTRE L'INTÉGRATION DE L'ENSEMBLE DES FONCTIONNALITÉS SUR L'AXE

(*) Positionnement des stations à titre indicatif

LES PARTENAIRES DE L'OPÉRATION :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Liberté Égalité Fraternité

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

DÉPARTEMENT BOUCHES DU RHÔNE

VILLE DE MARSEILLE

La Métropole Mobilité une marque de AIX MARSEILLE PROVENCE

LA METROPOLE Mobilité

©ABODESTOCK

EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2

CONCERTATION PUBLIQUE

DU 1er DÉCEMBRE 2022 AU 16 JANVIER 2023

INFORMEZ-VOUS ET EXPRIMEZ-VOUS

DÉPOSER UN AVIS

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

Registres papier dans 3 lieux dédiés à la concertation

LIEUX D'EXPOSITION

Métropole Aix-Marseille-Provence
du lun. au ven. 9h00-12h00 / 13h30-16h30
Hémicycle du Pharo
58, boulevard Charles Livon
13007 Marseille

Mairie des 15e/16e arrondissements
du lun. au ven. 8h30-12h00 / 13h30-16h30
246, rue de Lyon
13015 Marseille

Mairie des 9e/10e arrondissements
du lun. au ven. 8h30-11h45 / 12h45-16h30
150, boulevard Paul Claudel
13009 Marseille

RÉUNIONS PUBLIQUES

Jeudi 1er décembre 2022 à 18h

à la Métropole Aix-Marseille-Provence
Hémicycle du Pharo
58, boulevard Charles Livon
13007 Marseille

Jeudi 8 décembre 2022 à 18h

Salle de conseil
de la Mairie des 15e/16e arrondissements
Parc François Billoux - 246, rue de Lyon
13015 Marseille

Vendredi 6 janvier 2023 à 17h30

Au gymnase
de l'école de la Rouvière
83, boulevard du Redon
13009 Marseille

OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Conformément aux articles L 103-2 du Code de l'Urbanisme, et L121-8 et suivants du Code de l'Environnement, la concertation préalable est un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les grands principes d'un projet.

La concertation publique permet à la **Métropole Aix-Marseille-Provence :**

- de présenter les caractéristiques principales du projet au public,
- de recueillir l'avis de tous sur les grands principes de l'opération et le choix du tracé,
- de répondre aux questions sur le projet,
- d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes du public

> À l'issue de cette phase de concertation, les études détaillées seront menées, le projet vous sera à nouveau présenté dans le cadre de l'enquête publique préalablement aux travaux d'infrastructures

UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE, DEUX GARANTS

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

Ils s'assurent de la qualité de l'information et de la bonne mise en œuvre de la concertation

Les garants peuvent être directement contactés par mail :
Jean-François COUMEL
jean-francois.coumel@garant-cndp.fr
Mathias BOURRISSOUX
mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr

A l'issue de la concertation, un bilan des échanges et des observations formulées au cours de la concertation sera établi et publié par les garants.

Les garants de la concertation se tiendront à la disposition du public :

En mairie des 15e/16e arrondissments :

- Le 15 décembre 2022 de 13h30 à 16h30
- Le 5 janvier 2023 de 8h30 à 12h

En mairie des 9e/10e arrondissements :

- Le 12 janvier 2023 de 8h30 à 11h45

LES PARTENAIRES DE L'OPÉRATION :
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Liberté Égalité Fraternité
RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
DÉPARTEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE
VILLE DE MARSEILLE
La Métropole Mobilité une marque de AIX MARSEILLE PROVENCE

ANNEXES

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 1er 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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

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

Compte-rendu
Réunion publique de lancement de la Concertation Préalable
Hémicycle du Pharo

Pôle Infrastructures / Direction Transports Guidés

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Sommaire

Déroulement de la réunion 3
Ouverture 4
Introduction par Madame Catherine PILA, Conseillère Métropolitaine et Présidente de la RTM 4
Introduction par Monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général du préfet des Bouches du Rhône 4
Présentation du projet 5
Objectifs et déroulé de la concertation préalable 5
Présentation des garants de la Concertation Préalable 6
Monsieur Jean-François COUMEL, garant de la concertation 6
Monsieur Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation 6
Présentation de l'opération dans son ensemble 6
Objectifs de l'opération 7
Le tracé de l'extension Nord 7
Le tracé de l'extension Sud 8
Planning de l'opération 9
Echanges avec la salle 9
Interventions de la salle 9
Madame Anne-Marie D'Estienne d'Orves, maire de secteur des 9ème et 10ème arrondissements 9
Monsieur Stéphane COPPEY, France Nature Environnement des Bouches du Rhône 9
Patrick Robert, CIQ de l'Estaque-Gare et Fédération des CIQ du 16ème 10
Alain ARCUCCI, Président de la fédération du 14ème arrondissement 10
Elisabeth PELLICIO, présidente du CIQ Saint-André 10
Madame Lydia FRENTZEL, conseillère Métropolitaine et Municipale et habitante du 15ème arrondissement 10
Kévin COQUART, CIQ La Calade 11
Jean-Pierre GALEAZZI, Confédération des CIQ du 7ème arrondissement 11
Khalil FELDJAOUI, Citoyen de la Ville de Marseille 11
Jean Baptiste DAVID, chambre de commerce et d'industrie d'Aix-Marseille-Provence 11
Interventions de la tribune 12
Intervention de Madame Catherine PILA 12
Intervention de Monsieur Claude FAUCHER 13
Intervention de Madame Audrey GATIAN 14
Intervention de Monsieur Yvan CORDIER 15
Conclusion 15

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Déroulement de la réunion

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

La réunion a duré environ 2h, elle s'est déroulée de la façon suivante :

Ouverture (environ 15 min)

- accueil des participants, introduction par Madame Catherine PILA, conseillère métropolitaine et présidente de la RTM ;
- introduction par Monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général du préfet des Bouches du Rhône ;

Présentation du projet (environ 30 min)

- présentation du projet par Madame Charlotte DEREYMEZ, chef de projet de l'opération
- présentation des garants de la concertation préalable et de leur rôle, par Monsieur Jean-François COUMEL et Monsieur Mathias BOURRISSOUX

Echanges avec la Salle (environ 1h15)

- interventions de la salle
    - intervention de Madame Anne-Marie D'ESTIENNE D'ORVES, maire des 9ème et 10ème arrondissements de Marseille ;
    - interventions du public
- interventions des membres de la tribune
    - intervention de madame Catherine PILA, conseillère métropolitaine et présidente de la RTM ;
    - intervention de monsieur Claude FAUCHER, DGA Mobilité à la Métropole ;
    - intervention de madame Audrey GATIAN, adjointe au maire de Marseille ;
    - intervention de monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général du préfet des Bouches du Rhône.

Conclusion

Clôture de la séance par Madame Catherine PILA, conseillère métropolitaine et présidente de la RTM.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Ouverture

Introduction par Madame Catherine PILA, Conseillère Métropolitaine et Présidente de la RTM

Madame Catherine PILA accueille les participants et les remercie de leur présence.

Madame PILA présente la tribune composée de monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général du Préfet des Bouches du Rhône, madame Audrey GATIAN, adjointe au maire de Marseille, monsieur Frédéric GUELLE, vice-président délégué à la commission transports mobilité durable, monsieur Claude FAUCHER, DGA Mobilité de la Métropole, monsieur Christophe SOULLIER, directeur du pôle infrastructures.

Elle salue également la présence de Madame Anne-Marie D'ESTIENNE D'ORVES, maire des 9ème et 10ème arrondissements de Marseille, la présence des jeunes conseillers métropolitains (CJM), la présence des présidents et représentants de CIQ ainsi que la présence des citoyens.

La concertation préalable de l'opération d'extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 phase 2 démarre ce 1er décembre 2022.

Ce projet, listé dans le programme Marseille en Grand, va contribuer à non seulement dynamiser les transports en commun mais aussi et surtout à permettre un meilleur maillage du territoire et une meilleure mobilité. Une meilleure mobilité pour les usages du quotidien, une meilleure mobilité pour un mieux-être professionnel, une meilleure mobilité pour les loisirs et une meilleure mobilité pour répondre aux exigences de notre temps, de notre ville, de nos quartiers en prenant en compte la question de la sobriété énergétique, la question écologique.

Une meilleure mobilité également pour réparer certaines injustices territoriales et desservir des quartiers qui ne l'étaient pas assez et qui comptent un nombre très important d'habitants, pour lesquels la dépendance aux transports en commun est bien souvent très forte. Les nouvelles stations amélioreront cette desserte des quartiers, mais également des pôles d'emplois, des polarités commerciales et également des équipements majeurs.

Dans la continuité de la phase 1, déjà engagée, la phase 2 consiste à prolonger la ligne de tramway T3 de Marseille vers le Nord dans les 15ème et 16ème arrondissement entre Gèze et La Castellane et vers le Sud dans le 9ème arrondissement entre La Gaye et La Rouvière. Ce projet permettra la réalisation d'un grand axe Nord-Sud.

Madame Catherine PILA cède la parole à Monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général de la Préfecture.

Introduction par Monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général du préfet des Bouches du Rhône

Monsieur Yvan Cordier est honoré de représenter le préfet de Région pour le lancement de cette concertation publique.

Ce projet est lié au plan Marseille en Grand annoncé par le Président de la République, dont le volet mobilité est un volet fondamental. Le Plan Marseille en Grand représente 1 Milliard d'euros d'aide exceptionnelle apportée par l'Etat avec comme outil de gouvernance le Groupement d'Intérêt Public (GIP), qui inclut les principales collectivités dont la Ville de Marseille. Avec également une ambition d'améliorer la mobilité des marseillais et tout particulièrement des marseillais qui habitent les quartiers Nord pour lesquels les modes lourds de transport sont tout à fait nécessaires, ainsi qu'une ambition d'excellence environnementale. Ce dossier est particulièrementsuivi par le Préfet.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Monsieur CORDIER remercie les équipes de la métropole pour la qualité du travail, le respect des délais. Les crédits seront d'ores et déjà engagés sur l'année 2022.

Monsieur le Préfet a tenu plusieurs réunions dans l'objectif de répondre à certaines interrogations concernant le nombre de projets qui concernent les quartiers Nord, en particulier Saint-André, avec l'addition du chantier de modernisation des voies ferrées et la réouverture du terminal Mourepiane, le projet LNPCA et le projet de tramway. Lors de ces réunions, la gestion des interfaces qui relèvent de plusieurs maîtres d'ouvrages a été évoquée, afin que les habitants ne soient pas impactés négativement. La question de la variante Littoral a aussi été évoquée.

Monsieur CORDIER se réjouit du calendrier ambitieux affiché, avec une mise en service envisagée dès 2029 et remercie la Métropole de cet engagement.

Présentation du projet

Madame Catherine PILA cède la parole à Madame Charlotte DEREYMEZ, chef de projet de l'opération au sein de la Métropole.

Objectifs et déroulé de la concertation préalable

La concertation préalable sur le projet se déroulera du jeudi 1er décembre 2022 au lundi 16 janvier 2023 inclus.

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

- Présenter l'opportunité, les enjeux et les caractéristiques principales du projet au public ;
- Recueillir l'avis de tous sur les grands principes de l'opération ;
- Enrichir les futures études de conception en intégrant au mieux les besoins et attentes du public.

La concertation préalable est menée très en amont de l'opération, pour échanger sur l'opportunité et l'intérêt du projet, présenter les objectifs, les tracés. Les études de faisabilité viennent de s'achever. Les études de conception démarreront l'année prochaine. Elles seront menées par le futur maître d'œuvre de l'opération. Le projet sera à nouveau présenté au public dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Le projet sera alors présenté dans le détail (aménagement, insertion, etc.).

Pour s'informer sur le projet, différents documents seront disponibles sur les lieux d'exposition suivants (dossier de concertation, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet : Mairie du 9/10, Mairie du 15/16 et Pharo.

Trois réunions publiques sont prévues :

- Réunion de lancement de la concertation le jeudi 1er décembre 2022 à 18h au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007)
- Le jeudi 8 décembre 2022 à 18h en salle de conseil de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements, 246 rue de Lyon (13015)
- Le vendredi 6 janvier 2023 à 17h30 au gymnase de l'école de la Rouvière, 83 Bd du Redon (13009).

Le public est invité à s'exprimer sur le registre numérique et sur les registress mis à disposition sur les trois lieux de la concertation.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Deux garants sont missionnés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP): Mathias BOURRISSOUX et Jean-François COUMEL. Ils s'assurent de la qualité de l'information et de la bonne mise en œuvre de la concertation. Ils se tiendront à la disposition du public lors de 3 permanences sur les lieux de la concertation.

Présentation des garants de la Concertation Préalable

Monsieur Jean-François COUMEL, garant de la concertation

Les garants de la concertation préalable ont été désignés le 7 septembre 2022 par la Commission Nationale du Débat Public. Depuis une première rencontre avec les services de la Métropole le 23 septembre et dans l'objectif de mener à bien la mission confiée par la CNDP, les garants ont rencontré de nombreux acteurs dont quelques-uns sont présents ce soir. Les garants seront à la disposition du public lors de trois permanences pour écouter et expliciter le projet.

Monsieur Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation

Parmi les objectifs présentés de la concertation, il s'agit également de mettre en discussion l'opportunité même du projet. Le code de l'environnement exige à ce stade des concertations amont, qui précèdent les études de conception, que le public puisse s'exprimer sur l'opportunité même du projet. Cela revient aussi argumenter en faveur d'autres options qui auraient pu être retenues et qui ne sont pas présentées. Dans le cadre de cette phase amont, l'argumentation autour des éléments présentés permet d'enrichir la compréhension du projet.

La CNDP veille à ce que soient discutées les caractéristiques du projet mais aussi ce qui se rapporte au territoire : les questions environnementales, socio-économiques, écologiques, de mobilité, de mode de vie, les enjeux commerciaux… Il est suffisamment tôt dans la vie d'un projet pour éclairer des options.

La CNDP veille à ce qu'une information de qualité soit transmise par la Métropole et est attentive à ce que l'on puisse répondre aux attentes à ce niveau.

La CNDP garantit l'expression du public : en réunion publique, en contactant les garants, en s'exprimant au travers du registre numérique pour déposer un avis ou des questions.

A l'issue de la concertation, un bilan de la concertation sera rédigé par les garants faisant état de l'ensemble des points de vue et des arguments présentés.

La Métropole, en tant que porteur du projet, aura deux mois pour tirer les enseignements publics de la concertation.

Monsieur BOURRISSOUX précise que la CNDP est une institution indépendante, lui permettant d'être neutre vis à vis du public et du maître d'ouvrage. Elle garantit la qualité de la concertation mais elle ne s'exprime pas sur le fond du projet.

Présentation de l'opération dans son ensemble

La Métropole Aix Marseille Provence porte l'ambition forte de renforcer l'offre et les infrastructures de transport en commun, qui se retranscrit dans les différents documents de planification de la Mobilité, en particulier l'Agenda de la Mobilité de 2016 et le Plan de Mobilité 2020-2030 délibéré en décembre 2021.

Cette ambition se traduit notamment au travers de plusieurs projets d'extensions du réseau de tramway, dont plusieurs sont identifiés comme prioritaires dans le volet mobilité du Plan Marseille en Grand et qui bénéficieront d'une subvention de l'Etat.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Le développement du réseau de tramway comporte en particulier la volonté de réaliser un grand axe Nord-Sud, avec les extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 actuelle.

Cette opération a été scindée en deux phases :

- Une Phase 1 déjà engagée, dont la mise en service est prévue fin 2025, vise à relier Arenc à Capitaine Gèze et La place Castellane à La Gaye.
- Une Phase 2, qui prolonge la ligne au Nord entre le futur terminus de Gèze à La Castellane et au Sud entre le futur terminus de La Gaye à La Rouvière.

À terme, le tracé de la ligne T3 s'étendra de La Castellane, au nord de Marseille, à la Rouvière, au sud avec plus de 14 km d'infrastructure nouvelle.

Ultérieurement, un prolongement de la ligne de tramway pourrait être envisagé vers le PEM de Saint Antoine, qui serait lui-même relié à l'Hôpital Nord par un Transport par Câble. Des études de faisabilité seront lancées prochainement pour étudier la faisabilité de ce prolongement.

Objectifs de l'opération

Le projet permettra d'offrir une véritable alternative à la voiture, en améliorant la qualité et l'attractivité du réseau et en favorisant l'intermodalité (maillage du réseau structurant, pôle d'échange…).

Les nouvelles stations amélioreront la desserte par les transports publics de quartiers densément peuplés (La Castellane, La Calade, Campagne Levêque, Consolat, Saint-André, La Cabucelle, La Rouvière…), regroupant de nombreux pôles d'emplois et polarités commerciales (GPMM, Arnavants, Saumaty Séon, siège de la CPAM…), au Nord comme au Sud. Des équipements majeurs figurent le long du tracé, en particulier des lieux d'enseignement (Lycée Saint Exupéry, Ecole de la 2ème chance…).

En permettant une liaison directe vers le centre-ville et les lignes de transport structurantes (TER et métro), le projet permettra également le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires, aujourd'hui difficiles d'accès et où la dépendance aux transports en commun est forte.

Le tramway permettra également d'accompagner le développement urbain des quartiers prioritaires au titre de la politique de la Ville inscrits au Nouveau Programme National de Renouvellement urbain (NPNRU) : La Cabucelle, Campagne Levêque, Consolat Mirabeau, La Castellane-La Bricarde.

Le tracé de l'extension Nord

D'une longueur de 6,3 à 7,1 km, le tracé de l'extension nord s'étend du futur terminus Gèze à la Castellane. Le prolongement au nord comporte 2 secteurs avec des alternatives de tracé soumises à la concertation préalable et 10 à 11 nouvelles stations.

Depuis la future station tramway capitaine Gèze, qui sera réalisée dans la première phase de l'extension Nord, en connexion avec le PEM.

Le tramway remonte sur la rue de Lyon jusqu'au parc Billoux et la mairie de secteur des 15ème et 16ème arrondissements, où sera implantée une station de tramway.

Après avoir quitté la station, deux variantes de tracé sont envisagées :

Variante Méditerranée : le tramway s'engage dans le boulevard de la Méditerranée puis emprunte le chemin de la Madrague-Ville. Une station est implantée au niveau du boulevard Viala, permettant de desservir le quartier de La Cabucelle, faisant l'objet d'un programme de

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

renouvellement urbain. Le tramway longe ensuite les entrepôts industriels avant de rejoindre la place des Abattoirs.

Variante Mardirossian : le tramway poursuit sur la rue de Lyon, longeant les anciennes usines de la sucrerie Saint-Louis qui font l'objet de réflexions concernant la mutation du site. Une station est implantée en amont de la giration sur la traverse Mardirossian.

Le tramway longe ensuite le site de la propreté urbaine puis le mur d'enceinte des anciens Abattoirs, avant de bifurquer sur le chemin de la Madrague Ville et rejoindre la place des Abattoirs.

L'insertion d'une station de tramway sur la Place des Abattoirs permettra de desservir les habitants et les équipements publics de ce secteur. La place publique sera requalifiée dans le cadre de l'opération et permettra de mettre en valeur le patrimoine architectural.

Le tramway poursuit sur le chemin de la Madrague-Ville et longe la Calade. Une station permet la desserte de Campagne Levêque et de la Calade.

Une station est située à proximité immédiate du lycée Saint-Exupéry et du lycée professionnel privé Saint-Louis. Elle permet également le desservir le noyau villageois de Saint Louis situé plus à l'est.

Pour rejoindre la Castellane, deux variantes sont présentées à la concertation.

Variante Pradel : le tramway poursuit vers le nord sur le chemin de Saint-Louis-au Rove. Il emprunte ensuite la traverse de Pradel et l'avenue Fernand Sardou jusqu'au futur pôle d'échanges multimodal de Saint André.

Le tramway longe ainsi la voie ferrée et le noyau villageois de Saint-André, dont la desserte est assurée depuis les stations par des cheminements modes actifs qui seront aménagés sous les voies ferrées (dans le cadre des aménagements de l'opération de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur).

Variante Littoral : depuis le chemin de Saint-Louis-au-Rove, le tramway bifurque sur le chemin du Ruisseau Mirabeau pour rejoindre le chemin du Littoral. Cet axe intercepte deux lignes ferroviaires (vers Arenc et vers Mourepiane). L'insertion du tramway nécessite donc d'élargir l'ouvrage de la voie ferroviaire du littoral (vers Arenc), afin de permettre le passage du tramway. Le tramway longe ensuite le Grand Port Maritime de Marseille via le chemin du Littoral pour rejoindre l'avenue André Roussin et remonter jusqu'à la future halte ferroviaire Saint-André.

La variante Pradel est plus courte et ainsi moins couteuse et permet de relier plus rapidement la Castellane au centre-ville (gain sur le temps de parcours de 3 min). Avec son linéaire d'infrastructures supplémentaire d'environ 800 m, la variante Littoral dessert environ 4 000 emplois et habitants supplémentaires. Elle permet également une requalification urbaine et paysagère qualitative des axes empruntés : ruisseau Mirabeau, Littoral, André Roussin.

Un nouveau pôle d'échange multimodal sera créé à Saint-André, connectant une station tramway à la future halte ferroviaire de Saint André, qui sera réalisée par la SNCF dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Un parking-relais sera créé.

Le terminus de la ligne de tramway viendra s'insérer sur le boulevard Henri Barnier, au cœur des deux cités de la Castellane et La Bricarde.

Le tracé de l'extension Sud

Depuis la future station terminus de la Gaye, le tracé emprunte le chemin de la Colline Saint Joseph jusqu'au Boulevard du Redon, sur environ 1,5 km. L'extension Sud dessert

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

principalement des quartiers résidentiels, où l'habitat se caractérise par la présence de nombreuses résidences qui concentrent une très forte densité de population. Le tracé de l'extension Sud s'accompagne de la création de 3 nouvelles stations, positionnées au niveau des principaux pôles générateurs : l'allée des Pins, la résidence Valmante et la copropriété de La Rouvière.

Le secteur desservi est un quartier clé de Marseille qui ne dispose pas, aujourd'hui, de transport en commun structurant. L'arrivée du tramway représente l'opportunité de proposer une solution alternative à la voiture. Le tramway permettra aux habitants de la Rouvière de rejoindre le quartier d'affaires de la Joliette ou le vieux port en environ 30 min en transport.

Planning de l'opération

L'objectif principal est une mise en service de l'extension à partir de 2029.

Les études de faisabilité pour les extensions ont été finalisées à l'automne 2022.

Le lancement d'un concours pour la maîtrise d'œuvre est prévu prochainement. A l'issue du concours, le prestataire désigné assurera la conception et le suivi des travaux de l'opération.

Une enquête publique sera organisée pour informer le public sur l'opération sur la base des études d'avant-projet et recueillir à nouveau les appréciations du public.

Echanges avec la salle

Interventions de la salle

Madame Anne-Marie D'Estienne d'Orves, maire de secteur des 9ème et 10ème arrondissements

Madame Anne-Marie D'ESTIENNE D'ORVES souligne que si le projet pourrait faire rêver, elle souhaite émettre deux remarques en tant que Maire de secteur :

- Madame D'ESTIENNE D'ORVES tient à souligner qu'un tel projet n'est pas envisageable alors que la deuxième tranche du boulevard urbain sud n'existe pas. Le chemin de la Colline Saint Joseph permet, aujourd'hui, aux habitants de la Rouvière, du Cabot, de Valmante de sortir de la congestion routière occasionnée par l'arrêt imprévu du BUS au niveau du Bd du Redon et du jardin de la Mathilde. Il s'agira d'en tenir compte dans la conception de ce projet.
- Madame D'ESTIENNE D'ORVES interroge également sur le devenir des parking-relais à la Gaye et à la Rouvière et sur la question du stationnement pour les futurs usagers du tramway ; le parking de la Rouvière étant aujourd'hui saturé.

Monsieur Stéphane COPPEY, France Nature Environnement des Bouches du Rhône

Monsieur Stéphane COPPEY se félicite du lancement de la concertation préalable sur cette opération. Le tramway est effectivement une qualité de service et une offre de transport incomparable avec le bus. Le BHNS B2 aménagé sur l'avenue de Lyon est fortement pénalisé par la circulation.

Monsieur COPPEY met l'accent sur plusieurs points :

- Les conditions de transport actuellement compliquées : bus supprimés, horaires changeants et non respectés, système d'information voyageur qui n'est plus fiable.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

- La nécessité d'un réseau de transport en commun offrant une amplitude horaire plus étendue
- Le tramway reste un mode de transport lent quand il s'agit de se déplacer sur de longues distances. Il interroge sur la complémentarité avec le train et regrette qu'il n'y ait pas de système de type RER, avec des trains plus fréquents, un système tarifaire intégré entre le transport urbain et le train et une amplitude horaire plus étendue.

Monsieur COPPEY rappelle que d'autres extensions du réseau de tramway ont été proposées dans le cadre du Plan de Mobilité : une ligne reliant l'hôpital Nord à La Barrasse par Saint-Jérôme, une ligne depuis La Blancarde jusqu'à la Pointe Rouge par la Capelette et le Prado.

Il souligne que le système de tarification des parc-relais n'est pas encourageant et qu'il est indispensable que des connexions entre le tramway et les bus se fassent aux pôles d'échanges.

Patrick Robert, CIQ de l'Estaque-Gare et Fédération des CIQ du 16ème

Monsieur Patrick ROBERT rappelle que de nombreux projets sont actuellement en cours. Plusieurs concertations sont menées en parallèle entre le projet LNPCA, le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires de la gare du Canet, la refonte des lignes de bus de la RTM, le réaménagement du demi-échangeur de l'A55 (Lafarge). Tous ces projets sont sur le corridor Ouest de Marseille et les quartiers Nord côté Littoral. Monsieur ROBERT s'inquiète du trafic poids lourd sur le secteur, en particulier sur l'avenue André Roussin, qui pourrait être généré par le cumul des différents projets.

Alain ARCUCCI, Président de la fédération du 14ème arrondissement

Monsieur Alain ARCUCCI regrette qu'il n'existe aucun mode de transport lourd dans les 13e et 14e arrondissements. Le schéma du réseau de tramway ne fait figurer aucune ligne transversale, malgré les demandes des habitants de ces quartiers.

Monsieur ARCUCCI s'étonne également qu'aucun mode de transport lourd ne soit envisagé pour aller desservir l'hôpital Nord de Marseille.

Elisabeth PELLICIO, présidente du CIQ Saint-André

Le CIQ de Saint-André se prononce en faveur du tracé par le Littoral, qui dessert le plus d'habitants et d'emplois, tandis que la variante Pradel reste à l'écart des habitants.

Madame Elisabeth PELLICIO souligne l'opportunité d'un prolongement jusqu'à l'Estaque.

Madame PELLICIO demande si un centre de remisage est prévu et si ce dernier est envisagé sur la zone d'ActiSud.

En réponse à Madame PELLICIO, Madame DEREYMEZ et Monsieur FAUCHER précisent qu'un troisième dépôt est prévu sur le réseau de tramway pour permettre le remisage des futures rames de l'extension. Les études de faisabilité vont être engagées et la recherche d'un foncier est en cours. Il n'y a à ce jour pas de site évident qui réponde au besoin.

Madame Lydia FRENTZEL, conseillère Métropolitaine et Municipale et habitante du 15ème arrondissement

Madame Lydia FRENTZEL fait part du besoin de positionner un arrêt supplémentaire entre les Abattoirs et le lycée Saint-Exupéry afin de desservir Campagne Levêque et La Calade.

Madame FRENTZEL rappelle qu'un emplacement réservé était prévu au niveau du Lycée Saint-Exupéry pour permettre la réalisation d'un pôle d'échange multimodal.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Une réflexion est à avoir pour les horaires de pointe en lien avec la circulation, aujourd'hui très forte sur certains axes.

Madame FRENTZEL fait part de la très forte demande pour que le bus 35, actuellement en connexion à la Joliette (métro, tramway), redescende jusqu'au vieux port.

Elle souligne également l'enjeu d'un transport lourd de type métro vers l'Hôpital Nord.

Kévin COQUART, CIQ La Calade

Monsieur Kévin COQUART indique qu'il est nécessaire de disposer d'une vision d'ensemble concernant les extensions futures du réseau structurant de transport, tant de métro que de tramway, afin de pouvoir se prononcer sur le projet.

Monsieur COQUART regrette que la présentation ne précise pas les temps de parcours entre les futures stations de l'extension Nord et le centre-ville ou le quartier d'affaires de la Joliette.

Il interroge la pertinence d'un tramway jusqu'au chemin du Littoral alors que le bus 35 actuel permet de rejoindre la Joliette et le centre-ville très rapidement.

Il souligne par ailleurs l'intérêt d'implanter une station au plus près des trois tours du Cap Janet ainsi que du lycée professionnel de La Calade, en contrebas du chemin de La Madrague Ville, plutôt qu'au niveau des Abattoirs, afin d'améliorer l'accessibilité aux stations de ce secteur qui est marqué par des pentes soutenues.

Jean-Pierre GALEAZZI, Confédération des CIQ du 7ème arrondissement

Monsieur Jean-Pierre GALEAZZI souhaite interpeler la Métropole sur la nécessité de disposer d'informations sur les rabattements de ligne, les pôles d'échanges multimodaux, les gares d'échange. Il est nécessaire de disposer d'une vision complète concernant les moyens de transport et le réseau de bus qui viendront compléter le tramway, qui reste un mode de transport qui ne peut pas desservir l'ensemble des secteurs. Pour exemple, qu'en est-il des futures lignes de bus au niveau du Lycée Saint-Exupéry ou de la Gaye ?

Khalil FELDJAOUI, Citoyen de la Ville de Marseille

Monsieur Khalil FELDJAOUI se félicite de l'avancée des projets de transport en commun.

Il se prononce en faveur de la variante par Le Littoral, bien qu'il ne faudrait pas que le tramway puisse être plus lent que la ligne de bus 35. Ce tracé permettra de desservir plus d'habitants avec notamment la résidence Consolat et aux cités.

Les quartiers Sud, comme les quartiers Nord, ont besoin d'une amélioration de la desserte. Le boulevard urbain sud doit pouvoir être acté pour répondre au besoin actuel de mobilité tant en termes de congestion que de desserte en transport en commun.

Le développement des parkings-relais est également nécessaire.

Jean Baptiste DAVID, chambre de commerce et d'industrie d'Aix-Marseille-Provence

Monsieur Jean-Baptiste DAVID se félicite au niveau des acteurs économiques. Ce projet répond à une vraie attente pour rejoindre le centre-ville de Marseille et les zones d'emploi et être mieux connecté. C'est une des priorités que le monde économique appelle de ses vœux depuis 2017 afin de répondre aux enjeux de développement économique et de développement urbain et au retard en termes d'infrastructures de transport sur le territoire.

Le nord et l'est de Marseille sont considérés comme les secteurs prioritaires par les acteurs économiques.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

La CCI a l'honneur d'être associée au groupement d'intérêt publique (GIP) constitué dans le cadre de Marseille en Grand. La desserte du Nord de Marseille relève des priorités actées dans le cadre du GIP. Une des positions de la CCI est de travailler à partager des critères objectifs de priorisation des choix pour s'accorder sur les futurs projets prioritaires qui bénéficieront d'une aide de l'Etat.

Monsieur DAVID suggère que des dépliants soient également mis à disposition dans le Palais de la Bourse, le Carburateur, l'EPAEM ou autres lieux emblématiques pour que l'information soit accessible au plus grand nombre et en particulier les acteurs économiques.

Il rappelle le souhait et la disponibilité de la chambre de commerce pour travailler avec les acteurs de la métropole sur ce projet ainsi que les enjeux périphériques de desserte fine des secteurs voisins, y compris les modes actifs, la Zone à Faible Emission (ZFE), le transport à la demande.

Il s'agit également de répondre à des enjeux de logistique urbaine (centres de dégroupage de logistique urbaine) en accompagnement de la ZFE.

Interventions de la tribune

Intervention de Madame Catherine PILA

Madame Catherine PILA rappelle qu'il appartient aujourd'hui à la majorité métropolitaine de réparer des injustices. Le métro a 45 ans, le réseau de bus en a 70. Il y a des quartiers non desservis, d'autres très mal desservis. Les projets présentés aujourd'hui sont là pour contribuer à cette réparation.

En premier lieu, afin de répondre à la question posée, la concertation pour la refondation du réseau bus s'ouvre le 15 décembre et se termine le 28 février.

Durant ces deux mois et demi de concertation publique, il s'agira de faire ses observations sur les améliorations à apporter sur le réseau. Du 28 février jusqu'au mois de juin, les équipes de la Métropole et de la RTM vont travailler à bâtir le nouveau réseau à partir du squelette structurant. Le réseau bus viendra en complémentarité de tous les projets structurants proposés (NEOMMA, extensions Nord et Sud du réseau de tramway).

Ce nouveau réseau sera formé de lignes principales structurantes. Toutes les quartiers vont être concernés par cette refondation.

En 2030, l'objectif est d'avoir une fréquentation de + 50 % par rapport à la fréquentation actuelle.

Il y aura une bonne desserte de l'hôpital Nord, des départs depuis frais Vallon. Pour répondre à Monsieur ARCUCCI, le BHNS B4 traversera le 14ème arrondissement. Le tramway de la Belle de Mai devrait aller jusqu'au Merlan et desservir les quartiers Nord depuis l'hypercentre jusqu'au 14eme.

Concernant l'Hôpital Nord, la déclivité du secteur empêche de proposer un tramway. La Métropole travaille à une liaison par câble depuis Saint Antoine pour le desservir après-demain.

La Métropole investit lourdement, dans des modes structurants et financièrement, avec l'aide de l'Etat, pour que tous les quartiers de la Ville puissent être desservis au mieux.

A la marge, s'il n'est pas possible de desservir certaines zones, la restructuration du réseau de bus s'attachera à proposer :

- Une desserte par des lignes locales, en rabattement sur le réseau structurant ;
- Un transport à la demande, qui permet de desservir des zones plus reculées.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Afin que chacun ait le transport le plus adapté à son besoin à toute proximité.

Sur la question des rapidités des circulations, il est vrai que la ligne de bus 35 dessert le port de Marseille vers le centre-ville très rapidement. Madame Catherine PILA invite les participants à se mobiliser au travers de la concertation pour formaliser les demandes.

En réponse aux demandes concernant le réseau de nuit, le réseau RTM actuel n'est pas toujours très adapté aux personnes qui se déplacent tôt ou tard. Dans la restructuration du réseau de bus, il est proposé que les 24 lignes principales de journée deviennent également des lignes de nuit de 4h30 du matin jusqu'à 1h.

Madame PILA rappelle que la question ferroviaire appartient à la Région. La Métropole investit pour améliorer la fréquence des TER dans le cadre du projet LNPCA. La Métropole et la Région travaillent ensemble pour contribuer à une meilleure desserte.

Intervention de Monsieur Claude FAUCHER

Monsieur Claude FAUCHER souligne la qualité des contributions apportées par le public dans le cadre de cette réunion de lancement de la concertation ; et constate qu'aucune critique de fond n'a été émise envers le projet en lui-même. Des attentes complémentaires ont été exprimées concernant les parking-relais par exemple, le choix des alternatives de tracé. Monsieur FAUCHER rappelle que la concertation est susceptible de faire évoluer les choix de la Métropole et de la Ville concernant les alternatives de tracé.

La réalisation du tramway sera intégrée dans la réflexion de refondation du réseau de bus. Mais celle-ci prendra effet au 1er janvier 2025, avant la mise en service du tramway.

Ces projets sont une chance pour Marseille, pour la Métropole et pour les quartiers traversés. L'ambition aujourd'hui portée par la présidente, l'exécutif et le conseil métropolitain appellent davantage de demandes et d'engagements de la part de tous. Le tramway est en très forte articulation avec le réseau actuel et le réseau futur RTM et avec les lignes de train.

Monsieur FAUCHER tient à rappeler l'engagement de la Métropole vis-à-vis de l'intermodalité, notamment avec le réseau ferroviaire. Aujourd'hui le réseau de train n'est pas suffisant connu ni utilisé alors qu'il constitue une armature de transport de masse très intéressante à l'échelle de Marseille. Il s'agit de continuer à le développer et la Métropole travaille étroitement avec la Région en ce sens.

Monsieur FAUCHER souligne que la Métropole est la première AOM (Autorité organisatrice métropolitaine) à avoir mis en place un système tarifaire avec la Région permettant l'utilisation de l'ensemble des services TER et métropolitains, y compris le bateau, à l'échelle de la Métropole avec un abonnement (pass intégral).

La création de l'infrastructure de tramway s'accompagnera de la création d'une infrastructure cyclable tout du long et la création de parking vélos dans les Pôles d'échanges métropolitain.

La question des P+R est une question importante. Par nature un projet d'infrastructure de transport tel qu'un tramway conduit un certain nombre d'habitants à renoncer à leur deuxième voiture. Le projet de tramway réduit le nombre de places de stationnements dans l'espace public.

La Métropole répond aux attentes formulées, il existe aujourd'hui un système de tarification qui donne droit au stationnement dans un P+R pour l'ensemble des passagers de la voiture qui vont emprunter le réseau de transport.

La Métropole travaille avec l'OM pour encourager les supporters à venir stationner au parc-relais de Gèze et à se rendre au stade en métro.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

En réponse à une question du public, Monsieur FAUCHER précise que les parking résidents sont des parkings destinés aux habitants riverains de l'infrastructure qui disposeront d'un abonnement tarifaire à l'année leur permettant l'usage du parking. Un certain nombre de places leur est dévolu avec un stationnement garanti.

Le parking-relais est un parking réservé aux usagers des transports en commun qui rejoignent le réseau de transport en voiture personnelle et qui se garent durant le temps du déplacement.

Monsieur FAUCHER rappelle que le stationnement gratuit relève d'un choix de la Métropole. L'utilisation de l'espace public par le stationnement se fait au détriment d'autres usages, qu'ils soient des usages de mobilité pour les piétons, les vélos, les PMR, les personnes en voiture ou récréatifs (parcs, squares…). L'occupation de l'espace public n'est pas un droit absolu.

Dans le cadre des projets de tramway, la Métropole veille à construire un certain nombre de places de stationnements tant à destination des résidents (stationnement sécurisé des véhicules) qu'à destination des usagers des transports aux extrémités de ligne (stationnement P+R). Le modèle économique et la logique tarifaire et billettique sont différentes pour ces deux types de stationnement, qui peuvent être associés au sein d'un même ouvrage.

Les études de faisabilité d'une liaison par câble depuis le PEM de Saint-Antoine vers l'hôpital Nord vont être engagées en 2023. Ce projet structurant s'inscrit en complémentaire avec les autres projets Marseille en Grand (NEOMMA, le projet de BHNS B4 Gèze La Fourragère).

La Région, l'Etat, le département et la Métropole travaillent sur un projet d'armature ferroviaire qui vise à imaginer l'utilisation du réseau ferroviaire à horizon 2040-2050 en complémentarité avec l'ensemble des investissements prévus et souhaitables.

Des annonces ont été faites sur les questions de RER. La Métropole est candidate pour voir développer les infrastructures et les services ferroviaires sur son territoire.

La Métropole travaille également à un schéma de transport en commun en site propre à l'horizon 2040 qui vient définir les projets qui seraient susceptibles de répondre à l'ensemble des besoins d'une Métropole comme Aix-Marseille-Provence.

La Métropole a bien pris note de l'ensemble des demandes formulées, des demandes ponctuelles sur la nécessité d'arrêts supplémentaires notamment. Monsieur FAUCHER rappelle à ce titre que l'ajout d'arrêts supplémentaires vient à l'encontre de la vitesse commerciale du mode.

En réponse à la demande de Monsieur COQUART, les temps de trajet ont été donnés par rapport à Gèze et Castellane car ce sont les sections de tramway qui n'existent pas aujourd'hui, pour lesquels il n'existe pas de temps de référence. L'information sera complétée pour les prochaines réunions concernant les temps de parcours.

Le public sera convié à l'ensemble des réunions de concertation qui seront organisées sur la refondation du réseau de bus, sur le tramway du 4 septembre. Ces périodes de concertation sont utiles pour enrichir le projet.

Intervention de Madame Audrey GATIAN

L'objectif est bien de recoudre la Ville et de relier les quartiers.

L'objectif premier de cette prolongation du tramway T3 est de faire cet axe Nord-Sud et de désenclaver les quartiers Nord, notamment dans des logiques d'accès à l'emploi ; la mobilité étant un frein à l'emploi.

La Ville de Marseille rappelle la volonté d'une extension future au-delà de la Castellane, pour créer une intermodalité avec le train au niveau du PEM Saint-Antoine.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

L'extension de la ligne T3 ne suffit pas à désenclaver les quartiers Nord. L'extension du tramway T2 vers la Belle-de-Mai / Merlan, qui fait aussi partie du plan Marseille en Grand permettra de poursuivre ce désenclavement. Il s'agira aussi de traiter la question de la desserte de l'hôpital Nord.

Madame GATIAN souligne l'efficacité du tramway en tant que mode lourd, en faveur du report modal. Marseille s'inscrit dans une logique de ZFE (zone à faible émission) qui doit s'étendre à la moitié de la population métropolitaine et dans une logique de décarbonation (la Ville de Marseille est lauréate de l'appel à projet des 100 villes décarbonées). Ce report modal grâce au développement des transports en commun et notamment des modes lourds va dans le bon sens.

Intervention de Monsieur Yvan CORDIER

Monsieur Yvan CORDIER souhaite intervenir sur trois points :

- en réponse à l'interpellation concernant le RER et l'annonce du Président de la République concernant son souhait de voir réaliser des RER dans les 10 grandes agglomérations françaises, monsieur CORDIER précise que le président a donné rendez-vous dans un mois ; il devrait y avoir des annonces complémentaires à ce moment. L'effort de l'état exceptionnel de l'Etat de 1 Milliard d'euros s'inscrit dans cette stratégie de transport.
- Monsieur CORDIER signale que l'enjeu de la LNPCA est bien de développer l'offre TER. Le dossier est très bien embranché, une DUP a été prise en octobre et tous les acteurs peuvent se féliciter du respect des délais. Dès 2030, on devrait avoir les premières réalisations.
- pour appuyer la stratégie de la Métropole et de la Ville, Monsieur CORDIER rappelle l'existence du fonds vert de 2 Milliards d'euros (environ 40 millions d'euros pour le département des Bouches du Rhône), qui constitue une aide à l'investissement local et qui doit permettre de faciliter la transition écologique et la décarbonation sur la ville de Marseille.

Conclusion

Madame Catherine PILA conclut la réunion de lancement de la concertation publique en invitant à y participer très largement pour que la mobilité de demain soit celle qui cadre le plus possible avec la population et la ville de demain.

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

- Le projet de phase 2 des extensions de la ligne T3 recueille un avis favorable du public ;
- Plusieurs demandes portent sur la desserte de l'hôpital Nord par un mode de transport lourd et une meilleure desserte des 13e et 14e arrondissements de Marseille ;
- Des attentes fortes sont exprimées en faveur des pôles d'échanges multimodaux et des parkings relais, avec des lignes de train et lignes de bus en connexion avec le tramway.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

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

Compte-rendu
Réunion publique de Concertation Préalable en Mairie du 15-16

Pôle Infrastructures / Direction Transports Guidés

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Sommaire

Déroulement de la réunion 3

Ouverture 4

Introduction par Madame Nadia BOULAINSEUR, conseillère métropolitaine et maire des 15e et 16e arrondissements de Marseille 4

Introduction par Madame Samia GHALI, conseillère métropolitaine et maire adjointe de la Ville de Marseille 4

Introduction par Monsieur Frédéric GUELLE, conseiller métropolitain et vice-président délégué à la commission transports mobilité durable 4

Présentation du projet 5

Objectifs et déroulé de la concertation préalable 5

Présentation des garants de la Concertation Préalable 5

Monsieur Jean-François COUMEL, garant de la concertation 5

Monsieur Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation 6

Présentation de l'opération dans son ensemble 6

Objectifs de l'opération 6

Le tracé de l'extension Nord 7

Le tracé de l'extension Sud 8

Planning de l'opération 8

Echanges avec la salle 9

Conclusion 13

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Déroulement de la réunion

La deuxième réunion publique de la concertation préalable s'est déroulée le 8 décembre 2022 en salle de conseil de la Mairie des 15e et 16e arrondissements et a rassemblé une centaine de participants.

La réunion a duré environ 2h15, elle s'est déroulée de la façon suivante :

Ouverture (environ 15 min)

- accueil des participants, introduction par Madame Nadia BOULAINSEUR, conseillère métropolitaine et maire des 15e et 16e arrondissements de Marseille ;
- introduction par Madame Samia GHALI, maire adjointe de la Ville de Marseille,
- introduction par Monsieur Frédéric GUELLE, conseiller métropolitain et vice-président délégué à la commission transports mobilité durable ;

Présentation du projet (environ 30 min)

- présentation du projet par Madame Charlotte DEREYMEZ, chef de projet de l'opération
- présentation des garants de la concertation préalable et de leur rôle, par Monsieur Jean-François COUMEL

Echanges avec la Salle (environ 1h30)

Conclusion

Clôture de la séance par Madame Nadia BOULAINSEUR, conseillère métropolitaine et maire des 15e et 16e arrondissements de Marseille.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Ouverture

Introduction par Madame Nadia BOULAINSEUR, conseillère métropolitaine et maire des 15e et 16e arrondissements de Marseille

Madame Nadia BOULAINSEUR accueille les participants et les remercie de leur présence.

Madame BOULAINSEUR présente la tribune composée de madame Samia GHALI, maire adjointe de Marseille, monsieur Frédéric GUELLE, vice-président délégué à la commission transports mobilité durable, monsieur Sébastien JIBRAYEL, adjoint au maire de Marseille, monsieur Claude FAUCHER, DGA Mobilité de la Métropole.

Elle salue également la présence de plusieurs élus, députés, représentants de CIQ ainsi que la présence des nombreux habitants.

Madame BOULAINSEUR rappelle que la question du transport est centrale à Marseille, pour se déplacer au sein du territoire et pour en sortir.

Madame BOULAINSEUR invite les habitants à être force de proposition dans le cadre de cette concertation et compte sur leur participation. Les habitants doivent s'approprier la question du tramway et du tracé.

Introduction par Madame Samia GHALI, conseillère métropolitaine et maire adjointe de la Ville de Marseille

Madame GHALI rappelle que la question du transport est essentielle. Le projet de tramway présenté aujourd'hui s'articule pleinement avec la rénovation urbaine de quartiers traversés et de projets en cours, notamment d'équipements. Il s'agit de rattraper le retard pris sur la desserte du territoire pour que les habitants, en particulier la jeunesse, puissent se déplacer, étudier, travailler.

Le tramway vise à être prolongé au-delà de la Castellane jusqu'à Saint-Antoine. Ce prolongement sera étudié ultérieurement et ne figure pas dans la phase 2 pour ne pas prendre de retard sur le planning, car il s'agit d'avancer le plus vite possible.

Madame GHALI indique que la mairie se positionne en faveur de la variante Littoral, qu'elle estime la plus juste.

Introduction par Monsieur Frédéric GUELLE, conseiller métropolitain et vice-président délégué à la commission transports mobilité durable

Monsieur Frédéric GUELLE présente cette opération comme le grand projet pour relier les quartiers Nord et les quartiers Sud.

Cette liaison qui ira de la Rouvière, dans le 9e arrondissement, jusqu'à la Castellane, dans le 15ème et 16ème arrondissement, est essentielle pour tous les marseillais. Elle permettra aux habitants de se rencontrer, aux plages, au vélodrome, dans les quartiers Sud, dans les quartiers Nord, et que la Canebière ne soit plus la frontière entre le Nord et le Sud.

Ce tramway vise à unir les marseillais dans un même destin ; une ville dynamique qui crée de l'emploi avec des activités culturelles importantes.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Présentation du projet

Monsieur GUELLE cède la parole à Madame Charlotte DEREYMEZ, chef de projet de l'opération au sein de la Métropole.

Objectifs et déroulé de la concertation préalable

La concertation préalable sur le projet se déroulera du jeudi 1er décembre 2022 au lundi 16 janvier 2023 inclus.

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

- Présenter l'opportunité, les enjeux et les caractéristiques principales du projet au public ;
- Recueillir l'avis de tous sur les grands principes de l'opération ;
- Enrichir les futures études de conception en intégrant au mieux les besoins et attentes du public.

La concertation préalable est menée très en amont de l'opération, pour échanger sur l'opportunité et l'intérêt du projet, présenter les objectifs, les tracés. Les études de faisabilité viennent de s'achever. Les études de conception démarreront l'année prochaine. Elles seront menées par le futur maître d'œuvre de l'opération. Le projet sera à nouveau présenté au public dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Le projet sera alors présenté dans le détail (aménagement, insertion, etc.).

Pour s'informer sur le projet, différents documents seront disponibles sur les lieux d'exposition suivants (dossier de concertation, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet : Mairie du 9/10, Mairie du 15/16 et Pharo.

Trois réunions publiques sont prévues :

- Réunion de lancement de la concertation, qui s'est déroulé le jeudi 1er décembre 2022 à 18h au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007)
- Le jeudi 8 décembre 2022 à 18h en salle de conseil de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements, 246 rue de Lyon (13015)
- Le vendredi 6 janvier 2023 à 17h30 au gymnase de l'école de la Rouvière, 83 Bd du Redon (13009).

Le public est invité à s'exprimer sur le registre numérique et sur les registres papiers mis à disposition sur les trois lieux de la concertation.

Deux garants sont missionnés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP): Mathias BOURRISSOUX et Jean-François COUMEL. Ils s'assurent de la qualité de l'information et de la bonne mise en œuvre de la concertation. Ils se tiendront à la disposition du public lors de 3 permanences sur les lieux de la concertation, dont 2 permanences en mairie des 15e et 16e arrondissements.

Présentation des garants de la Concertation Préalable

Monsieur Jean-François COUMEL, garant de la concertation

L'essentiel de ce projet est de relier le Nord et le Sud de Marseille avec une liaison qui représente un élément structurant en termes de mobilité.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Les garants de la concertation préalable ont été désignés le 7 septembre 2022 par la Commission Nationale du Débat Public. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité indépendante.

Les garants s'assurent que tous les éléments sont mis à disposition par la Métropole Aix-Marseille-Provence pour que le public dispose de la meilleure information possible. Les garants recueillent et écoutent l'avis du public.

A l'issue de la concertation, un bilan de la concertation sera rédigé par les garants faisant état de l'ensemble des points de vue et des arguments présentés. Il sera public et adressé à la Métropole.

La Métropole, en tant que porteur du projet, aura deux mois pour répondre au rapport et pour tirer les enseignements publics de la concertation.

Monsieur Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation

Monsieur BOURRISSOUX rappelle qu'il y a plusieurs moyens pour s'exprimer dans le cadre de la concertation. Les garants seront également présents en mairie de secteur pour rencontrer les habitants et recueillir les avis :

- le 15 décembre après-midi ;
- le 5 janvier matin.

Présentation de l'opération dans son ensemble

La Métropole Aix Marseille Provence porte l'ambition forte de renforcer l'offre et les infrastructures de transport en commun, qui se retranscrit dans les différents documents de planification de la Mobilité, en particulier l'Agenda de la Mobilité de 2016 et le Plan de Mobilité 2020-2030 délibéré en décembre 2021.

Cette ambition se traduit notamment au travers de plusieurs projets d'extensions du réseau de tramway, dont plusieurs sont identifiés comme prioritaires dans le volet mobilité du Plan Marseille en Grand et qui bénéficieront d'une subvention de l'Etat.

Le développement du réseau de tramway comporte en particulier la volonté de réaliser un grand axe Nord-Sud, avec les extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 actuelle.

Cette opération a été scindée en deux phases :

- Une Phase 1 déjà engagée, dont la mise en service est prévue fin 2025, vise à relier Arenc à Capitaine Gèze et La place Castellane à La Gaye.
- Une Phase 2, qui prolonge la ligne au Nord entre le futur terminus de Gèze à La Castellane et au Sud entre le futur terminus de La Gaye à La Rouvière.

À terme, le tracé de la ligne T3 s'étendra de La Castellane, au nord de Marseille, à la Rouvière, au sud avec plus de 14 km d'infrastructure nouvelle.

Ultérieurement, un prolongement de la ligne de tramway pourrait être envisagé vers le PEM de Saint Antoine, qui serait lui-même relié à l'Hôpital Nord par un Transport par Câble. Des études de faisabilité seront lancées prochainement pour étudier la faisabilité de ce prolongement.

Objectifs de l'opération

Le projet permettra d'offrir une véritable alternative à la voiture, en améliorant la qualité et l'attractivité du réseau et en favorisant l'intermodalité (maillage du réseau structurant, pôle d'échange…).

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Les nouvelles stations amélioreront la desserte par les transports publics de quartiers densément peuplés (La Castellane, La Calade, Campagne Levêque, Consolat, Saint-André, La Cabucelle, La Rouvière…), regroupant de nombreux pôles d'emplois et polarités commerciales (GPMM, Arnavants, Saumaty Séon, siège de la CPAM…), au Nord comme au Sud. Des équipements majeurs figurent le long du tracé, en particulier des lieux d'enseignement (Lycée Saint Exupéry, Ecole de la 2ème chance…).

En permettant une liaison directe vers le centre-ville et les lignes de transport structurantes (TER et métro), le projet permettra également le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires, aujourd'hui difficiles d'accès et où la dépendance au transports en commun est forte.

Le tramway permettra également d'accompagner le développement urbain des quartiers prioritaires au titre de la politique de la Ville inscrits au Nouveau Programme National de Renouvellement urbain (NPNRU) : La Cabucelle, Campagne Levêque, Consolat Mirabeau, La Castellane-La Bricarde.

Le tracé de l'extension Nord

D'une longueur de 6,3 à 7,1 km, le tracé de l'extension nord s'étend du futur terminus Gèze à la Castellane. Le prolongement au nord comporte 2 secteurs avec des alternatives de tracé soumises à la concertation préalable et 10 à 11 nouvelles stations.

Depuis la future station tramway capitaine Gèze, qui sera réalisée dans la première phase de l'extension Nord, en connexion avec le PEM.

Le tramway remonte sur la rue de Lyon jusqu'au parc Billoux et la mairie de secteur des 15ème et 16ème arrondissements, où sera implantée une station de tramway.

Après avoir quitté la station, deux variantes de tracé sont envisagées :

Variante Méditerranée : le tramway s'engage dans le boulevard de la Méditerranée puis emprunte le chemin de la Madrague-Ville. Une station est implantée au niveau du boulevard Viala, permettant de desservir le quartier de La Cabucelle, faisant l'objet d'un programme de renouvellement urbain. Le tramway longe ensuite les entrepôts industriels avant de rejoindre la place des Abattoirs.

Variante Mardirossian : le tramway poursuit sur la rue de Lyon, longeant les anciennes usines de la sucrerie Saint-Louis qui font l'objet de réflexions concernant la mutation du site. Une station est implantée en amont de la giration sur la traverse Mardirossian.

Le tramway longe ensuite le futur site de la propreté urbaine puis le mur d'enceinte des anciens Abattoirs, avant de bifurquer sur le chemin de la Madrague Ville et rejoindre la place des Abattoirs.

L'insertion d'une station de tramway sur la Place des Abattoirs permettra de desservir les habitants et les équipements publics de ce secteur. La place publique sera requalifiée dans le cadre de l'opération et permettra de mettre en valeur le patrimoine architectural.

Le tramway poursuit sur le chemin de la Madrague-Ville et longe la Calade. Une station permet la desserte de Campagne Levêque et de la Calade.

Une station est située à proximité immédiate du lycée Saint-Exupéry et du lycée professionnel privé Saint-Louis. Elle permet également le desservir le noyau villageois de Saint Louis situé plus à l'est.

Pour rejoindre la Castellane, deux variantes sont présentées à la concertation.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Variante Pradel : le tramway poursuit vers le nord sur le chemin de Saint-Louis-au Rove. Il emprunte ensuite la traverse de Pradel et l'avenue Fernand Sardou jusqu'au futur pôle d'échanges multimodal de Saint André.

Le tramway longe ainsi la voie ferrée et le noyau villageois de Saint-André, dont la desserte est assurée depuis les stations par des cheminements modes actifs qui seront aménagés sous les voies ferrées (dans le cadre des aménagements de l'opération de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur).

Variante Littoral : depuis le chemin de Saint-Louis-au-Rove, le tramway bifurque sur le chemin du Ruisseau Mirabeau pour rejoindre le chemin du Littoral. Cet axe intercepte deux lignes ferroviaires (vers Arenc et vers Mourepiane). L'insertion du tramway nécessite donc d'élargir l'ouvrage de la voie ferroviaire du littoral (vers Arenc), afin de permettre le passage du tramway. Le tramway longe ensuite le Grand Port Maritime de Marseille via le chemin du Littoral pour rejoindre l'avenue André Roussin et remonter jusqu'à la future halte ferroviaire Saint-André.

La variante Pradel est plus courte et ainsi moins couteuse et permet de relier plus rapidement la Castellane au centre-ville (gain sur le temps de parcours de 3 min). Avec son linéaire d'infrastructures supplémentaire d'environ 800 m, la variante Littoral dessert environ 4 000 emplois et habitants supplémentaires. Elle permet également une requalification urbaine et paysagère qualitative des axes empruntés : ruisseau Mirabeau, Littoral, André Roussin.

Un nouveau pôle d'échange multimodal sera créé à Saint-André, connectant une station tramway à la future halte ferroviaire de Saint André, qui sera réalisée par la SNCF dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Un parking-relais sera créé.

Le terminus de la ligne de tramway viendra s'insérer sur le boulevard Henri Barnier, au cœur des deux cités de la Castellane et La Bricarde.

Le tracé de l'extension Sud

Depuis la future station terminus de la Gaye, le tracé emprunte le chemin de la Colline Saint Joseph jusqu'au Boulevard du Redon, sur environ 1,5 km. L'extension Sud dessert principalement des quartiers résidentiels, où l'habitat se caractérise par la présence de nombreuses résidences qui concentrent une très forte densité de population. Le tracé de l'extension Sud s'accompagne de la création de 3 nouvelles stations, positionnées au niveau des principaux pôles générateurs : l'allée des Pins, la résidence Valmante et la copropriété de La Rouvière.

Planning de l'opération

L'objectif principal est une mise en service de l'extension à partir de 2029.

Les études de faisabilité pour les extensions ont été finalisées à l'automne 2022.

Le lancement d'un concours pour la maîtrise d'œuvre est prévu prochainement. A l'issue du concours, le prestataire désigné assurera la conception et le suivi des travaux de l'opération.

Une enquête publique sera organisée pour informer le public sur l'opération sur la base des études d'avant-projet et recueillir à nouveau les appréciations du public.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Echanges avec la salle

Un habitant regrette qu'un métro ne soit pas proposé pour rejoindre l'hôpital Nord, bien qu'il ne soit pas opposé au projet de tramway. Il rappelle qu'auparavant, il était question d'un prolongement du métro jusqu'aux Abattoirs.

Madame BOULAINSEUR et Madame GHALI indiquent que la mairie de secteur est également favorable à un prolongement du métro. Dans l'attente, elles invitent à ne pas remettre en question le projet de tramway dans l'optique de préférer un mode métro. Le tramway est un projet faisable et réaliste en termes de financement et il s'agit de se saisir de l'opportunité de ce projet. Elles rappellent que 15 000 personnes habitent à La Castellane – La Bricarde que le tramway viendra desservir directement.

Une habitante interroge sur la question du calendrier et se demande pourquoi il faut attendre fin 2023 pour désigner le maître d'œuvre de l'opération et démarrer les études.

Un habitant demande combien d'expropriations et d'expulsions sont prévues. Il indique également qu'actuellement 600 camions circulent au niveau du rond-point André Roussin / Fernand Sardou. Avec le projet de création du demi-échangeur par Lafarge, le nombre de camions sera porté à 1000. Il se demande comment le tramway va pouvoir franchir le rond-point.

Un habitant se demande comment toutes les fonctionnalités peuvent être insérées dans une emprise entre façades d'une quinzaine de mètres. Il rappelle la nécessité de prévoir les places de livraison des commerces. Il s'inquiète également des expropriations.

***Monsieur FAUCHER**, DGA Mobilité au sein de la métropole, rappelle que le tramway est un mode lourd, structurant, dont l'infrastructure est réalisée pour les 50 à 80 ans à venir dans l'objectif de construire la mobilité et la ville de demain.*

En réponse à la question sur le planning, monsieur FAUCHER précise que la phase de concertation préalable va durer près de 2 mois. A l'issue de cette phase, les garants vont analyser les contributions et réaliser un bilan. Des propositions seront faites par les services techniques de la Métropole à l'issue de la concertation ; les choix seront arbitrés en conseil métropolitain mi 2023.

Sur la base de ce nouveau tracé, le concours de maîtrise d'œuvre sera constitué afin de sélectionner un groupement d'ingénieries et d'architectes qui réalisera les études de conception.

Le temps des études est également long car il s'agit d'intégrer l'ensemble des éléments à prendre en compte au regard des enjeux urbains, techniques, environnementaux…

Le tramway pose des problématiques d'insertion urbaine : il s'agit d'insérer les pistes cycles, de veiller à l'accessibilité des services de secours, la desserte des commercants, la desserte des véhicules léger.

De nombreuses procédures réglementaires rythment également la vie d'un projet. Le projet est soumis au code de l'environnement (loi sur l'eau, étude d'impact), aux procédures d'archéologie préventives.

Toutes les incidences relatives aux acquisitions foncières et acquisitions de bâti seront identifiées à l'issue des études de conception. Le projet sera soumis à nouveau à enquête publique afin d'obtenir la déclaration d'utilité publique et de pouvoir avoir recours à la procédure d'expropriation en cas de refus d'accord amiable.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Sur la question du métro, monsieur FAUCHER rappelle que personne n'est opposé au métro. Aujourd'hui, la Métropole n'a pas les moyens financiers de construire un métro au regard de son coût.

Une habitante des quartiers Nord fait part de son plaisir à participer à la réunion de concertation relative au projet de tramway dans les quartiers Nord. Les investissements publics ont jusqu'à ce jour délaissé les quartiers Nord et les habitants ont de grandes difficultés à rejoindre le centre et le sud en transport en commun.

Elle indique que même si l'on pourrait rêver d'un métro, Marseille a pris un train de retard. Le tramway est excellente solution, il s'agit à présent d'aller de l'avant. Elle remercie les élus d'avoir défendu le passage du tramway dans les quartiers Nord.

Elle s'étonne du dimensionnement du parking-relais au niveau de Saint-André, qui lui parait sous-dimensionné. Elle espère que le délai pourra être respecté pour une mise en service en 2029.

Une habitante remercie également l'arrivée de ce projet. Elle demande comment l'avis des habitants sera pris en compte après la concertation et demande des éclaircissements concernant les deux variantes mises à la concertation.

Un habitant demande si les riverains pourront être impliqués dans les réflexions et les études de conception. Il questionne également sur l'augmentation du coût des titres de transport en commun.

Madame GHALI *rappelle que l'Etat a conditionné l'aide sur les transports à Marseille si le financement était apporté en priorité aux quartiers Nord.*

Elle indique qu'il n'y a pas d'augmentation prévue sur le ticket de transport. La question de la gratuité pour les enfants sera étudiée.

Les habitants ont 1 mois pour se prononcer, s'exprimer, sur le registre papier en mairie de secteur ou sur le registre numérique.

Madame BOULAINSEUR *précise que la mairie de secteur se positionne en faveur de la variante Méditerranée et de la variante Littoral, qui dessert le plus d'habitants.*

Monsieur BOURRISSOUX, en tant que garant de la concertation, demande au public et à la tribune de limiter les temps de prise de parole et de veiller à ce que chacun puisse s'exprimer.

Un commerçant riverain remercie l'équipe municipale pour le projet.

Un habitant de la Castellane est heureux de voir ce projet. Il demande que les horaires soient élargis pour permettre de se déplacer et d'aller travailler.

Une habitante de la Castellane exprime sa forte attente au regard de ce projet qui représente un avenir pour ses enfants. Elle explique qu'aujourd'hui ses enfants doivent rejoindre la Castellane à pied depuis Gèze le soir, en l'absence de transports de nuit.

Une représentante du conseil citoyen du 15ème se réjouit également de ce projet. Elle regrette que les habitants n'aient pas pu tous avoir l'information sur ce projet. Elle demande une transparence et une écoute envers ce projet, que les expropriations se fassent dans le respect du droit de propriété. Elle demande également à ce que soient respectés les espaces verts et que la conception du projet se fasse dans le respect de l'environnement.

Sur la question de la communication, ***Madame BOULAINSEUR*** *indique que la mairie a réalisé de l'affichage et largement diffusé l'information. Lundi, mardi et mercredi, un boitage a été*

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

réalisé dans l'ensemble des logements des grands ensembles de La Savine, La Castellane, Campagne Levêque. Les sites internet des mairies et de la Métropole, les réseaux sociaux ont également communiqué sur la réunion.

Sur la question de l'expropriation, ***Monsieur GUELLE*** *indique que tout sera mis en œuvre pour trouver un compromis entre la Métropole et les habitants concernés.*

Une habitante de Campagne Levêque rappelle la souffrance des transports dans les 15eme et 16eme arrondissements et invite le public à s'enthousiasmer pour ce projet de tramway.

Un habitant indique qu'il ne croit pas aux dates de mise en service annoncées. Il s'inquiète de la faisabilité d'insérer un tramway sur la forte pente au niveau du lycée Saint-Exupéry.

Un habitant se prononce en faveur du tracé de la Méditerranée et indique qu'un élargissement est possible sur le chemin de la Madrague Ville.

Une habitante de Saint-Antoine s'inquiète du devenir du parking au niveau de Saint André. Le nouveau parking de Saint-Antoine est aujourd'hui occupé par les gens du voyage, la population n'ose pas garer leur véhicule. Elle demande si les impôts vont augmenter.

Monsieur GUELLE *répond que le tramway sera réalisé dans les délais annoncés. Si les expropriations pourraient légèrement retarder la date de mise en service ; il y a la volonté que ce tramway se fasse dans des délais ambitieux.*

Concernant le prix des tickets, il est difficile de confirmer que le coût n'augmentera pas, notamment au regard de l'augmentation actuelle du coût de l'électricité.

Monsieur FAUCHER *rappelle que la concertation préalable relative au nouveau réseau de bus qui sera mis en œuvre le 1er janvier 2025 démarre ce 15 décembre et durera 2,5 mois.*

Une vingtaine de lignes de bus structurantes aura des horaires allongés, de 4h30 du matin jusqu'à environ 1 h du matin. Il rappelle également que le tramway roule tôt le matin jusqu'à tard le soir, ce qui n'est pas le cas du réseau actuel de bus.

Le financement du projet est sécurisé grâce à la subvention de Marseille en Grand et de l'avance remboursable, en cours de discussion. Il n'est pas envisagé d'évolution du prix à ce jour mais il est difficile de se prononcer sur le coût des billets au regard de l'augmentation du coût de l'énergie et des salaires.

Une réflexion est en cours sur la tarification, en particulier pour l'adapter au niveau de revenu. Une délibération du conseil métropolitain est prévue en 2023 sur la question de l'évolution de la gamme tarifaire.

En réponse à la question du dimensionnement des places de parking, les parkings sont dimensionnés par rapport à des besoins estimés sur la base d'études de mobilité. Les parkings sont généralement dimensionnés avec des capacités évolutives. Concernant le parking de Saint-Antoine, la Métropole travaille en lien avec la police municipale pour résoudre les problématiques de stationnement anarchique.

Dans le cadre de l'étude de faisabilité, les pentes ont été vérifiées. Cela pourra amener des décaissements ou rehaussements des voies pour que la pente moyenne soit compatible avec le mode tramway.

Tous les avis émis vont être collectés par la métropole. Chacun des avis sera analysé et la Métropole répondra aux avis dans le cadre de son bilan.

En réponse à la question du planning, des réflexions sur le phasage de réalisation seront menées dans le cadre des études.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

En réponse à la question des flux routiers, la dimension actuelle des voiries permet de conserver deux sens de circulation en dépit du positionnement du tramway. Dans le cadre des études de conception, des études de flux seront menées pour vérifier que l'insertion du tramway est compatible aux circulations existantes et futures.

Un commerçant demande quelle dynamique sera engendrée par le tramway envers les commercants ?

Monsieur GUELLE *indique que le tramway apportera en premier lieu des nouveaux voyageurs. Il rappelle que le projet s'accompagne d'une requalification des voies, avec création d'une piste cyclable, qui représente un moyen de déplacement de proximité, et de cheminements piétons. La rue requalifiée sera apaisée et impliquera une vraie dynamique pour les commerçants.*

Monsieur FAUCHER *explique qu'à partir des premiers travaux de dévoiement des réseaux, une commission d'indemnisation sera mise en place. Elle associe représentants des commercants et élus de la Métropole. Elle vise à indemniser les commercants des pertes engendrées par le tramway depuis le premier jour des travaux jusqu'à la mise en service.*

Madame GHALI *rappelle que l'indemnisation se fait sur la base de la déclaration. La mairie de secteur se fera le relais de la métropole et mettra en place les outils nécessaires pour faciliter les démarches aux habitants. Elle rappelle que les travaux de requalification liés au BHNS B2, fortement craints des commerçants au début, ont au final redynamisé le commerce sur la rue de Lyon.*

Une habitante remercie pour le projet. Educatrice dans les quartiers Nord, elle souligne l'importance d'un tramway pour permettre aux jeunes de se déplacer. Elle se prononce en faveur de la variante Littoral, qui dessert plus d'habitants et d'emplois. Le Nord de Marseille est particulièrement touché par le chômage par manque de moyens et de mobilité. Cette variante faciliterait l'accès à l'emploi des habitants du secteur.

Madame GHALI *rappelle qu'il s'agit également d'inciter les entreprises à s'installer et rester dans ces secteurs.*

Un représentant de la fédération des CIQ du 16e arrondissement se réjouit du tramway, bien qu'un tramway vers l'Estaque et vers l'Hôpital Nord aurait également été souhaitable.

Il s'interroge sur les pôles d'échanges multimodales et demande la création de navettes inter quartiers. Il manifeste son intérêt pour un prolongement du tramway jusqu'à Saint-Antoine.

Il fait part du manque d'abris couverts au niveau des arrêts de bus du Grand Littoral.

Madame GHALI *précise que des études de faisabilité seront menées en 2023 pour le prolongement ultérieur du tramway jusqu'à Saint-Antoine, dans l'optique d'aller au-delà de La Castellane.*

Monsieur FAUCHER *indique qu'un nouveau marché vient d'être passé avec DECAUX sur les arrêts de bus. La question d'ajouter des abris sera étudiée.*

Une habitante du 15e 16e arrondissement se désole du peu d'offre de transport dans les 15e et 16e arrondissements. Elle se prononce en faveur de la variante Littoral.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Madame GHALI *se réjouit de l'ensemble des projets à venir dans les quartiers Nord, en termes de transport, d'éducation, d'équipements. Un projet de salle de spectacles et d'évènement est à l'étude, ainsi qu'un projet de cité du cinéma.*

Conclusion

Madame Nadia BOULAINSEUR conclut la réunion publique de concertation préalable en invitant les habitants à y participer très largement et à diffuser l'information le plus largement.

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

- Si certains habitants expriment leurs attentes concernant le prolongement du métro vers le Nord, le principe de la phase 2 des extensions du tramway n'est pas remis en cause ;
- Le projet de phase 2 des extensions de la ligne T3 recueille un avis très favorable du public. Les habitants se réjouissent d'un mode de transport lourd vers les quartiers Nord ;
- Les habitants et la mairie de secteur se prononcent en faveur d'un tracé par le Littoral et d'un tracé par le Bd de la Méditerranée ;
- Plusieurs habitants attirent l'attention de la Métropole sur le besoin d'élargir les horaires du réseau de transport en commun, pour permettre l'accès à l'éducation et à l'emploi des habitants des quartiers Nord ;
- Les habitants s'inquiètent de répercussions sur le coût du titre de transport ;
- L'attention de la Métropole est attirée sur les trafics poids lourds au niveau de Saint-André et le déroulé des expropriations.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

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

Compte-rendu
Réunion publique de Concertation Préalable
Gymnase de la Rouvière

Pôle Infrastructures / Direction Transports Guidés

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Sommaire

Déroulement de la réunion 3

Ouverture 4

Introduction par Madame Catherine PILA, Conseillère Métropolitaine et Présidente de la RTM 4

Objectifs et déroulé de la concertation préalable 4

Présentation des garants de la Concertation Préalable 5

Monsieur Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation 5

Présentation de l'opération dans son ensemble 5

Objectifs de l'opération 6

Le tracé de l'extension Nord 6

Le tracé de l'extension Sud 6

Planning de l'opération 7

Echanges avec la salle 7

Intervention de Monsieur Lionel ROYER PERREAUT, député, ancien maire de secteur des 9ème et 10ème arrondissements 7

Interventions du public 8

Intervention de Monsieur Didier REAULT, conseiller départemental et vice-président de la Métropole 9

Intervention du public 10

Intervention de Monsieur Hervé MENCHON, adjoint au maire de Marseille 10

Intervention de Monsieur Lionel ROYER PERREAUT, député, ancien maire de secteur des 9ème et 10ème arrondissements 11

Conclusion 12

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Déroulement de la réunion

La troisième réunion publique de la concertation préalable s'est déroulée le vendredi 6 janvier 2023 dans le gymnase de l'école de la Rouvière, dans le 9ème arrondissement et a rassemblé environ 120 participants.

La réunion a duré environ 2h15, elle s'est déroulée de la façon suivante :

Ouverture (environ 15 min)

- accueil des participants, introduction par Madame Catherine PILA, conseillère métropolitaine et présidente de la RTM ;

Présentation du projet (environ 15 min)

- présentation du projet par Madame Charlotte DEREYMEZ, chef de projet de l'opération
- présentation des garants de la concertation préalable et de leur rôle, par Monsieur Jean-François COUMEL et Monsieur Mathias BOURRISSOUX

Echanges avec la Salle (environ 1h30)

- interventions de la salle
    - Intervention de Monsieur Lionel ROYER PERREAUT, député et ancien maire des 9ème et 10ème arrondissements de Marseille, conseiller métropolitain ;
    - Interventions du public ;
    - Intervention de Monsieur Hervé MENCHON, conseiller métropolitain, adjoint au maire de Marseille et conseiller d'arrondissement des 9e et 10e arrondissements de Marseille
- interventions des membres de la tribune
    - intervention de madame Catherine PILA, conseillère métropolitaine et présidente de la RTM ;
    - Intervention de Monsieur Didier REAULT, vice-président de la Métropole délégué à la Mer, au littoral, au cycle de l'eau, à la GEMAPI, aux Ports, conseiller d'arrondissement des 9e et 10e arrondissements de Marseille
    - intervention de monsieur Claude FAUCHER, DGA Mobilité à la Métropole.

Conclusion

Clôture de la séance par Madame Catherine PILA, conseillère métropolitaine et présidente de la RTM.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Ouverture

Introduction par Madame Catherine PILA, Conseillère Métropolitaine et Présidente de la RTM

Madame Catherine PILA accueille les participants et les remercie de leur présence.

Madame PILA présente la tribune composée de monsieur Didier REAULT, conseiller départemental et vice-président de la Métropole, et monsieur Frédéric GUELLE, vice-président de la RTM.

Elle remercie les élus de secteur présents venus nombreux, Monsieur Sylvain DI GIOVANNI, Madame CHANTELOT, Madame MARTINOD, Monsieur FINDYKIAN, Monsieur ROBIN, Monsieur DARMON, Madame Sylvie HERMANT, Monsieur ROSATO, Madame FERERRO.

Madame PILA salue également la présence de monsieur YZOMBART, président de la confédération des CIQ et des différents présidents de CIQ, ainsi que les responsables associatifs.

La concertation préalable de l'opération d'extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 phase 2 a démarré le 1er décembre 2022.

Ce projet, listé dans le programme Marseille en Grand, va contribuer à non seulement dynamiser les transports en commun mais aussi et surtout à permettre un meilleur maillage du territoire et une meilleure mobilité. Une meilleure mobilité pour les usages du quotidien, une meilleure mobilité pour un mieux-être professionnel, une meilleure mobilité pour les loisirs et une meilleure mobilité pour répondre aux exigences de notre temps, de notre ville, de nos quartiers en prenant en compte la question de la sobriété énergétique, la question écologique.

Dans la continuité de la phase 1, déjà engagée, la phase 2 consiste à prolonger la ligne de tramway T3 de Marseille vers le Nord dans les 15ème et 16ème arrondissement entre Gèze et La Castellane et vers le Sud dans le 9ème arrondissement entre La Gaye et La Rouvière. Ce projet permettra la réalisation d'un grand axe Nord-Sud.

Madame Catherine PILA cède la parole à Madame Charlotte DEREYMEZ, chef de projet de l'opération au sein de la Métropole.

Objectifs et déroulé de la concertation préalable

La concertation préalable sur le projet se déroule du jeudi 1er décembre 2022 au lundi 16 janvier 2023 inclus.

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

- Présenter l'opportunité, les enjeux et les caractéristiques principales du projet au public ;
- Recueillir l'avis de tous sur les grands principes de l'opération ;
- Enrichir les futures études de conception en intégrant au mieux les besoins et attentes du public.

La concertation préalable est menée très en amont de l'opération, pour échanger sur l'opportunité et l'intérêt du projet, présenter les objectifs, les tracés. Les études de faisabilité viennent de s'achever. Les études de conception démarreront l'année prochaine. Elles seront menées par le futur maître d'œuvre de l'opération. Le projet sera à nouveau présenté au public dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Le projet sera alors présenté dans le détail (aménagement, insertion, etc.).

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Pour s'informer sur le projet, différents documents seront disponibles sur les lieux d'exposition suivants (dossier de concertation, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet : Mairie du 9/10, Mairie du 15/16 et Pharo.

Trois réunions publiques sont menées :

- Réunion de lancement de la concertation le jeudi 1er décembre 2022 à 18h au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007)
- Le jeudi 8 décembre 2022 à 18h en salle de conseil de la Mairie des 15ème et 16ème arrondissements, 246 rue de Lyon (13015)
- Le vendredi 6 janvier 2023 à 17h30 au gymnase de l'école de la Rouvière, 83 Bd du Redon (13009).

Le public est invité à s'exprimer sur le registre numérique et sur les registres papier mis à disposition sur les trois lieux de la concertation.

Deux garants sont missionnés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP): Mathias BOURRISSOUX et Jean-François COUMEL. Ils s'assurent de la qualité de l'information et de la bonne mise en œuvre de la concertation. Ils se tiendront à la disposition du public lors de 3 permanences sur les lieux de la concertation.

Présentation des garants de la Concertation Préalable

Monsieur Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation

Les garants de la concertation préalable ont été désignés le 7 septembre 2022 par la Commission Nationale du Débat Public. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité indépendante.

Les garants s'assurent que tous les éléments sont mis à disposition par la Métropole Aix-Marseille-Provence pour que le public dispose de la meilleure information possible. Les garants recueillent et écoutent l'avis du public.

A l'issue de la concertation, un bilan de la concertation sera rédigé par les garants faisant état de l'ensemble des points de vue et des arguments présentés. Il sera public et adressé à la Métropole.

La Métropole, en tant que porteur du projet, aura deux mois pour répondre au rapport et pour tirer les enseignements publics de la concertation.

Monsieur BOURRISSOUX précise que la CNDP est une institution indépendante, lui permettant d'être neutre vis à vis du public et du maître d'ouvrage. Elle garantit la qualité de la concertation mais elle ne s'exprime pas sur le fond du projet.

Monsieur BOURRISSOUX rappelle qu'il y a plusieurs moyens pour s'exprimer dans le cadre de la concertation. Les garants seront également présents en mairie de secteur pour rencontrer les habitants et recueillir les avis le jeudi 12 janvier au matin.

Présentation de l'opération dans son ensemble

La Métropole Aix Marseille Provence porte l'ambition forte de renforcer l'offre et les infrastructures de transport en commun, qui se retranscrit dans les différents documents de planification de la Mobilité, en particulier l'Agenda de la Mobilité de 2016 et le Plan de Mobilité 2020-2030 délibéré en décembre 2021.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Cette ambition se traduit notamment au travers de plusieurs projets d'extensions du réseau de tramway, dont plusieurs sont identifiés comme prioritaires dans le volet mobilité du Plan Marseille en Grand et qui bénéficieront d'une subvention de l'Etat.

Le développement du réseau de tramway comporte en particulier la volonté de réaliser un grand axe Nord-Sud, avec les extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 actuelle.

Cette opération a été scindée en deux phases :

- Une Phase 1 déjà engagée, dont la mise en service est prévue fin 2025, vise à relier Arenc à Capitaine Gèze et La place Castellane à La Gaye.
- Une Phase 2, qui prolonge la ligne au Nord entre le futur terminus de Gèze à La Castellane et au Sud entre le futur terminus de La Gaye à La Rouvière.

À terme, le tracé de la ligne T3 s'étendra de La Castellane, au nord de Marseille, à la Rouvière, au sud avec plus de 14 km d'infrastructure nouvelle.

Objectifs de l'opération

Le projet permettra d'offrir une véritable alternative à la voiture, en améliorant la qualité et l'attractivité du réseau et en favorisant l'intermodalité (maillage du réseau structurant, pôle d'échange…).

Les nouvelles stations amélioreront la desserte par les transports publics de quartiers densément peuplés (Résidences de l'allée des Pins, Valmante, La Rouvière…), regroupant de nombreux pôles d'emplois et polarités commerciales (GPMM, Arnavants, Saumaty Séon, siège de la CPAM…), au Nord comme au Sud. Des équipements majeurs figurent le long du tracé, en particulier des lieux d'enseignement.

En permettant une liaison directe vers le centre-ville et les lignes de transport structurantes (TER et métro), le projet permettra également le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires, aujourd'hui difficiles d'accès et où la dépendance aux transports en commun est forte.

Le tracé de l'extension Nord

D'une longueur de 6,3 à 7,1 km, le tracé de l'extension nord s'étend du futur terminus Gèze à la Castellane. Le prolongement au nord comporte 2 secteurs avec des alternatives de tracé soumises à la concertation préalable et 10 à 11 nouvelles stations.

Un nouveau pôle d'échange multimodal sera créé à Saint-André, connectant une station tramway à la future halte ferroviaire de Saint André, qui sera réalisée par la SNCF dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Un parking-relais sera créé.

Le tracé de l'extension Sud

Depuis la future station terminus de la Gaye, le tracé emprunte le chemin de la Colline Saint Joseph jusqu'au Boulevard du Redon, sur environ 1,5 km.

L'extension Sud dessert principalement des quartiers résidentiels, où l'habitat se caractérise par la présence de nombreuses résidences qui concentrent une très forte densité de population. Le tracé de l'extension Sud s'accompagne de la création de 3 nouvelles stations, positionnées au niveau des principaux pôles générateurs : l'allée des Pins, la résidence Valmante et la copropriété de La Rouvière.

Le secteur desservi est un quartier clé de Marseille qui ne dispose pas, aujourd'hui, de transport en commun structurant. L'arrivée du tramway représente l'opportunité de proposer une

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

solution alternative à la voiture. Le tramway permettra aux habitants de la Rouvière de rejoindre le quartier d'affaires de la Joliette ou le vieux port en environ 30 min en transport.

Planning de l'opération

L'objectif principal est une mise en service de l'extension à partir de 2029.

Les études de faisabilité pour les extensions ont été finalisées à l'automne 2022.

Le lancement d'un concours pour la maîtrise d'œuvre est prévu prochainement. A l'issue du concours, le prestataire désigné assurera la conception et le suivi des travaux de l'opération.

Une enquête publique sera organisée pour informer le public sur l'opération sur la base des études d'avant-projet et recueillir à nouveau les appréciations du public.

Echanges avec la salle

Intervention de Monsieur Lionel ROYER PERREAUT, député, ancien maire de secteur des 9ème et 10ème arrondissements

Monsieur ROYER PERREAUT relate que le quartier est actuellement sous asphyxie. Il n'est plus possible de circuler, le Boulevard Urbain Sud n'étant pas achevé.

Monsieur ROYER PERREAUT remarque que si le quartier est certes dans l'attente de pouvoir mieux se déplacer en transport en commun, il faut que le projet ait de la cohérence.

- Il ne peut y avoir de fonctionnalité de déplacement si l'approche n'est pas globale. L'extension d'un tramway n'est pas envisageable sans résoudre la problématique du BUS. Des solutions doivent être trouvées (trémie au niveau des jardins familiaux par exemple).

- le parking relais à la Gaye tel que prévu en phase 1 est-il confirmé ?

- un tracé par le chemin de la colline Saint Joseph, avec mise à sens unique de la circulation implique un report de circulation sur l'allée des pins. Une augmentation de la circulation sur l'allée des pins n'est pas envisageable.

- il émet des réserves quant à l'implantation d'un terminus à la Rouvière sans parking relais, les parkings de la résidence étant actuellement saturés.

S'il est favorable à une amélioration du fonctionnement du quartier avec des transports en commun, Monsieur ROYER PERREAUT insiste sur la nécessité de cohérence globale ; le projet ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie existante.

En l'état, monsieur ROYER PERREAUT estime que le projet n'est pas mûr et émet des réserves sur la capacité à réaliser le tramway sur le chemin de la Colline Saint Joseph.

Concernant la problématique du Boulevard Urbain Sud, Madame PILA indique que Le Maire de Marseille et la Présidente de la Métropole ont échangé sur le sujet du Boulevard Urbain Sud ce même jour lors d'une rencontre avec le ministre des transports, monsieur BEAUNE. La question reste à régler, la Présidente étant en faveur du prolongement du BUS.

Madame PILA rappelle que le 16 décembre 2021, les élus ont voté pour le plan de mobilité 2020-2030 dans lequel figure la phase 2 du projet d'extension.

Elle insiste sur le fait que la concertation de ce jour porte sur le projet de tramway et non de BUS.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Interventions du public

Jean-Jacques GALLI, président de l'association des résidences de l'allée des pins, explique que la population est ulcérée et meurtrie car 5 heures par jour, le quartier est paralysé.

Jean Jacques GALLI souligne l'importance que la population s'exprime et rappelle que sans l'adhésion des riverains, rien de bien ne sera fait.

Il rappelle l'existence de l'article 72-1 de la constitution en matière de décentralisation et invite à envisager un référendum consultatif voire décisionnel pour que la décision soit prise non pas par les élus, mais par la population.

Une habitante du quartier demande de penser en priorité aux enfants et aux écoles afin de rendre leurs déplacements possibles et dans les meilleurs conditions financières possibles.

Un habitant du quartier depuis deux ans, Marseillais de naissance, regrette les clivages entre les différents partis politiques.

Il soumet l'idée que le tramway aille jusqu'à la Pointe Rouge et les Goudes.

Il rappelle que le tramway est plus performant que les bus, et solutionne de nombreuses problématiques.

Un habitant de la Rouvière depuis 2018 remercie le député pour son intervention qui souligne les différentes problématiques.

Avant l'arrivée du Boulevard Urbain Sud, la circulation dans le quartier était bonne. Depuis, il est très difficile de circuler, il existe des flux de transit importants sur l'allée des Pins et de plus en plus de gens se garent à la Rouvière sans habiter dans la copropriété.

Il s'interroge sur les conséquences de l'arrivée du tramway sur le quartier et souhaiterait avoir des réponses concrètes tant en termes de report de circulation de l'allée des pins, que d'implantation du terminus à la Rouvière ou de stationnement.

Une habitante du quartier rappelle qu'il est actuellement impossible de circuler dans le secteur.

Elle demande si des pistes cyclables sont prévues.

Un habitant de Valmante indique que depuis l'arrivée du Boulevard Urbain Sud, la copropriété Valmante sert de raccourci pour les habitants du quartier. Il faudra trouver des solutions pour permettre le stationnement aux abords des stations.

Une habitante du quartier souhaiterait que d'autres solutions soient envisagées pour permettre la desserte en transport en commun du secteur (navettes électriques) et rabattre les habitants du quartier sur le parking relais de la Gaye.

Elle questionne l'absence de circulation de bus sur le Boulevard Urbain Sud.

Une habitante du quartier regrette que la concertation se déroule durant les fêtes et ne dure que jusqu'au 16 janvier. Elle estime que le projet présenté n'est pas assez précis et présente de nombreuses zones d'ombres, elle souhaiterait avoir plus de détails sur le projet.

Elle insiste sur le besoin de se déplacer en voiture pour certaines personnes, que le tramway viendra entraver.

***Monsieur SOULLIER, directeur du pôle infrastructures de la Métropole Aix-Marseille-Provence**, constate que beaucoup d'inquiétudes ont été exprimées ce soir.*

Il rappelle que la concertation publique est un exercice difficile puis qu'elle est organisée très en amont du projet. Elle vise à présenter un projet, un tracé, les objectifs de desserte. Il n'est

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

pas possible de répondre précisément sur beaucoup de questions exprimées (emprises, stationnement) car la Métropole n'est pas encore accompagnée d'un bureau d'étude pour réaliser les études de conception. Les problématiques soulevées ce soir seront étudiées à partir de la fin d'année.

Concernant la question du parking relais de la Gaye, Monsieur SOULLIER rappelle que le parking-relais avait initialement été conçu avec un accès depuis le Boulevard Urbain Sud.

La réalisation du parking-relais doit faire face à des contraintes d'accès en lien avec l'arrêt du BUS et des contraintes foncières. Il s'inscrit sur un terrain propriété ville de Marseille, occupé par les locaux et véhicules de la Propreté Urbaine qui n'ont pas de solution de relocalisation. La réalisation de ce parking-relais est conditionnée à la levée de ces contraintes foncières.

En ce qui concerne le terminus de la Rouvière, des propositions seront étudiées dans le cadre du concours de maîtrise d'œuvre puis des études de conception.

***Claude FAUCHER, directeur général délégué à la Mobilité au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence**, remercie la salle pour l'ensemble des interventions. Les observations permettent de nourrir les réflexions et les études à venir. Il rappelle que si la Métropole n'est pas en mesure de répondre à l'ensemble des questions dans le cadre de la concertation préalable, le projet sera à nouveau présenté à l'issue des études dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP.*

Les attentes fortes relatives au Boulevard Urbain Sud ont été entendues ; dont la poursuite est conditionnée à l'obtention de compromis. La non réalisation du BUS amène un certain nombre d'interrogations et pourra nécessiter des adaptations du projet.

En réponse à la demande exprimée sur les pistes cyclables, Monsieur FAUCHER confirme que des aménagements cyclables sont prévus dans le cadre de l'opération. Il rappelle que c'est une obligation réglementaire.

L'arrivée d'un tramway amène une évolution des mobilités et un report de l'usage de la voiture vers le tramway. La future trame de circulation sera étudiée dans le cadre des études opérationnelles avant d'être soumise à une nouvelle phase d'enquête.

Intervention de Monsieur Didier REAULT, conseiller départemental et vice-président de la Métropole

Cette concertation, réalisée en amont, vise à interroger le public sur l'opportunité du prolongement du tramway.

La question est posée ce soir : les habitants sont- ils intéressés par le prolongement d'un tramway aux quartiers périphériques de la Ville ?

Une majorité s'accorde sur le fait que le projet d'extension est couplé avec la réalisation du Boulevard Urbain Sud, nécessaire à la vie des quartiers.

Le projet soulève également la problématique du stationnement en bout de ligne.

Il invite le public à s'exprimer dans le cadre de la concertation numérique pour faire valoir son avis et à exprimer ses demandes relatives au fonctionnement du quartier.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Intervention du public

Le président du CIQ de la Panouse rappelle qu'auparavant un parking relais existait à Sainte-Marguerite DROMEL.

Il s'étonne de l'absence du parking relais à la Gaye et regrette qu'il ne soit plus envisagé.

Il constate que le bus 46S sera supprimé en 2025 ce qui n'est pas envisageable.

Madame PILA *indique qu'une concertation est ouverte concernant le nouveau réseau 2025 et invite le plus grand nombre à exprimer ses observations pour faire valoir les besoins des habitants.*

Une habitante du quartier demande si une alternative de tracé est envisagée sur le secteur Sud. Elle précise que le prolongement du Boulevard Urbain Sud ne doit être envisagé qu'avec des solutions concernant le maintien de jardins familiaux.

Une habitante de Super Rouvière depuis 48 ans rappelle que 3 bus permettent de rejoindre Dromel depuis quelques années.

Les habitants vivent actuellement un enfer avec le BUS ; il faut à présent 20 min pour arriver à la porte de la copropriété. Elle fait part de sa crainte avec l'arrivée d'un terminus tramway à la Rouvière sans existence d'un parking-relais. Les usagers du tramway risqueraient de se garer au sein de la copropriété.

Un habitant du quartier demande pourquoi il n'est pas envisagé la création d'un parking au niveau de la Rouvière, éventuellement en souterrain ?

Une habitante de la Rouvière s'étonne que tant d'habitants veuillent prolonger ce Boulevard Urbain, véritable aspirateur à voiture qui ne vise pas à apaiser le quartier. Le tramway permettra du report modal, de réaliser des aménagements piétons et cyclables.

Le président du CIQ de Sainte-Marguerite Village remarque que le tramway permet de relier le centre-ville et ne permet pas de répondre aux besoins de déplacement que seule la voiture permet actuellement.

Une habitante regrette que les échanges de ce soir portent uniquement sur les voitures (circulation, parking).

Le tramway apporte une vraie solution aux déplacements de nombreuses personnes qui n'ont pas de voiture et aimeraient aussi pouvoir se déplacer.

Intervention de Monsieur Hervé MENCHON, adjoint au maire de Marseille

Monsieur MENCHON salue le courage de Monsieur GUEL, Madame PILA et Monsieur REAULT pour mener l'exercice difficile de cette concertation.

Il regrette que le débat sur le tramway ait été pris en otage par d'autres enjeux et précise qu'il est venu à cette réunion publique en tant qu'habitant, pour parler du projet de tramway.

Il souligne qu'une seule rame de tramway implique 200 voitures en moins dans les rues de Marseille.

Il rappelle qu'en 2022, nous venons de vivre l'année la plus chaude depuis que les mesures de température sont réalisées en France et en Europe. Les accords de Paris en 2015 ont fixé l'objectif d'une augmentation de la température d'1,5 degrés pour sauver l'humanité.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Les hausses de température et le dérèglement climatique entrainent des canicules, des incendies, des grands feux et perturbe toute la chaine du vivant que ce soit la biodiversité terrestre ou marine et porte atteinte à la santé de l'homme.

Si un aparté est fait aujourd'hui sur le débat du transport en commun et de la qualité de transport qu'apporte un tramway, il n'est pas envisageable de prendre en otage le débat quand c'est la survie de l'humanité qui est en jeu.

La Métropole et la Ville de Marseille marchent ensemble pour trouver des solutions pour tous les marseillais. Le record des émissions de gaz à effet de serre et la tendance vers une hausse de température de 3 degrés ne pourra être évitée qu'à condition qu'il y ait des moyens alternatifs au transport de la voiture et le maintien des parcs urbains, qu'on doit pouvoir contourner intelligemment.

Dans une ville qui a accumulé tant de retards en termes de transport, il est difficile d'avancer avec un projet innovant au regard des enjeux locaux. L'intelligence collective doit primer sur les enjeux locaux.

Intervention de Monsieur Lionel ROYER PERREAUT, député, ancien maire de secteur des 9ème et 10ème arrondissements

Monsieur ROYER PERREAUT fait remarquer qu'il n'est pas envisageable de suspendre les travaux du parking relais de la Gaye. Le projet a été acté, délibéré, soumis à enquête publique et doit être mené à bout.

Monsieur ROYER PERREAUT rappelle ses nombreuses inquiétudes concernant la réalité physique du terrain.

- Le report de circulation sur l'allée des pins n'est pas possible.

- Il souligne la sinuosité du tracé, alerte sur les élargissements du foncier et met en exergue les enjeux techniques de couverture du canal. Il s'interroge sur la capacité du giratoire du Redon à absorber l'ensemble des flux.

- Il s'inquiète que le parking de la Rouvière ait à supporter à terme le stationnement des usagers du tramway.

Monsieur ROYER PERREAUT souhaite du bon sens, du pragmatisme, et que les engagements pris soient tenus.

Il invite l'ensemble du public à s'exprimer dans le cadre de la concertation.

Monsieur Claude FAUCHER *rappelle que la Métropole a la volonté de réaliser le parking relais de la GAYE. Il existe une problématique de relocalisation des services de la propreté urbaine et invite la mairie centrale et la mairie de secteur à appuyer la métropole pour trouver des opportunités foncières pour les relocaliser.*

Le projet sera étudié finement dans le cadre des études de conception ; études qui prendront en compte la réalisation ou non du Boulevard Urbain Sud et les problématiques associées. Les études viseront à répondre à tout ce qui a été exprimé ce soir.

Un projet d'une telle nature ne peut se faire sans incidence.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Conclusion

Madame Catherine PILA conclut la réunion de concertation publique en invitant à y participer très largement pour que la mobilité de demain soit celle qui cadre le plus possible avec la population et la ville de demain.

Elle invite également à participer à la concertation sur le nouveau réseau de bus de demain.

Elle remercie le public et les élus présents.

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

- L'arrêt du Boulevard Urbain Sud en amont de la Gaye a des incidences importantes sur la circulation dans le secteur. Des reports importants de circulation se font sur le Bd du Redon, le chemin de la Colline Saint-Joseph et l'allée des Pins. Les habitants du secteur sont inquiets d'un prolongement du tramway sans achèvement du Boulevard Urbain Sud.
- Les habitants de l'allée des pins s'opposent à une mise à sens unique du chemin de la Colline Saint-Joseph ; qui impliquerait un report de circulation sur l'allée des Pins. Ils s'inquiètent également des répercussions des travaux du tramway sur la circulation dans le quartier.
- Les habitants de la Rouvière et de Valmante craignent le stationnement d'usagers du tramway dans leurs résidences privées en l'absence de la réalisation du parking relais de la Gaye, voire d'un parking relais en bout de ligne.
- Plusieurs habitants soulignent l'importance d'avoir un transport de qualité pour les personnes non véhiculées.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

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

Compte-rendu
Réunion de Concertation Préalable avec les acteurs économiques

Pôle Infrastructures / Direction Transports Guidés

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Sommaire

Déroulement de la réunion 3
Ouverture 4
Introduction par Madame Catherine PILA, Conseillère Métropolitaine et Présidente de la RTM 4
Présentation du projet 5
Objectifs et déroulé de la concertation préalable 5
Présentation des garants de la Concertation Préalable 5
Monsieur Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation 5
Présentation de l'opération dans son ensemble 6
Objectifs de l'opération 6
Le tracé de l'extension Nord 7
Le tracé de l'extension Sud 8
Planning de l'opération 8
Présentation des enjeux économiques 9
Enjeux économiques 9
Points d'attention mis en évidence par la CCI AMP 9
Echanges avec la salle 10
Conclusion 14

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Déroulement de la réunion

La réunion de concertation avec les acteurs économiques s'est déroulée le 12 janvier 2023 dans les bureaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence et a rassemblé une quarantaine de participants.

La réunion a duré environ 1h30, elle s'est déroulée de la façon suivante :

Ouverture (environ 5 min)

- accueil des participants, introduction par Madame Catherine PILA, conseillère métropolitaine et présidente de la RTM ;

Présentation du projet et des enjeux économiques (environ 25 min)

- présentation du projet par Madame Charlotte DEREYMEZ, chef de projet de l'opération
- présentation des garants de la concertation préalable et de leur rôle, par Monsieur Mathias BOURRISSOUX
- présentation des enjeux économiques de l'opération, par Monsieur François RANISE, élu CCI AMP

Echanges avec les participants (environ 1h00)

Conclusion

Clôture de la séance par Madame Catherine PILA et Monsieur François RANISE.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Ouverture

Introduction par Madame Catherine PILA, Conseillère Métropolitaine et Présidente de la RTM

Madame Catherine PILA accueille les participants et les remercie de leur présence.

Les projets de la Métropole en matière de mobilité sont nombreux. Le plan Marseille en Grand aide à concrétiser la majeure partie des projets du plan Mobilité notamment sur Marseille.

La mobilité ou l'absence de mobilité peut être un frein à l'emploi notamment. La Métropole a des perspectives de grand développement de la mobilité qui permettra à chacun de pouvoir s'approprier et d'y vivre de la façon la plus confortable possible.

Plusieurs chantiers sont en cours. La mobilité est la priorité de la Présidente de la Métropole. La concertation préalable de l'opération d'extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 phase 2 s'inscrit pleinement dans la perspective de la Présidente.

Une meilleure mobilité pour les usages du quotidien, une meilleure mobilité pour un mieux-être professionnel, une meilleure mobilité pour les loisirs et une meilleure mobilité pour répondre aux exigences de notre temps, de notre ville, de nos quartiers en prenant en compte la question de la sobriété énergétique, la question écologique.

Madame Catherine PILA rappelle que le nouveau réseau bus 2025 fait l'objet d'une concertation préalable ouverte jusqu'à fin février.

Une meilleure mobilité également pour réparer certaines injustices territoriales et desservir des quartiers qui ne l'étaient pas assez et qui comptent un nombre très important d'habitants, pour lesquels la dépendance aux transports en commun est bien souvent très forte. Les nouvelles stations amélioreront cette desserte des quartiers, mais également des pôles d'emplois, des polarités commerciales et également des équipements majeurs.

Ville et Métropole s'engagent à travailler ensemble et de façon la plus concertée possible.

Dans la continuité de la phase 1, déjà engagée, la phase 2 consiste à prolonger la ligne de tramway T3 de Marseille vers le Nord dans les 15ème et 16ème arrondissement entre Gèze et La Castellane et vers le Sud dans le 9ème arrondissement entre La Gaye et La Rouvière. Ce projet permettra la réalisation d'un grand axe Nord-Sud.

Madame Catherine PILA cède la parole à Madame Charlotte DEREYMEZ, chef de projet de l'opération au sein de la Métropole.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Présentation du projet

Objectifs et déroulé de la concertation préalable

La concertation préalable sur le projet se déroule du jeudi 1er décembre 2022 au lundi 16 janvier 2023 inclus.

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

- Présenter l'opportunité, les enjeux et les caractéristiques principales du projet au public ;
- Recueillir l'avis de tous sur les grands principes de l'opération ;
- Enrichir les futures études de conception en intégrant au mieux les besoins et attentes du public.

La concertation préalable est menée très en amont de l'opération, pour échanger sur l'opportunité et l'intérêt du projet, présenter les objectifs, les tracés. Les études de faisabilité viennent de s'achever. Les études de conception démarreront l'année prochaine. Elles seront menées par le futur maître d'œuvre de l'opération. Le projet sera à nouveau présenté au public dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Le projet sera alors présenté dans le détail (aménagement, insertion, etc.).

Pour s'informer sur le projet, différents documents seront disponibles sur les lieux d'exposition suivants (dossier de concertation, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet : Mairie du 9/10, Mairie du 15/16 et Pharo.

Les participants sont invités à s'exprimer sur le registre numérique et sur les registres papiers mis à disposition sur les trois lieux de la concertation.

Deux garants sont missionnés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP): Mathias BOURRISSOUX et Jean-François COUMEL. Ils s'assurent de la qualité de l'information et de la bonne mise en œuvre de la concertation.

Présentation des garants de la Concertation Préalable

Monsieur Mathias BOURRISSOUX, garant de la concertation

Les garants de la concertation préalable ont été désignés par la Commission Nationale du Débat Public.

Suite aux échanges avec plusieurs acteurs menés préalablement à la concertation, les garants ont fait remonter les demandes de renforcer la concertation auprès des acteurs économiques et remercient la Métropole d'avoir organisé une réunion en ce sens.

Monsieur BOURRISSOUX rappelle que parmi les objectifs présentés de la concertation, il s'agit également de mettre en discussion l'opportunité même du projet. Le code de l'environnement exige à ce stade des concertations amont, qui précèdent les études de conception, que le public puisse s'exprimer sur l'opportunité même du projet.

La CNDP veille à ce qu'une information de qualité soit transmise par la Métropole et est attentive à ce que l'on puisse répondre aux attentes à ce niveau.

La CNDP garantit l'expression du public : en réunion publique, en contactant les garants, en s'exprimant au travers du registre numérique pour déposer un avis ou des questions.

A l'issue de la concertation, un bilan de la concertation sera rédigé par les garants faisant état de l'ensemble des points de vue et des arguments présentés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

La Métropole, en tant que porteur du projet, aura deux mois pour tirer les enseignements publics de la concertation.

Monsieur BOURRISSOUX précise que la CNDP est une institution indépendante, lui permettant d'être neutre vis à vis du public et du maître d'ouvrage. Elle garantit la qualité de la concertation mais elle ne s'exprime pas sur le fond du projet.

Présentation de l'opération dans son ensemble

La Métropole Aix Marseille Provence porte l'ambition forte de renforcer l'offre et les infrastructures de transport en commun, qui se retranscrit dans les différents documents de planification de la Mobilité, en particulier l'Agenda de la Mobilité de 2016 et le Plan de Mobilité 2020-2030 délibéré en décembre 2021.

Cette ambition se traduit notamment au travers de plusieurs projets d'extensions du réseau de tramway, dont plusieurs sont identifiés comme prioritaires dans le volet mobilité du Plan Marseille en Grand et qui bénéficieront d'une subvention de l'Etat.

Le développement du réseau de tramway comporte en particulier la volonté de réaliser un grand axe Nord-Sud, avec les extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 actuelle.

Cette opération a été scindée en deux phases :

- Une Phase 1 déjà engagée, dont la mise en service est prévue fin 2025, vise à relier Arenc à Capitaine Gèze et La place Castellane à La Gaye.
- Une Phase 2, qui prolonge la ligne au Nord entre le futur terminus de Gèze à La Castellane et au Sud entre le futur terminus de La Gaye à La Rouvière.

À terme, le tracé de la ligne T3 s'étendra de La Castellane, au nord de Marseille, à la Rouvière, au sud avec plus de 14 km d'infrastructure nouvelle.

Ultérieurement, un prolongement de la ligne de tramway pourrait être envisagé vers le PEM de Saint Antoine, qui serait lui-même relié à l'Hôpital Nord par un Transport par Câble. Des études de faisabilité seront lancées prochainement pour étudier la faisabilité de ce prolongement.

Objectifs de l'opération

Le projet permettra d'offrir une véritable alternative à la voiture, en améliorant la qualité et l'attractivité du réseau et en favorisant l'intermodalité (maillage du réseau structurant, pôle d'échange…).

Les nouvelles stations amélioreront la desserte par les transports publics de quartiers densément peuplés (La Castellane, La Calade, Campagne Levêque, Consolat, Saint-André, La Cabucelle, La Rouvière…), regroupant de nombreux pôles d'emplois et polarités commerciales (GPMM, Arnavants, Saumaty Séon, siège de la CPAM…), au Nord comme au Sud. Des équipements majeurs figurent le long du tracé, en particulier des lieux d'enseignement (Lycée Saint Exupéry, Ecole de la 2ème chance…).

En permettant une liaison directe vers le centre-ville et les lignes de transport structurantes (TER et métro), le projet permettra également le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires, aujourd'hui difficiles d'accès et où la dépendance au transports en commun est forte.

Le tramway permettra également d'accompagner le développement urbain des quartiers prioritaires au titre de la politique de la Ville inscrits au Nouveau Programme National de Renouvellement urbain (NPNRU) : La Cabucelle, Campagne Levêque, Consolat Mirabeau, La Castellane-La Bricarde.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Le tracé de l'extension Nord

D'une longueur de 6,3 à 7,1 km, le tracé de l'extension nord s'étend du futur terminus Gèze à la Castellane. Le prolongement au nord comporte 2 secteurs avec des alternatives de tracé soumises à la concertation préalable et 10 à 11 nouvelles stations.

Depuis la future station tramway capitaine Gèze, qui sera réalisée dans la première phase de l'extension Nord, en connexion avec le PEM.

Le tramway remonte sur la rue de Lyon jusqu'au parc Billoux et la mairie de secteur des 15ème et 16ème arrondissements, où sera implantée une station de tramway.

Après avoir quitté la station, deux variantes de tracé sont envisagées :

Variante Méditerranée : le tramway s'engage dans le boulevard de la Méditerranée puis emprunte le chemin de la Madrague-Ville. Une station est implantée au niveau du boulevard Viala, permettant de desservir le quartier de La Cabucelle, faisant l'objet d'un programme de renouvellement urbain. Le tramway longe ensuite les entrepôts industriels avant de rejoindre la place des Abattoirs.

Variante Mardirossian : le tramway poursuit sur la rue de Lyon, longeant les anciennes usines de la sucrerie Saint-Louis qui font l'objet de réflexions concernant la mutation du site. Une station est implantée en amont de la giration sur la traverse Mardirossian.

Le tramway longe ensuite le futur site de la propreté urbaine puis le mur d'enceinte des anciens Abattoirs, avant de bifurquer sur le chemin de la Madrague Ville et rejoindre la place des Abattoirs.

L'insertion d'une station de tramway sur la Place des Abattoirs permettra de desservir les habitants et les équipements publics de ce secteur. La place publique sera requalifiée dans le cadre de l'opération et permettra de mettre en valeur le patrimoine architectural.

Le tramway poursuit sur le chemin de la Madrague-Ville et longe la Calade. Une station permet la desserte de Campagne Levêque et de la Calade.

Une station est située à proximité immédiate du lycée Saint-Exupéry et du lycée professionnel privé Saint-Louis. Elle permet également le desservir le noyau villageois de Saint Louis situé plus à l'est.

Pour rejoindre la Castellane, deux variantes sont présentées à la concertation.

Variante Pradel : le tramway poursuit vers le nord sur le chemin de Saint-Louis-au Rove. Il emprunte ensuite la traverse de Pradel et l'avenue Fernand Sardou jusqu'au futur pôle d'échanges multimodal de Saint André.

Le tramway longe ainsi la voie ferrée et le noyau villageois de Saint-André, dont la desserte est assurée depuis les stations par des cheminements modes actifs qui seront aménagés sous les voies ferrées (dans le cadre des aménagements de l'opération de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur).

Variante Littoral : depuis le chemin de Saint-Louis-au-Rove, le tramway bifurque sur le chemin du Ruisseau Mirabeau pour rejoindre le chemin du Littoral. Cet axe intercepte deux lignes ferroviaires (vers Arenc et vers Mourepiane). L'insertion du tramway nécessite donc d'élargir l'ouvrage de la voie ferroviaire du littoral (vers Arenc), afin de permettre le passage du tramway. Le tramway longe ensuite le Grand Port Maritime de Marseille via le chemin du Littoral pour rejoindre l'avenue André Roussin et remonter jusqu'à la future halte ferroviaire Saint-André.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

La variante Pradel est plus courte et ainsi moins couteuse et permet de relier plus rapidement la Castellane au centre-ville (gain sur le temps de parcours de 3 min). Avec son linéaire d'infrastructures supplémentaire d'environ 800 m, la variante Littoral dessert environ 4 000 emplois et habitants supplémentaires. Elle permet également une requalification urbaine et paysagère qualitative des axes empruntés : ruisseau Mirabeau, Littoral, André Roussin.

Un nouveau pôle d'échange multimodal sera créé à Saint-André, connectant une station tramway à la future halte ferroviaire de Saint André, qui sera réalisée par la SNCF dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Un parking-relais sera créé.

Le terminus de la ligne de tramway viendra s'insérer sur le boulevard Henri Barnier, au cœur des deux cités de la Castellane et La Bricarde.

Le tracé de l'extension Sud

Depuis la future station terminus de la Gaye, le tracé emprunte le chemin de la Colline Saint Joseph jusqu'au Boulevard du Redon, sur environ 1,5 km. L'extension Sud dessert principalement des quartiers résidentiels, où l'habitat se caractérise par la présence de nombreuses résidences qui concentrent une très forte densité de population. Le tracé de l'extension Sud s'accompagne de la création de 3 nouvelles stations, positionnées au niveau des principaux pôles générateurs : l'allée des Pins, la résidence Valmante et la copropriété de La Rouvière.

Planning de l'opération

L'objectif principal est une mise en service de l'extension à partir de 2029.

Les études de faisabilité pour les extensions ont été finalisées à l'automne 2022.

Le lancement d'un concours pour la maîtrise d'œuvre est prévu prochainement. A l'issue du concours, le prestataire désigné assurera la conception et le suivi des travaux de l'opération.

Une enquête publique sera organisée pour informer le public sur l'opération sur la base des études d'avant-projet et recueillir à nouveau les appréciations du public.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Présentation des enjeux économiques

Par Monsieur François RANISE, élu de la Chambre de Commerce et de l'Industrie Aix Marseille Provence et monsieur Jean-Baptiste DAVID, développeur territorial.

Enjeux économiques

Cette extension répond à un besoin de desserte prioritaire et à des enjeux forts de développement économique.

L'extension s'inscrit dans un territoire structurant pour l'économie du Nord de la Ville avec notamment Euromed, le projet LNPCA, le GPMM. L'extension répond également à de forts enjeux liés au développement des quartiers Prioritaires QPV.

Sur la partie Nord comme sur la partie Sud, l'extension se situe en périphérie de la Zone à Faible Emission.

Des services de mobilité sont à construire avec les acteurs économiques qui doivent réfléchir à la question du dernier kilomètre, le maillage avec les entreprises pour permettre une bonne irrigation du territoire et rompre avec le « tout voiture ».

Un fléchage prioritaire des investissements vers le Nord et une desserte pour des pôles d'emplois dynamiques : Arnavants (plus de 8 000 emplois), André Roussin (près de 6 000 emplois), Actisud Saumaty Séon (300 emplois).

Le projet répond à l'objectif de relier la façade maritime avec le Centre-Ville et requalifier les quartiers traversés, de relier les équipements métropolitains et faciliter la mobilité.

Points d'attention mis en évidence par la CCI AMP

Monsieur Jean-Baptiste DAVID émet les observations suivantes :

- Poursuivre les échanges avec les acteurs économiques ;
- Approfondir les besoins de stationnement, de livraison, du dernier kilomètre
- Assurer une information permanent en phase travaux
- Une commission métropolitaine d'indemnisation à l'amiable (CMIA) dès les premiers travaux.

Sur le Sud, la CCI AMP émet des interrogations sur la question du stationnement au terminus lié au parking-relais de la Gaye et calibré dans le cadre du Boulevard Urbain Sud. La CCI AMP appelle de ses vœux de poursuivre le BUS jusqu'à la Gaye à minima, et trouver une solution pour permettre l'accès au parc-relais.

La CCI AMP interroge également sur la connexion avec le BHNS B1 en direction de Luminy.

Sur le Nord, la CCI AMP attend des précisions sur la variante Mardirossian, notamment en termes d'impacts sur le bâti de la sucrerie Saint Louis et le projet de barreau routier Mardirossian - Lavoisier.

La CCI se prononce en faveur de la variante Littoral avec une coordination indispensable avec la SNCF tant techniquement qu'en termes de calendrier.

Le PEM de Saint-André étant à proximité de l'autoroute et en connexion avec le tramway et le réseau ferroviaire, la CCI demande à accroitre son dimensionnement au-delà des 150 places évoquées.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

La CCI AMP demande d'anticiper les prochaines extensions du tramway, en particulier la phase 3 au-delà de la Castellane et la desserte de l'Hôpital Nord. Des réflexions restent à mener sur les pratiques de logistique urbaine.

Echanges avec la salle

Raphaël MICHEL, PDG de l'imprimerie CCI située dans la zone industrielle de la Delorme (hors réunion : Zone des Arnavants, au nord du bd Lavoisier), émet les interrogations suivantes :

- une variante par l'avenue des Aygalades a-t-elle étude étudiée ? Un tel tracé simplifierait l'insertion (plus large que la rue de Lyon) et permettrait de desservir le pôle des Arnavants, qui reste à l'écart du projet et le site Saint Louis. Le secteur devrait accueillir un projet de pôle cinéma et l'accueil de PME. Il rappelle que la voie de chemin de fer représente un point de blocage important pour la circulation dans le quartier.
- le prolongement du Bd Lavoisier en jonction avec la rue de Lyon s'avère nécessaire.

Monsieur RANISE, élu CCI AMP, précise que la variante Mardirossian n'a du sens pour les acteurs économiques que si elle était réalisée en complément d'un barreau routier Mardorissan – Lavoisier permettant la desserte de la zone des Arnavants.

Charlotte DEREYMEZ *explique que plusieurs variantes de tracé ont été étudiées dans les études de faisabilité dans l'objectif de desservir le quartier de la Cabucelle et le secteur des Abattoirs. Un tracé du tramway par l'avenue I. Ali n'a pas été envisagé. Avec l'arrivée du tramway, la déviation du BHNS B2 sur le sud de l'avenue Ibrahim Ali pourra être étudiée, pour éviter un doublon avec le tramway et compléter la desserte du secteur.*

Concernant la création d'un barreau Mardirossian, les études de circulation montrent l'importance de l'arrivée de ce barreau. Son opportunité et sa réalisation ne sont pas directement liées au projet du tramway et aux variantes de tracé.

Bernard COUVERT, Artelia et membre de l'association Cap au Nord Entreprendre, précise les points d'analyse suivants :

- Mardirossian est une variante intéressante à condition que le barreau routier jusqu'aux Arnavants soit réalisé. Si non, la variante Méditerranée est préférable

- Cap Au Nord entreprendre se positionne en faveur de la variante Littoral. Les 3 min de temps de parcours supplémentaires ne paraissent pas significatifs au regard de la desserte fine complémentaire du territoire apportée

- le terminus à la Castellane n'apparait pas attractif pour desservir le reste du territoire. Un prolongement jusqu'au PEM de Saint-Antoine apparait indispensable. Il serait opportun que l'extension jusqu'à Saint Antoine puisse être intégrée dans la phase 2 tant en termes d'attractivité du tramway qu'au regard du potentiel de rayonnement du PEM vers les Bassins de Vitrolles, Marignane, Aix-en-Provence.

Charlotte DEREYMEZ *indique qu'il est à ce jour indispensable de mener des études de faisabilité pour pouvoir s'engager sur une extension future au PEM Saint Antoine, au regard des pentes*

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

élevées sur le secteur. Les véhicules tramway circulant actuellement sur le réseau ne permettent pas de franchir de telles pentes.

***Bertrand ROBIN**, directeur transports guidés, indique la phase 2 des extensions saura s'adapter pour l'implantation du terminus à la Castellane au regard des résultats des études ultérieures sur la phase 3 jusqu'au PEM de Saint-Antoine.*

Thierry MODICAT, dirigeant de l'entreprise ATEM située au Nord et élu de la CCI AMP.

En tant qu'élu CCI AMP, Monsieur Modicat confirme l'intérêt de ce projet dans l'objectif d'améliorer la desserte des bassins d'emplois.

Il interroge sur le maintien des nombreux flux de circulation, en particulier de poids lourds, sur le chemin de la Madrague Ville avec l'arrivée du tramway. Le potentiel de stationnement doit rester attractif pour les entreprises. La connexion plus élargie vers l'aéroport et le bassin de Vitrolles / Marignane s'avère nécessaire.

En tant que dirigeant d'une entreprise située à l'angle de la traverse Mardirossian et du chemin de la Madrague-Ville (1 traverse Mardirossian), Monsieur Modicat s'interroge sur le devenir de son entreprise avec l'arrivée du tramway, tant en termes de foncier, de co-activité durant les travaux, de circulation et d'accès à ses bâtiments pour les poids lourds. L'entreprise a 3 accès camions, dont un depuis le chemin de la Madrague-Ville. Il fait part de ses recherches en cours avec la Ville de Marseille pour déplacer son entreprise voire délocaliser.

***Monsieur Christophe SOULLIER**, directeur du pôle infrastructures, précise que seule la variante Mardirossian impacterait le bâti de son entreprise. Dans l'hypothèse de la variante de tracé par le Bd de la Méditerranée, le bâti serait épargné, la problématique d'accès pourrait quant à elle être approfondie. Un rendez-vous sera pris avec monsieur MODICAT pour étudier le fonctionnement de l'entreprise.*

***Monsieur Bertrand ROBIN**, directeur transports guidés, rappelle que la concertation préalable est menée très en amont des études de conception. Le marché de maîtrise d'œuvre n'est pas encore lancé. Toutes les contributions, avis et questions permettront d'étoffer le programme définitif. La maîtrise d'ouvrage n'a pas l'ensemble des réponses aux problématiques pouvant être soulevées. Les études détaillées permettront*

***Charlotte DEREYMEZ** rappelle que les études de faisabilité ont été menées avec l'objectif de conserver les deux sens de circulation sur le chemin de la Madrague Ville et de restituer une poche de stationnement pour compenser une partie des stationnements supprimés.*

Johanne MENU, directrice adjointe de l'Hôpital Nord, regrette que les projets d'extension présentés ne concernent pas la desserte de l'Hôpital Nord.

Si la faisabilité d'une extension ultérieure par un tramway n'était pas avérée, Johanne MENU invite la métropole à étudier et à garantir d'autres modalités d'accès de l'Hôpital Nord, qui rassemble chaque jour 4 000 professionnels sur le site, environ 1 500 patients et visiteurs. Aujourd'hui, la faculté située en face de l'hôpital Nord accueille 300 étudiants. D'ici 2025, ce seront 4 000 étudiants sur le site. En contrebas, le centre Edouard Toulouse accueille à peu près les mêmes quantités de personnel chaque jour.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

La desserte actuelle en transport en commun et par la route est très limitée au regard du trafic important du pôle Hospitalier. Le moindre accident sur l'autoroute a des conséquences problématiques sur l'accessibilité de l'Hôpital pour les professionnels et les patients, en particulier des secours, et l'Hôpital se retrouve par moment enclavé.

Monsieur ROBIN *indique qu'un contact avait été pris avec l'AP-HM. Les projets de phase 3 et de téléphérique sont à un horizon plus lointain que le projet de phase 2 soumis à concertation. La Présidente s'est engagée à réaliser les études de faisabilité jusqu'à Saint Antoine puis l'hôpital Nord. La Direction en charge des études prendra contact avec l'Ap-HM prochainement.*

Vincent RIVAUD, directeur générale d'Unitel Group, acteur majeur de la zone économique d'André Roussin, en tant que propriétaire de plusieurs parcelles foncières.

Vincent RIVAUD estime que le calibrage du parking-relais est largement sous-estimé au regard du trafic important sur l'avenue Roussin et du potentiel de ce secteur. Cette zone représente une véritable entrée de ville.

Vincent RIVAUD demande ce qui peut peser sur les variantes de tracé ? La variante PRADEL longe beaucoup d'infrastructures tandis que la variante LITTORAL desserte 4000 emplois et habitants supplémentaires.

Denis BERNARD, coordonne pour Formation et Métier le site Saint-André qui accueille 400 élèves et apprentis et une centaine de salariés, situé à l'Est de la voie ferroviaire.

L'activité est liée à la conduite routière. Le site dispose d'une piste de conduite qui se situe derrière la future halte ferroviaire de Saint-André. Monsieur BERNARD demande si le terrain serait impacté par le projet de PEM Saint-André ? Auquel cas l'établissement devrait disparaitre.

Monsieur BERNARD indique également que le dimensionnement du parc-relais apparait sous-estimé.

Monsieur COUVERT indique que le projet de Halte Ferroviaire est porté par la SNCF et invite monsieur BERNARD à prendre contact avec la SNCF sur ce sujet.

Nicolas MICHERAL, bureau d'études Mouv'innov, représente la cité des entrepreneurs d'euroméditerrannée.

Malgré tous les efforts menés en matière de mobilité, les constructions se poursuivent et les voitures sont de plus en plus nombreuses. Monsieur MICHERAL rappelle que la Zone à Faible Emissions (ZFE) est mise en place pour prévenir l'accès voiture. La question première pour ce territoire concerne le changement par rapport à la voiture.

Il ne s'agit pas de rechercher uniquement de la capacité de stationnement voiture avec des parc-relais et une autre culture de mobilité pourrait se développer afin de converger vers des solutions limitant l'usage de la voiture, sans forcément créer du stationnement.

Concernant le dimensionnement du parking, une première base de 150 places a été prise. ***Monsieur ROBIN*** *rappelle que lors de la phase, le programme intégrait une capacité de 100 places extensible à 200 places. Dans le cadre des études d'avant-projet, le dimensionnement*

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

du parking a été augmenté à une capacité de 500 places extensible à 1000 places. Une réflexion similaire sur le PEM de Saint-André pourra être menée, au regard des études de dimensionnement.

Monsieur ROBIN rappelle que les premières études de faisabilité ont été menées en 2019 dans un contexte financier qui n'était pas le même que celui d'aujourd'hui, avec le volet transport du plan de soutien financier de l'Etat Marseille En Grand et un développement exceptionnel des transports. Au-delà de l'investissement de l'Etat, la ligne LNPCA a été déclaré d'utilité publique fin 2022.

***Monsieur SOULLIER** rappelle que la position de la Métropole est bien de soumettre à la concertation deux variantes de tracé qui n'ont pas les mêmes caractéristiques et enjeux : une variante plus courte, plus rapide, qui dessert moins d'habitants versus une variante plus longue, qui dessert environ 4000 habitants et emplois supplémentaires, avec des contraintes techniques (élargissement ouvrage ferroviaire).*

Toutes les contributions émises dans le cadre de la concertation seront analysées. C'est bien l'expression des acteurs et du public qui orientera le choix. Les acteurs économiques sont invités à alimenter le débat. Ils ont un poids important dans le choix qui sera fait.

Bernadette SCHNEIDER, vice-présidente de l'association des commercants du marché aux puces de Marseille.

Le marché aux puces subit les transformations successives du quartier avec les travaux sur le PEM Capitaine Gèze, puis avec le projet de première phase des extensions Nord-Sud.

Les transformations des mobilités et de la ville doivent se faire en concertation avec les habitants et commerçants. Les délais de transformation sont rarement mis en avant, ils peuvent être parfois longs et difficiles pour les riverains. Madame SCHNEIFER demande à ce que cette notion soit intégrée dans les cahiers des charges des entreprises.

***Bertrand ROBIN** indique que la Métropole est consciente que les délais peuvent être longs. Vue l'ampleur des programmes d'investissements en transport et rénovation urbaine, il y aura forcément une durée des travaux pouvant être compliquée. Une commission métropolitaine d'indemnisation amiable sera mise en place sur l'opération de tramway. Les marchés de travaux intègreront les contraintes liées aux riverains.*

Raphaël MICHEL, PDG de l'imprimerie CCI, demande des informations supplémentaires sur le BHNS reliant la pointe Rouge à Capitaine Gèze (parking de la Fourragère). Ce BHNS s'avère primordial pour permettre la jonction entre les quartiers de Marseille.

***Christophe SOULLIER** annonce que les travaux du parking de la fourragère sont en cours, pour une mise en service a priori pour la rentrée scolaire 2023.*

Le BHNS B4 est également fléché « Marseille en Grand ». Les appels d'offres pour les travaux vont être lancés. Ce projet s'insère sur des emprises existantes au-dessus de la L2. Les extrémités entre Sainte-Marthe et Capitaine Gèze d'une part et à l'Est de Saint Jérôme d'autres part pour se raccorder au parking de la Fourragère sont à aménager. La mise en service est prévue fin 2025.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Le projet de BHNS B5 qui relie la Fourragère jusqu'à la Pointe Rouge emprunte le tracé du Boulevard Urbain Sud.

Conclusion

Madame Catherine PILA remercie les participants de leur présence et conclut la réunion de concertation préalable en invitant les participants à y participer très largement et à diffuser le plus largement possible l'information.

Elle rappelle également la concertation en cours sur le nouveau réseau de bus de 2025.

Monsieur François RANISE indique que l'intervention de la CCI AMP sera diffusée à tous et remercie la Métropole d'avoir permis d'organiser cette réunion.

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

- la très forte attente des acteurs économiques pour un prolongement du tramway vers les bassins d'emploi situés au Nord de Marseille ;
- plusieurs acteurs se prononcent en faveur de la variante Littorale qui permet de desservir les zones d'emplois importantes ;
- concernant l'offre de mobilité du secteur Nord, l'attention de la Métropole est attirée sur :
    - le dimensionnement du parking-relais au niveau du PEM Saint-André (sous-estimé selon les participants) ;
    - la nécessité d'anticiper l'extension du tramway jusqu'au PEM de Saint-Antoine ;
    - le besoin d'améliorer rapidement la desserte en transport en commun de l'Hôpital Nord ;
    - le besoin d'améliorer la desserte en transport en commun de la zone d'activité des Arnavants via l'avenue des Aygalades / Avenue I. Ali
    - la nécessité de créer un barreau routier Mardirossian – Lavoisier pour faciliter l'irrigation des zones d'emploi ;
- concernant le Sud, la CCI AMP demande que le Boulevard Urbain Sud soit achevé à minima jusqu'à la Gaye, avec la création d'un parking-relais.
- Plusieurs participants font part de leurs inquiétudes concernant les répercussions du projet de tramway sur leur activité (impact foncier, impact accessibilité poids lourds, impact durée des travaux).

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

ANNEXES

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 1er 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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

BILAN DE LA CONCERTATION

—

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-08-II

Projet d'extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 à Marseille

-

Concertation préalable

Du 01 décembre 2022 au 16 janvier 2023

Mathias Bourrissoux
Jean-François Coumel
Garants désignés par la CNDP

Rapport remis le 16 février 2023

commission nationale du débat public

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Sommaire

Sommaire 2
Avant-propos 3
Synthèse 3
Les enseignements clefs de la concertation 4
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants 5
Introduction 7
Le projet d'extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 à Marseille, objet de la concertation 7
Au nord 9
Au sud 10
La saisine de la CNDP 13
Garantir le droit à l'information et à la participation 15
Le travail préparatoire du garant 16
Les résultats de l'étude de contexte 16
Les enseignements pour la concertation 17
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation 19
Avis sur le déroulement de la concertation 25
Le droit à l'information a-t-il été effectif ? 25
Le droit à la participation a-t-il été effectif ? 27
Synthèse des arguments exprimés 30
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation 30
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet 33
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées 34
Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique 35
Liste des annexes 36

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 16 février 2023 sous format PDF non modifiable aux responsables du projet pour publication sans délai par leurs soins, sur la page d'actualité dédiée au projet sur le site internet de la Métropole Aix-Marseille Provence (art. R121-23 du Code de l'Environnement) https://ampmetropole.fr/grands-projets/extension-tramway-nord-sud-2eme-phase-geze-la-castellane-et-la-gaye-la-rouviere/ ainsi que sur la page dédiée à l'opération sur le site Marseille Change https://www.marseillechange.fr/extension-tramway-t3/

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public, qui le rendra public sur son site internet.

Les responsables du projet publieront de leur côté sous deux mois leur réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par leurs soins (R.121-24 CE) et qui sera publiée sur le site de la CNDP.

Synthèse

La concertation préalable mise en œuvre par la Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) s'est déroulée entre le 01 décembre et le 16 janvier 2023 sur le territoire de Marseille. 3 réunions publiques ont été organisées, notamment sur les secteurs Nord et Sud directement concernés par les propositions de tracé. Ces rencontres, ainsi que les contributions recueillies, ont mis en évidence la dimension complexe et technique du projet, les hypothèses de prolongement soulevant de nombreux enjeux concernant les articulations d'échelles, de projets, de temporalités, dans le but de garantir une transversalité des politiques publiques au service des Mobilités. Par ailleurs, de nombreuses thématiques ont été abordées (économique, foncière, paysagère, circulatoire…), le plus souvent par le prisme d'une problématique globale d'insertion mettant en exergue les contraintes topographiques, urbaines, d'usages des territoires traversés.

Bien que de dimension modeste, ce dispositif de concertation a mis en lumière les principales préoccupations, préférences, inquiétudes, des populations et acteurs locaux. En cela, il offre une riche base de travail en vue d'un approfondissement futur, dans lequel la Métropole se projette en 2023, au travers du lancement des études de conception. Pour autant, les échanges ont montré que l'opportunité des extensions est encore très discutée, que les besoins socio-économiques peuvent être approfondis, et que les objectifs de projet méritent d'être formulées plus clairement pour répondre aux attentes des participants (objectif de report modal, vision du schéma circulatoire, politique de stationnement et dimensionnement de l'offre, stratégie de rabattement vers les polarités multimodales…)

Toutes ces réflexions méritent d'être travaillées de façon partenariale, en comptant sur la dynamique du plan Marseille en Grand, également sur le désir des populations locales d'être associées au processus d'élaboration du projet. Elles se prêtent à la mise en place d'une concertation continue d'ici l'enquête publique, au principe duquel les garants CNDP espèrent que la Métropole adhérera. Cette concertation continue permettra de tenir le public informé ou de le faire participer en tant que de besoin aux prochaines étapes clés de finalisation du projet avant enquête publique. Au-delà d'un objectif de définition plus précise du projet, cela permettrait de renforcer l'implication partenariale des services de la Métropole, et de poursuivre dans la voie d'une acculturation aux approches de la concertation et de la participation citoyenne.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Les enseignements clefs de la concertation

Des expressions du public qui éclairent précisément la réflexion et les enjeux :

- Une attention ciblée sur les besoins des quartiers Nord, pour renforcer le maillage du territoire et assurer une mobilité sereine pour toutes et tous ;
- Des habitants, acteurs économiques, usagers qui réinterrogent la pertinence et cohérence du système de mobilités dans une vision stratégique des déplacements sur l'aire métropolitaine, et regrettent l'absence d'un prolongement TC lourd en direction de l'hôpital Nord ;
- Une attente d'étroite articulation entre les projets, permettant de faire émerger un projet de territoire au cœur duquel le tram, en tant qu'infrastructure, conforte une stratégie globale de Mobilité ;
- Un débat nourri et intéressé sur le tracé Nord, mettant en évidence les opportunités découlant de la variante « Littoral » du tracé proposé en concertation ;
- Un tracé d'extension Sud très questionné, et un débat porté clairement sur l'opportunité du projet au regard des problématiques d'insertion en découlant ;

Des sujets à approfondir pour apporter des garanties concernant la mise en œuvre du projet :

- Une demande d'approfondissement des besoins socio-économiques, en partenariat avec les acteurs du territoire concernés ;
- Des questionnements très nombreux concernant les enjeux circulatoires et de stationnement ;
- Des inquiétudes relatives à l'insertion du Tram dans une trame urbaine contrainte, en particulier concernant la pris en compte de la problématique foncière, et les procédures à mettre en œuvre pour la lever ;
- Des questionnements concernant l'impact d'une requalification des espaces en accompagnement du tram, et les retombées concrètes que cela peut avoir sur la vie des quartiers (attractivité résidentielle, commerciale, cadre de vie, etc.) ;

Une approche de la concertation à renforcer d'ici l'enquête publique :

- Une absence notable d'AMO Concertation et un portage interne autour d'une équipe resserrée, ce qui limite la capacité d'implication dans la conception et l'animation du dispositif de concertation ;
- Un contexte favorable pour la poursuite d'une concertation approfondie, s'appuyant sur la dynamique partenariale instaurée autour du nouveau GIP Aix-Marseille-Provence Mobilités ;
- Des synergies entre différents projets qui devraient sans doute être travaillées, tout du moins questionnées avec le public, afin de favoriser une réelle cohérence de l'aménagement et du développement des territoires ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) 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
2 / Apporter des précisions concernant l'impact foncier du projet
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
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
5 / Expliciter les objectifs de report modal escomptés, et caractériser ses retombées aux différentes échelles
6 / Détailler le budget dévolu à l'opération en intégrant l'ensemble des coûts directs, indirects et des projets connexes
7 / Apporter des données où des indicateurs de mesure concernant l'impact global du projet sur les activités économiques
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
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
10 / Préciser les critères employés et les données prises en compte, concernant le dimensionnement et l'emplacement des parking relais.
11 / Esquisser un projet d'ensemble sur le secteur nord-littoral intégrant les projets pilotés par le GPMM
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
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
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.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

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

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.

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.

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

2 / Solliciter la désignation d'un garant CNDP chargé de veiller à la bonne information et participation du public conformément à l'article L121-16-2 du CE

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

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

5 / Développer des échanges réguliers 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

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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Introduction

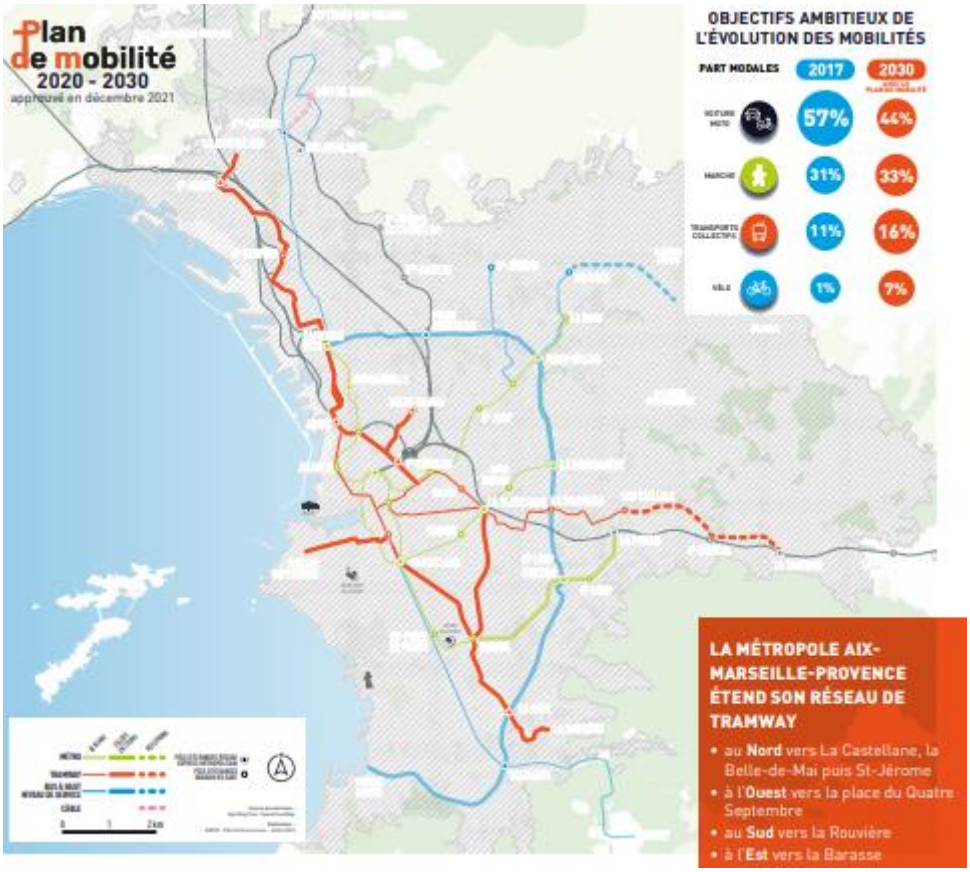
Le projet d'extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 à Marseille, objet de la concertation

Le projet porté par la Métropole Aix-Marseille Provence est inscrit dans le Plan de Mobilité Métropolitain 2020-2030, document de planification réglementaire qui définit l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises sur une période de dix ans, pour tous les modes de déplacements confondus, afin de lutter contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique. Celui-ci est disponible en ligne à l'adresse www.ampmetropole.fr/missions/mobilite/une-mobilite-de-projets-davenir/le-plan-de-mobilite/

Le prolongement de la ligne T3 s'inscrit dans la continuité de la 1ère phase des extensions de la ligne de tramwayT3, actuellement en travaux. La 2e phase vise à poursuivre l'extension du réseau, dans la logique d'un grand axe structurant Nord-Sud. Au Nord, le Tram relierait le pôle d'échange Capitaine Gèze à La Castellane via le lycée St-Exupéry et au Sud, la Gaye à La Rouvière.

Ainsi prolongée, la ligne de tramway T3 desservirait 13 à 14 nouvelles stations.

Elle permettrait 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.



Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

Le maître d'ouvrage est la Métropole Aix-Marseille Provence, par l'intermédiaire de sa Présidente Madame Martine VASSAL, représentée par délégation par la Présidente de la Régie des Transports Métropolitains (RTM) également Conseillère Métropolitaine d'Aix Marseille Provence.

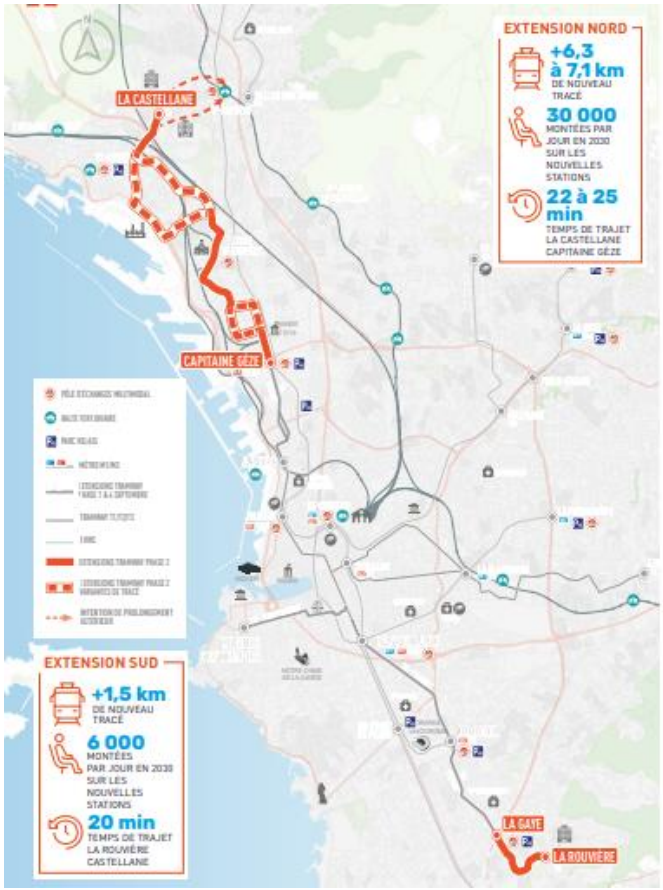
D'un point de vue technique et organisationnel, le projet est piloté par la Direction Projets Métro Tramway, au sein de la Direction du Pôle Infrastructures, elle-même rattachée à la Direction Générale Adjointe Mobilité, Déplacements, Transports et Infrastructures.

L'État, représenté par Monsieur le Préfet des Bouches-du-Rhône, est fortement impliqué dans le financement des projets de transport auquel il participe dans le cadre du plan de soutien « Marseille en Grand ». Il a par ailleurs souhaité créer un groupement d'intérêt public avec la Métropole pour contribuer à la mise en œuvre du plan de soutien de l'État à la Métropole Aix-Marseille-Provence dans le domaine de la mobilité.

Ce groupement constitué autour de l'État et de la Métropole Aix-Marseille-Provence, dénommé « Aix-Marseille-Provence Mobilités », a été créé le 10 février 2022. Il associe aussi également le Conseil régional, le Conseil départemental, les six communes principalement concernées, les représentants du monde économique et des associations d'usagers des transports. Il doit prioritairement :

- garantir l'efficacité opérationnelle du plan de soutien, c'est-à-dire une affectation efficiente des financements de l'État ;
- fournir le cadre d'un travail partenarial entre l'État et la Métropole, en y associant les collectivités partenaires et les représentants des entreprises et des usagers ;
- constituer, plus largement, un lieu d'échange et de concertation avec les acteurs de la mobilité métropolitaine ;

- **Carte du projet ou plan de situation :**



Ci-contre : carte du prolongement de la ligne T3 – Phase 2, permettant de localiser le projet à l'échelle de la Ville de Marseille, et faisant état des propositions de tracés pour le Nord et pour le Sud.

Source : Dossier de présentation du projet élaboré par la Métropole Aix-Marseille-Provence

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

- **Objectifs du projet**

Les porteurs de projet ont présenté les principaux objectifs listés ci-dessous. Ils ont été énoncés dans le Dossier du Maître d'Ouvrage, et rappelés tout au long de la concertation :

- Développer l'offre de Mobilité de Marseille, en poursuivant l'extension du réseau de tramway de Marseille dans la logique d'un grand axe structurant Nord-Sud ;
- Favoriser l'intermodalité, par le renforcement d'un réseau maillé favorisant les correspondances entre modes et ouvrant l'accès à toutes les destinations tant locales que métropolitaines (liaisons ferroviaires) ;
- Améliorer significativement la desserte par les transports publics de secteurs densément peuplés et confrontés à une croissance démographique importante ;
- Désenclaver les quartiers en Politique de la Ville, et faciliter l'accès des habitants aux emplois et équipements, le long du tracé ;
- Renforcer l'accès aux pôles d'emplois, polarités commerciales et aux grands équipements,
- Rééquilibrer le partage de la voirie et encourager le développement des modes actifs
- Accompagner la transformation urbaine, au travers d'un réaménagement de façade à façade des axes empruntés par le tramway ;
- Viser une intégration urbaine, paysagère et environnementale vertueuse, s'appuyant sur une trame d'espace public qualitative ;
- Améliorer la qualité de l'air et favoriser le report modal.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Au nord

Les études de faisabilité ont permis un recensement de l'ensemble des itinéraires possibles pour l'extension Nord, chacun ayant été évalué sous plusieurs angles. Les analyses ont fait émerger un tracé comportant des variantes, soumises à la concertation. L'opération vise à créer une nouvelle infrastructure de tramway sur une longueur de de 6,3 à 7,1 km.

Le tracé de l'extension Nord s'étend du futur terminus Gèze à La Castellane et comprend deux alternatives de tracé pour 10 à 11 nouvelles stations. Le nouveau tramway s'inscrira dans un tissu urbain hétérogène (grands ensembles, noyaux villageois, grands équipements, sites industriels et zones d'activités), marqué par des nombreuses ruptures topographiques et artificielles (autoroutes, voies ferrées). Le tramway viendra connecter les différents quartiers de Marseille et les relier au reste de la Métropole.

Le tracé Nord vise également à répondre aux objectifs suivants :

- Pouvoir disposer d'un mode de transport collectif performant pour améliorer la desserte de quartiers densément peuplés et l'accès au reste du territoire ;
- Permettre le désenclavement de nombreux Quartiers Prioritaires de la Ville (Castellane-Bricarde, Consolat-Mirabeau, Campagne-Lévêque, Cabucelle) ;
- Offrir une liaison directe vers le centre-ville et les lignes de transport structurantes (TER et métro). Le tramway doit notamment s'intégrer pleinement dans le futur pôle d'échanges multimodal de Saint-André, qui comprendra une nouvelle halte ferroviaire TER, un parking-relais et plusieurs lignes de bus.
- Participer au renforcement de l'attractivité de sites à vocation économique majeur (zone portuaire, zone d'activités Arnavant et Saumaty-Séon, zone d'activités Actisud, zone d'activités de Saint-André).
- Desservir des équipements au rayonnement important (lycée st Exupéry, école de la 2ème chance, collège Rosa Parks, mairie du 15/16, lycée professionnel de la Calade)
- Amplifier une dynamique de renouvellement urbain pour plusieurs quartiers ainsi que des friches industrielles en mutation (Les Abattoirs, Cofrapex) ;
- S'inscrire dans un cadre paysager remarquable, au pied des massifs de l'Estaque et de l'Étoile, et offrir des vues dégagées sur les coteaux ainsi que sur le littoral ;

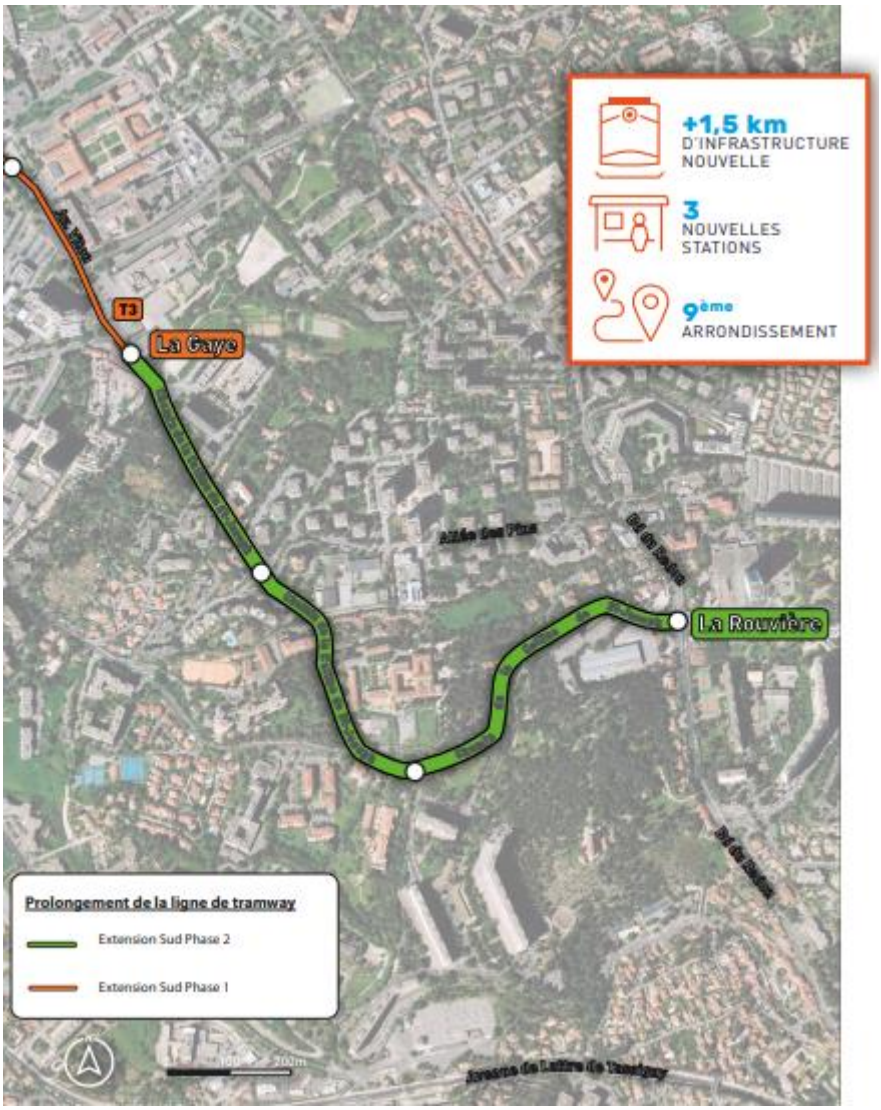
Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Au sud

D'une longueur de 1,5 km, le tracé proposé ne comprend pas de variantes. Il démarre de la future station de La Gaye, emprunte le chemin de la colline Saint-Joseph puis rejoint le nouveau terminus sur le boulevard du Redon. Il vise à :

- Desservir des zones résidentielles (résidence de l'Allée des Pins et résidence Valmante) et d'emplois importantes (siège de la CPAM chemin Joseph Aiguier) ;
- Irriguer la résidence de La Rouvière (près de 5000 habitants), ainsi que les nombreuses résidences et points commerciaux situés sur le boulevard du Redon ;
  améliorera la desserte de plusieurs équipements accueillant du public (pôle hospitalier Clairval ainsi que de collèges) ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023



- **Coût**

À ce stade d'avancement des études, le coût des travaux de l'opération représente un investissement de 295 à 345 Millions d'euros HT, selon la variante de tracé retenue. Ce coût est hors études et foncier, il intègre les dévoiements de réseaux et travaux préparatoires, les travaux d'infrastructures, les aménagements urbains, le matériel roulant et les systèmes spécifiques au tramway.

Le coût final de l'opération sera précisé à l'occasion de la poursuite des études, il dépendra des choix techniques et de la définition du tracé.

L'État, le Conseil Régional Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Ville de Marseille seront sollicités pour co-financer l'opération.

Dans le cadre du plan « Marseille en Grand », l'État va attribuer une subvention d'un montant de 103,65 Millions d'euros HT sur cette opération.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

- **Contexte du projet**

Une première phase des extensions Nord et Sud est déjà engagée (actuellement en travaux) et sa mise en service est prévue pour fin 2025. Elle comprend :

- L'extension au nord de 1,8 km, depuis l'actuel terminus de la ligne de tramway Arenc au futur pôle d'échange multimodal de Gèze
- L'extension au sud de 4,4 km, de la Place Castellane au futur pôle d'échange multimodal de La Gaye
- La création d'un nouveau centre de maintenance et de remisage à Drôme, permettant d'accueillir 30 nouvelles rames de tramway, et d'un parc-relais de plus de 600 places

La deuxième phase de ce projet d'extensions fait partie des quinze projets structurants pour développer la mobilité identifiés comme prioritaires au titre du volet Mobilité du plan de soutien « Marseille en Grand » annoncé par le Président de la République lors de sa venue à Marseille en Septembre 2021. Le dossier de presse est téléchargeable à l'adresse suivante https://ampmetropole.fr/wp-content/uploads/2022/09/MAMP-2022_DP-Mobilite%CC%81_1an-Marseille-en-grand.pdf

Ces quinze projets bénéficieront d'un financement de l'Etat à hauteur de 1 milliard d'euros, au travers d'une subvention directe de 256 millions d'euros et d'un prêt de 744 millions d'euros. La récente affectation des financements de l'Etat par le GIP Aix-Marseille-Provence Mobilités confirme la priorisation pour le désenclavement des quartiers Nord (80 % de l'enveloppe a été allouée à des projets dans ce secteur). Cela permettant notamment de répondre au besoin de relier les quartiers prioritaires du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU), au regard de la configuration de ce secteur insuffisamment desservi.

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée**

L'objectif principal est une mise en service de l'extension à partir de 2029, selon le planning détaillé ci-dessous. A noter cependant qu'un calendrier potentiellement différent à été évoqué en concertation (échéance 2030-2031 pour la mise en service complète), en fonction des variantes retenues et/ou du phasage de réalisation arrêté. L'objectif porté par tous les acteurs est néanmoins de réaliser le projet dans les meilleurs délais, dans le respect des objectifs arrêtés dans le « Plan Marseille en Grand ».

Les études de faisabilité pour les extensions ont été finalisées en septembre 2022. Le lancement d'un concours pour la maîtrise d'œuvre est prévu sur 2023, pour un démarrage des études détaillées fin 2023. A l'issue du concours, le prestataire désigné assurera la conception et le suivi des travaux de l'opération.

A l'issue des études d'avant-projet, le projet sera à nouveau présenté au public dans le cadre de l'enquête publique en vue de l'obtention de l'arrêté d'utilité publique, préalablement aux travaux d'infrastructures.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

- **Schéma décisionnel**

En tant qu'Autorité organisatrice unique de la mobilité durable (AOM) sur son territoire, la Métropole Aix-Marseille-Provence est compétente et souveraine pour définir les suites à donner au projet d'extensions. Dans les deux mois suivant la publication du bilan des garants, la Métropole devra néanmoins répondre aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans celui-ci (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre devra être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet de la Métropole.

Les choix réalisés par la Métropole à l'issue de la concertation feront l'objet d'une délibération du conseil métropolitain d'Aix-Marseille Provence.

La métropole a mentionné son souhait de poursuivre les échanges tout au long des études de conception avec les publics, les acteurs locaux et institutionnels afin de partager les objectifs attendus du projet et recueillir les avis déterminants pour l'opération.

Dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, la Métropole a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir cette participation continue du public d'ici l'ouverture de l'enquête publique.

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Par délibération n° MOB 001-8937/20/BM du 17 décembre 2020, le Bureau de la Métropole a approuvé le lancement de la concertation préalable pour l'extension du réseau de tramway Nord-Sud de Marseille – Deuxième phase.

La réalisation de cette phase 2 d'extension de la ligne de tramway de Marseille est soumise à l'organisation d'une concertation préalable en application de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme et des articles L 121-8 et suivants du Code de L'environnement.

Le projet de prolongation de la ligne de tramway de Marseille étant inférieur au seuil de l'article L. 121-8 I mais supérieur au seuil de l'article L.121-8 II du Code de l'Environnement, la Métropole Aix-Marseille-Provence n'a pas l'obligation de saisir la CNDP et peut décider d'organiser elle-même une concertation préalable sur le fondement de ce dernier article. Dans ce cas, elle est tenue de solliciter la désignation d'un garant auprès de la CNDP, chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public.

C'est ce que la Métropole Aix-Marseille-Provence a fait par délibération n° MOB-006-1207022CM du 30 juin 2022, portant décision d'organiser elle-même une concertation préalable sur le fondement de cet article et de solliciter un garant auprès de la CNDP.

Ne souhaitant pas saisir la CNDP, La Métropole Aix-Marseille-Provence se devait légalement (selon les modalités des articles L 121-8 II et R 121-3 du Code de l'Environnement) de rendre public son projet par voie de presse, ce qu'elle a fait par publication dans la presse locale La Provence le 5 juillet 2022 ainsi que dans le journal national Les Echos le 6 juillet 2022 Cet avis a également fait l'objet d'une publication sur le site de la CNDP.

Cette publication a ouvert un délai imparti de deux mois pendant lequel la CNDP peut être saisie en lieu et place du Maître d'ouvrage dans les conditions décrites par l'article L. 121-8, II (par 10 000 ressortissants de l'Union européenne résidents en France, 10 parlementaires, une collectivité territoriale, ou une association agréée au niveau national). Ceci n'a pas été le cas.

La Métropole Aix-Marseille-Provence peut dès lors organiser elle-même la concertation suivant les modalités de concertation préalable approuvée le 05 mai 2022 par délibération n°MOB 003-1172722CM.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Les garants constatent que le choix fait par la Métropole Aix-Marseille-Provence, en ne saisissant pas la CNDP initialement mais en la sollicitant pour une désignation de garants, est pour le moins peu habituel pour un tel projet de tramway, à la fois structurant pour le territoire, fortement attendu et relevant d'un investissement significatif (coût avoisinant les 400 millions d'euros hors foncier). Tout en apportant souplesse et liberté au maître d'ouvrage, ce cadre juridique n'offre pas un niveau de garantie plus élevé pour le public, le porteur de projet restant seul dépositaire des modalités de concertation.

Par ailleurs, les garants prennent acte des modalités de concertation préalable minimales sur lesquelles la Métropole s'est s'engagée par délibération en Conseil de Métropole le 5 mai 2022, et qui sont les suivantes :

- une réunion publique de lancement de la concertation ;
- une exposition publique d'une durée de 4 semaines notamment dans les locaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence et des mairies des arrondissements concernés ;
- un registre papier sera disponible sur les lieux d'exposition et un registre numérique sera mis en place afin de recueillir les avis du public sur toute la durée de la concertation ;

Au final, la lecture conjointe des modalités définies, ainsi que des choix de procédures privilégiés, ne démontrent pas une volonté affirmée d'investir un espace de concertation autour de ce projet. Les garants espèrent que la Métropole saura capitaliser la démarche pour instaurer progressivement des dispositifs plus ambitieux lors de prochaines procédures.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 07 septembre 2022 la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable en application du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement et a désigné Messieurs Mathias Bourrissoux et Jean-François Coumel comme garants de la concertation préalable sur le projet d'extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 à Marseille.

L'alinéa II de l'article L.121-8 du code de l'environnement précise que les projets qui répondent aux critères qui y sont définis « sont rendus publics par leur maître d'ouvrage, qui en publie les objectifs et caractéristiques essentielles et indique sa décision de saisir ou de ne pas saisir la Commission nationale du débat public. Il précise également les modalités de concertation qu'il s'engage à mener dans l'hypothèse où la commission ne serait pas saisie ».

Dans le cadre du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les garants doivent rendre publiques leurs préconisations et leur prise en compte par le porteur de projet.

Cet article précise en outre qu'en l'absence de saisine de la CNDP concernant ce projet par des tiers dans un délai de deux mois à compter de sa publicité, la concertation est menée par le maître d'ouvrage (MO) sous l'égide d'un garant dont il demande la désignation à la CNDP conformément aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du code de l'environnement. C'est ce cas de figure qui a conduit la CNDP a désigné les deux garants susnommés.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentifs aux points suivants indiqués dans leur lettre de mission :

- Des délais envisagés par le porteur de projet pour débuter la concertation qui ne semblent pas compatibles avec le temps nécessaire à consacrer à une analyse du contexte permettant de proposer des modalités de concertation adaptées aux enjeux principaux ;
- L'enjeu de mobilisation des habitants des quartiers desservis par l'extension du tramway, notamment au nord, ces populations étant traditionnellement peu associées aux décisions et réflexions ;
- Le besoin d'adapter les outils de la concertation en vue de permettre la participation effective des habitants et acteurs locaux à la concertation ;
- d'intégrer aux débats les acteurs les plus éloignés des travaux mais futurs usagers, d'associer les salariés des pôles d'activités qui seront desservis et les usagers des grands équipements desservis ;
- de bien articuler les modalités de concertation, les travaux d'extension se situant dans des quartiers distincts et très différents (quartiers populaires au nord, plus résidentiels au sud) ;

Par ailleurs, rappelons que les garants veillent à ce que la concertation préalable intègre les dispositions de l'article L.121-15-1 du code de l'environnement, et permette de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Même dans le cadre du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement, ou la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage, le rôle des garants n'est cependant pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. Ils sont prescripteurs des modalités de la concertation que le porteur de projet est libre de suivre ou non. Les garants ne sont pas responsables de ses choix mais de la qualité de leurs prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Le travail préparatoire du garant

Les résultats de l'étude de contexte

Confrontés à des délais très resserrés, les garants ont dû réaliser une étude de contexte rapide et de portée limitée, ciblée principalement sur les acteurs instuitionnels, ainsi que quelques acteurs économiques et représentants de CIQ concernés directement par le tracé. Cette étude de contexte a mis en lumière plus particulièrement les points suivants :

Un contexte politique singulier et relativement consensuel, un an après l'annonce présidentielle du « Plan Marseille en Grand » devant permettre d'accélérer le développement de la ville de Marseille. Tous les acteurs présents autour du dossier (Etat, Métropole et Ville) affichent une détermination commune pour porter rapidement un projet qui apporterait en particulier une contribution notable à l'amélioration de la desserte des quartiers Nord de Marseille.

Au-delà de cette intention partagée, les volontés de « rattraper le retard », d'« agir vite », apparaissent également comme des leitmotivs en cours d'entretiens. La priorité affichée est clairement de combler rapidement les manques accumulés sur plusieurs décennies en matière d'investissement dans les infrastructures de transport. Le soutien financier apporté par l'État est vu comme une opportunité pour ce faire, mais également comme un possible levier pour faire encore plus, ce qui fait apparaitre de nombreuses velléités locales pour porter le Tram plus loin dans les quartiers Nord, en direction du PEM St-Antoine.

Aussi, ce projet prend place dans une actualité très riche, au risque d'apparaitre comme « un dossier parmi d'autres », alors que la simultanéité des annonces et des projets (concertation à venir sur la branche tramway dite « du 4 septembre », nouvelle ligne vers la Belle-de-Mai, volonté de développer une liaison par câble vers l'hôpital Nord)) peut déjà perturber la lecture qu'à le public des investissements annoncés, des stratégies associées, priorités réalisées, et temporalités visées.

Aussi, ce projet d'apparence plutôt consensuel, est néanmoins porteur de nombreux enjeux spécifiques à prendre en compte. L'analyse des garants appuyée sur leur étude de contexte est la suivante :

Quoi qu'il en soit des distinctions évidentes entre Quartiers Nord et Sud, le vaste territoire traversé est globalement contraint, très fracturé, à la topographie « chahuté ». Cela rend les liaisons difficiles et génère de nombreuses incertitudes quant aux tracés à privilégier.

Le tissu urbain s'est structuré à partir d'une trame viaire ancienne, suivant une urbanisation globalement anarchique juxtaposant les styles et les époques dans des espaces resserrés, ce qui rend tout projet d'aménagement nécessitant une intervention lourde plus délicat. Et implique une intervention foncière conséquente pour transformer les quartiers, avec les couts, aléas, désagréments et éventuels conflits que cela peut susciter parmi les populations.

On constate une mixité fonctionnelle importante au sein des quartiers entre secteurs d'emplois et résidentiels, ce qui donne lieu à une grande diversité de situations. On note par ailleurs de nombreux secteurs singuliers, porteurs d'identités urbaines fortes (grands ensembles mais aussi résidences fermées, petit pavillonnaire et zones d'activités) et des zones non bâties (friches ou naturelles) importantes de par leur inscription dans le grand paysage.

L'enjeu de connexion aux zones résidentielles restent prépondérant, avec sur l'extension Sud un objectif de desserte de la copropriété de la Rouvière, et au Nord une articulation forte à trouver avec les

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV), nombreux sur le parcours, et qui font l'objet de projets complexes de renouvellement urbain intégrant des problématiques spécifiques.

La problématique socio-économique est importante, notamment sur le tracé Nord qui concerne un bassin d'emploi conséquent (Zone Franche Urbaine notamment) et soulève des enjeux d'interface Ville/Port. Il existe par ailleurs des noyaux villageois dynamiques, une frange urbaine et industrielle d'arrière-port complexe traduisant une proximité forte entre économies résidentielles, commerciales, industrielle et logistique : les quartiers accueillent de petites activités fragiles plus ou moins formelles, le territoire abrite également sur de grande superficie des économies dynamiques (services, logistique, etc.) ainsi que des activités « lourdes » héritées du passé.

Au regard de ces différents éléments, nombre d'acteurs s'inquiètent pour le tracé Nord d'un manque d'approche structurante de type « Projet de territoire » permettant au-delà de l'aménagement de l'infrastructure de transport, de porter une stratégie intégrée de développement durable dans un secteur qui souffre d'un manque d'investissement global. Certaines voix s'élèvent pour demander à ce que cette concertation soit donc :

Une occasion pour mettre tout le monde (collectivités, Etat, acteurs économiques, organisations locales) autour de la table des réflexions, afin de concevoir un projet partagé permettant de faire émerger des priorités de développement territorial ; avec le souhait que le tram soit perçu comme un levier pour la constitution d'un projet de mobilité et d'aménagement global, dont il constituerait le lien fédérateur.

Un débat élargi, au-delà des variantes de tracé, à des questionnements structurants sur l'évolution du territoire et les dynamiques à conforter, permettant de réfléchir notamment à des stratégies d'aménagement et à la définition de périmètres d'intervention foncière.

Un temps pour mieux qualifier et caractériser les effets directs et indirects que pourrait avoir cette extension sur les mobilités, mais aussi sur d'autres politiques publiques à enjeux comme les attractivités économique, commerciale, résidentielle. Également d'autres thématiques sur lesquelles travailler en amont de l'enquête publique : enjeux de qualité urbaine, logistiques, environnementaux (en lien avec l'instauration de la Zone à Faibles Emissions Mobilité par exemple).

Les enseignements pour la concertation

Compte-tenu de ces principaux éléments d'analyse, les garants ont retenu des points d'attentions spécifiques concernant les modalités d'information et de concertation à mettre en place :

La dynamique politique découlant de l'accord consensuel trouvé entre Etat et collectivités autour du plan Marseille en Grand est une opportunité pour un bon déroulement de la concertation ;

La multiplicité des projets et annonces en matière de Mobilité impliquent cependant une grande vigilance quant à la compréhension que pourront avoir les publics de ce projet d'extension, qui doit pouvoir être débattu dans tous ses aspects et séparément d'autres réflexions portées par ailleurs (notamment éventuelle phase 3 d'une extension permettant de rejoindre St-Antoine) ;

De la même manière, ce projet de mobilité doit être appréhendé aux bonnes échelles territoriales et ne pas être réduit à un projet d'infrastructure de transport de proximité, ciblant uniquement les enjeux de tracé sur les arrondissements directement traversés. Les habitants, usagers, professionnels et acteurs locaux métropolitains au sens large sont potentiellement concernés par ce projet, et doivent pouvoir en être informés ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

La contribution de ce projet au désenclavement des quartiers les plus éloignés, et l'opportunité de ces extensions pour améliorer la desserte des Quartiers Nord en particulier reste discutée, alors même que l'histoire locale retiendra l'absence de prolongement du Métro au-delà de son terminus actuel à Capitaine Gèze au Nord, ainsi que la suspension des études concernant la desserte de la vallée de l'Huveaune (M2 vers St-Loup). Un état de fait qui suscite des regrets mais soulève aussi nombre de suppositions ou suggestions pour l'avenir, ce qui interroge le modèle TSCP à privilégier et par conséquent l'opportunité des choix proposés en concertation.

Les variantes soumises à la concertation, ainsi que le tracé en général, sont des sujets évidents du débat mais de nombreuses autres thématiques devraient être approfondies, car inhérentes à une réflexion qualitative et transversale portant sur un projet global de mobilité territoriale. Cette attente forte, exprimée très clairement par les personnes rencontrées, va dans le sens d'un approfondissement des thématiques environnementales, économiques, d'aménagement, etc…

Les populations locales, mais aussi certains acteurs décisionnels locaux de proximité, chambres consulaires et corps de représentations intermédiaires, indiquent être très peu informés du projet et dans l'attente d'une concertation sur le fond, permettant d'éclairer tous les enjeux.

Ces mêmes acteurs rappellent que la culture de la concertation est peu ancrée au niveau local (peu de précédents en la matière, tout particulièrement sur des projets de transports), et que la démarche mérite donc un investissement conséquent de la part de la Métropole, en tant que porteur du projet.

Le jeu multi-acteurs reste complexe, nécessitant dialogue et coordination entre différentes directions mais aussi entre maîtrises d'ouvrage. A ce titre, le projet d'aménagement du Boulevard Urbain Sud, avec ses déboires et incertitudes, constitue une expérience malheureuse que nombre d'acteurs invitent à méditer.

Enfin, alors même que les caractéristiques géographiques, sociales et urbaines du territoire sont déjà très contrastées, complexes à saisir, globalement « difficiles », les garants entendent le fort sentiment d'abandon exprimé par les populations (des quartiers Nord tout particulièrement et des quartiers Sud dans une moindre mesure), vécu comme le résultat d'un manque d'écoute et de considération qui alimente la défiance vis-à-vis des pouvoirs publics. Il est nécessaire de tenir compte de ces perceptions et représentations, en s'assurant en premier lieu que la concertation puisse être sincère et transparente, premier fondement à respecter dans l'espoir que les publics accordent leur confiance à la démarche.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Demande de révision du calendrier de la concertation

Les garants ont pu rencontrer rapidement le porteur de projet le 23 septembre pour une première réunion de prise de contact, dans la foulée de la désignation officialisée par lettre de mission en date du 15 septembre. A cette occasion, le sujet du calendrier a été immédiatement évoqué, les garants souhaitant rediscuter les dates prévisionnelles d'une concertation censée être achevée avant les congés de fin d'année 2022. Tout en entendant la volonté exprimée par la Métropole d'avancer au plus tôt les échéances, les garants ont demandé une remise à plat de ce calendrier afin de pouvoir réaliser correctement leur mission, notamment engager une étude de contexte permettant de contribuer sur le fond aux modalités de concertation. Par ailleurs, les garants ont pointé certains prérequis impliquant un travail préalable de la part des équipes de la Métropole (voir plus loin).

Ces échanges ont permis de convenir d'un léger décalage, donnant lieu au calendrier suivant :

- Etude de contexte des garants entre le 23 septembre et le 21 octobre 2022 ;
- Arrêt des modalités de concertation avant le 07 novembre, pour pouvoir tenir le délai de publication de l'avis légal au plus tard le 15 novembre 2022 ;
- Concertation préalable entre le 01 décembre 2022 et le 16 janvier 2023 inclus ;

Limites d'un processus contraint par le temps

Tout en reconnaissant l'effort réalisé par la Métropole afin d'aboutir à un compromis autour des dates de concertation, les garants regrettent néanmoins que cette phase préparatoire ait été menée selon un rythme incompatible avec les exigences d'un travail approfondi de terrain permettant d'accompagner au mieux le processus. Evoquées dans la précipitation, les propositions d'adaptation des modalités de concertation permettant de tenir compte des retours du terrain n'ont pas pu être pleinement réfléchies et étudiées. Ce qui amène à considérer les limites suivantes :

- Un manque de retour des acteurs au stade de la consultation en phase amont, notamment dans le cadre d'une étude de contexte qui aurait pu être plus approfondie ;
- Des pistes de travail évoquées dans le cadre de l'étude de contexte qui ont été insuffisamment explorées, en raison des délais (notamment modalités « d'aller vers » les habitants en complément des réunions publiques) ;
- Des demandes de rendez-vous restées sans réponses ou non honorées de la part du porteur de projet, notamment suite aux demandes des garants (exprimées officiellement par courrier) de pouvoir rencontrer d'autres services de la Métropole concernés en premier lieu par le projet (Direction générale des services, DGA Développement Economique et Attractivité, DGA Développement Urbain & Stratégie Territoriale) ;
- Un délai ne permettant pas de consulter en amont de la concertation le Préfet délégué à la mise en œuvre du plan « Marseille en Grand » ;
- Un faible recours aux garants lors de cette phase préparatoire, ce qui n'a pas toujours permis d'échanger en temps et en heure sur des sujets importants (outils de communication notamment, modalités d'invitation et nature des listings utilisés, etc.), un dialogue plus étroit aurait certainement permis d'être plus réactif dans l'accompagnement et d'être « force de proposition » ;
- Une capacité d'action limitée de part et d'autres, avec des prises d'initiatives des garants qui n'ont pas pu aboutir dans les délais, notamment dans leur volonté initiale de relayer au plus près des quartiers les informations en s'appuyant sur les acteurs relais et les représentants de l'Etat présents dans les Quartiers Prioritaires de la Ville ;
- Des actions engagées mais qui n'ont pas débouchées officiellement dans les délais, ou qui n'ont pas pu être pleinement inscrites au stade de la publication légale des modalités de

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

concertation (sollicitation du Conseil de Développement de la Métropole, sollicitation du Conseil Métropolitain des jeunes, officialisation de l'atelier à destination des acteurs économiques) ;

Par ailleurs, sans effacer les faiblesses du processus, les garants souhaitent souligner d'autres aspects qui pourront contrebalancer le jugement précédent, tout particulièrement :

- La capacité d'écoute de la Direction Projets Métro-Tramway ;
- La disponibilité de la cheffe de projet en charge du dossier, qui a toujours été réactive dans la relation avec les garants ;
- La volonté de la Métropole de solliciter directement les autres partenaires institutionnels (Ville de Marseille ainsi que les Mairies des 9e/10e arrondissement et des 15e/16e arrondissements) pour connaitre leurs souhaits/exigences vis-à-vis de la concertation à venir, et tout particulièrement leurs attentes concernant d'éventuelles modalités complémentaires permettant de renforcer le dispositif. La Métropole ne peut aucunement être mise en défaut sur ce point, puisque aucune demande spécifique n'est remontée officiellement suite aux entretiens d'étude de contexte, pas plus auprès des services que des garants.

- Les recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

Demande d'élaboration d'un dossier de présentation du projet

Les garants ont exigé qu'un dossier de présentation du projet soit élaboré pour la concertation, en complément des panneaux d'exposition initialement prévus par le maître d'ouvrage comme seuls supports de la concertation publique, exposés sur les lieux d'accueil de la concertation et mis en ligne.

Il appartient aux garants d'accompagner et de guider le porteur de projet dans l'élaboration de ce dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public. Les garants ont donc insisté pour que ce dossier puisse être aussi complet que possible, édité à la fois en format papier et numérique, puis distribué largement lors des réunions de concertation.

Sachant que ce dossier de concertation est un socle minimal à respecter au regard des dispositions légales découlant du Droit à l'information des publics, les garants s'étonnent que la Métropole Aix-Marseille-Provence n'ai pas intégrée d'elle-même cette exigence plus en amont, ce qui aurait permis d'en partager plus sereinement le contenu.

Au regard des délais, la conception de ce dossier « socle » a été fortement contrainte, et les retours des garants limités au regard des ajustements qui auraient pu être apportés, même à la marge.

Demande d'intégration des acteurs économiques dans la concertation

A la demande des garants, et en complétement du dispositif de concertation initial, la Métropole a prévu l'organisation d'un atelier spécifique à destination des acteurs économiques. L'étude de contexte ayant permis de noter une forte attente de leur part d'être informés et associés au projet. Par ailleurs, compte-tenu de l'importance d'enjeux économiques prégnants et diversifiés (desserte des bassins d'emploi, attractivité économique globale, impact sur les activités existantes et sur la création de nouvelles activités, incidences foncières, conciliation avec l'activité industrielle ou logistique des quartiers traversés, articulation avec les dynamiques de régénération urbaine et commerciale…) il paraissait important de proposer un espace de réflexion dédié. En la matière, les garants ont souligné l'importance du retour d'expérience que constitue le projet d'extension phase 1 (Place Castellane / La Gaye), et le besoin de tenir compte des observations et réserves déjà formulées suite à l'enquête publique menée en 2020.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Proposition de permanence publique des garants

En complément des modalités proposées, les garants ont souhaité à leur initiative proposer des temps de rencontre avec les garants dans les mairies de secteurs concernées pour offrir au public une opportunité d'échange ou de libre expression complémentaire à la réunion publique organisée dans chacun des secteurs. Les garants ont formulé cette demande :

- Partant du principe que les temps de réunions publiques ne sont pas suffisant pour garantir une libre expression de tous les publics ;
- Constatant qu'aucun espace d'échange complémentaire de type « atelier » ou dispositif « d'aller vers » n'est prévu pour accueillir cette parole ;
- Sachant que tous les publics n'utilisent pas le registre de concertation numérique mis à disposition pour s'exprimer, et que de nombreuses personnes préfèrent encore s'adresser directement de personne à personne, ou inscrire leurs avis et observations par écrit sur papier ;

La Métropole a répondu positivement à cette proposition, et a officiellement ajouté au dispositif de concertation des temps de permanence des garants de la concertation en Mairies de secteurs des 9e/10e et des 15/16e arrondissements pour encourager la participation du public.

Sujets portés à la concertation

Partant des enseignements de l'étude de contexte, les garants ont souhaité que la Métropole intègre les demandes suivantes au stade de préparation du dossier de présentation du projet :

- Adopter une approche informative très transparente sur l'état d'avancement de la réflexion, y compris en présentant les questionnements non arbitrés à ce stade par la Maîtrise d'ouvrage ;
- Evoquer le lancement d'une étude d'opportunité et de faisabilité relative à l'extension du tramway de La Castellane au PEM Saint-Antoine prévue en 2023, sans que cela fasse toutefois l'objet des débats ;
- Reprendre les contenus présents dans la synthèse de l'étude de faisabilité finalisée en août 2029, pour restituer l'essentiel du dossier aux participants ;
- Présenter précisément les variantes portées au débat, en apportant des éléments d'éclairages permettant une étude comparative des caractéristiques de chaque variante, et en intégrant à la présentation une grille d'analyse multicritères ;
- Intégrer une partie relative à l'insertion du projet et ses principaux impacts, afin de présenter les principes de réorganisation des circulations tous modes et du stationnement, les études d'insertion et les principaux impacts, en utilisant autant que possible des planches illustrées permettant aux publics de se repérer.
- Sachant que l'ensemble des itinéraires envisageables sont très contraints en termes d'emprises, les garants souhaitent que les présentations permettent de comprendre comment le tramway devra donc s'insérer dans un projet de mutation globale du quartier, au prix d'acquisitions foncières et de démolitions potentiellement importantes.
- Détailler une partie relative à la planification urbaine permettant de comprendre les enjeux d'aménagement du territoire, et donnant à voir une approche coordonnée Urbanisme /transport. Au-delà des informations relatives au tracé et à la future infrastructure de transport, la problématique soulevée par les garants consiste à délivrer en concertation une vision globale de type projet de territoire, permettant de voir comment la ligne de Tram sera un levier de transformation positive des quartiers participant à l'amélioration de la qualité de vie et apportant des réponses aux objectifs de création de logements, d'emplois, d'espaces publics…

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

- La prise en compte des recommandations par le/la responsable du projet

Le porteur de projet s'est montré à l'écoute des propositions des garants formulées au cours de cette phase préparatoire, ce qui a permis à la marge de renforcer les premières modalités votées par délibération en Conseil de Métropole le 5 mai 2022. La contrainte temporelle n'a pas permis néanmoins d'aboutir à un dispositif véritablement plus étoffé, s'appuyant sur d'autres moyens que les réunions publiques. L'investissement des équipes des porteurs de projet a constamment été contraint par cet enjeu calendaire qui a dicté tout autant le tempo que les ambitions, que l'on qualifiera de « minimales » dans l'objectif de garantir le droit à l'information et l'expression des publics.

Pour appuyer ce propos, les garants se doivent de souligner l'écart perceptible entre les modalités « standards » appliquées partout ailleurs à l'échelle du territoire nationale, et le dispositif de concertation finalement adopté pour le présent projet. En effet, une étude comparative de l'ensemble des projets de trams (créations de lignes comme extensions) portés en concertation ses trois dernières années en France viendrait illustrer ce propos, en démontrant la spécificité du contexte marseillais. Projet d'extension du tramway du Havre, nouvelles lignes de tramway T9/T10 à Lyon, projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Caen la Mer, projet de lignes nouvelles de tramway à Nantes, projets de lignes de tramways sur Lille et sa couronne, etc… Tous les projets garantis par la CNDP ses dernières années font l'objet de dispositifs de concertation complets, hybridant ateliers thématiques, réunions publiques, marches exploratoire, stand mobiles, permanences…

Ceci étant dit, il est nécessaire de revenir sur le dispositif de concertation mis en œuvre, articulant modalités de communication et de participation du public, et décrit ci-dessous dans ses grandes lignes.

Les modalités mises en œuvre pour informer le public sur le projet et la concertation

Information réglementaire du public :

- Publication de l'avis de concertation sur le site institutionnel de la Métropole Aix-Marseille-Provence le 10/11/2022 (https://ampmetropole.fr/metropole/je-participe/concertations-publiques/)
- Parution de l'avis de concertation dans le journal La Provence le mardi 15/11/2022
- Affichage d'un avis de concertation dans les lieux de la concertation : mairie des 9e /10e arrondissements : mairie des 15e/16e arrondissements : Pharo, siège institutionnel de la Métropole ;

Presse :

- Communiqué de presse officiel d'Aix-Marseille-Provence diffusé le 30/11/2022 ;

Communication digitale :

- Mise en ligne d'un article dédié sur le site internet de la Métropole
- Création d'une page d'actualité concernant la concertation préalable, remontée sur la page d'accueil du site de la Métropole en amont de la concertation préalable, avec l'avis de concertation et le dépliant de la concertation ;
- Création d'une page dédiée à l'opération sur le site « Marseille Change », site de la Métropole dédié aux grands projets sur la Ville de Marseille. https://www.marseillechange.fr/extension-tramway-t3/
- Bannière web sur le site Made in Marseille (en rotation du 5/12/2022 au 11/12/2022) ;

Réseaux sociaux :

- Mise en ligne de plusieurs posts de Novembre 2022 à janvier 2023 sur tous les réseaux sociaux de la Métropole (Facebook, LinkedIn, Instagram, Twitter) ;
- Publication le 28/11/2022 ou 29/11/2022 pour annoncer le lancement de la concertation préalable à venir et les trois dates de réunions publiques ;
- Publication sponsorisée sur Facebook le 1/12/2022 et le 13/12/2022 pour plus de visibilité ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

- Posts et « stories » publiés régulièrement sur la durée de la concertation, avec annonces des réunions publiques et renvoi vers la page du registre numérique (1/12/2022, 5/12/2022, 8/12/2022, 19/12/2022, 06/01/2023) ;
- Relances régulières pour annoncer les réunions publiques

Campagne d'affichage public :

- Affichage du mercredi 30 novembre 2022 au mardi 13 décembre 2022 sur l'ensemble des stations du réseau de tramway de Marseille (102 faces, format panneaux abribus) ;

Dépliant d'information :

- Tirage d'un flyer à 1500 exemplaires, présentant le projet et le déroulé de la concertation ;
- Mise à disposition du flyer dans les lieux de la concertation, en complément des panneaux d'exposition du projet et du dossier de concertation ;
- Mise à disposition du flyer au sein des 14 bureaux de proximité des arrondissements concernés ainsi qu'au sein de la CCI AMP (palais de la Bourse) ;
- Les dépliants ont également été mis à disposition lors des réunions publiques et sur les sites web ;

Dossier de présentation du projet :

- Proposé en format papier lors des rencontres, déposé dans les mairies de secteur ainsi que sur le registre numérique ;

Panneaux d'exposition :

- 6 panneaux disposés dans chacune des mairies de secteurs concernées ;

Relai des acteurs locaux :

- Publication sur le site internet de la Mairie de secteur des 09e et 10e arrondissements (le 01 décembre) ;
- Mise en ligne d'un article sur le lancement de la concertation sur la page d'accueil du site internet de la mairie de secteur des 15e et 16e arrondissements (le 29 novembre 2022) ;
- Affichettes annonçant la réunion publique du 8 décembre 2022 disposées par la mairie de secteur du 15/16 dans les 14 maisons municipales d'arrondissement du secteur ;
- Affichettes annonçant la réunion publique du 6 janvier 2023 disposées par la mairie de secteur dans les maisons de quartier du Redon et du Cabot, ainsi que d'autres lieux (portail sur voie du parc de la Mathilde, de la Rouvière, du collège Sylvain Menu, des locaux de l'URSAFF, du gymnase de l'allée des pins, des arrêts de bus de la Gaye, et transmise par courriel aux écoles du secteur) ;
- Posts de la Métropole relayés par la mairie de secteur 15/16, par la RTM, par la CCI, sur leurs réseaux sociaux respectifs ;

Les modalités d'expression du public pendant la concertation

- Trois réunions publiques organisées au siège de la Métropole et dans chacun des secteurs ;
    - 10 intervenants dans le public lors de la réunion publique au siège du Pharo

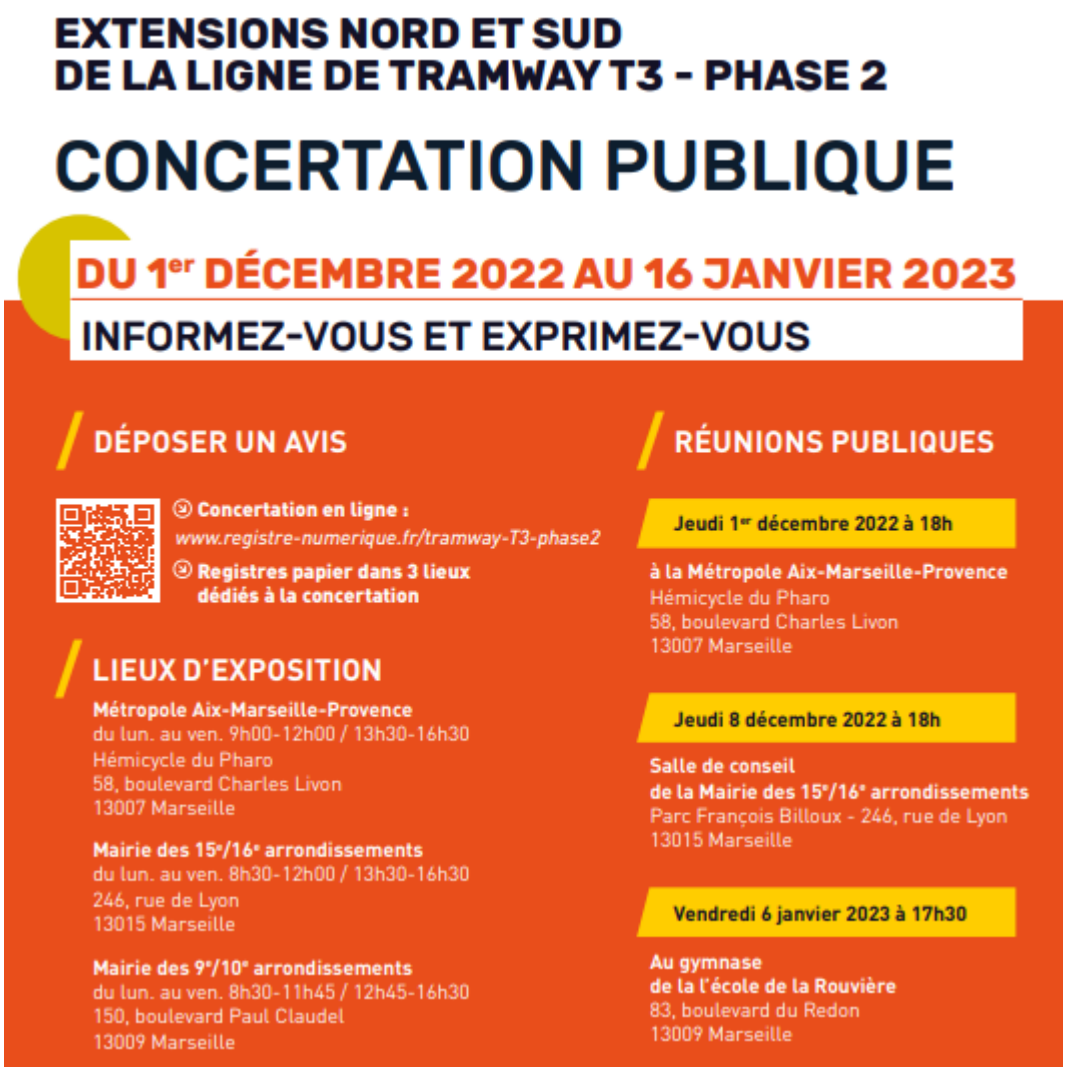
- Le registre numérique en ligne, permettant de déposer son avis/ commentaire ;
    - 1029 contributions numériques déposées pendant la concertation

- Le registre papier disposée dans les mairies de secteur, en accompagnement des panneaux d'exposition
    - 32 contributions papiers (toutes sur le registre déposé en mairie du 9/10), certaines étant signées sans contenu ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

- Les permanences réalisées par les garants de la concertation CNDP ;
    - 15 personnes rencontrées lors de ces échanges en mairies de secteur, certaines ayant déposé parallèlement un avis en ligne ;

Le dispositif de concertation :



Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.nes, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Concernant la qualité de l'information apportée en concertation

Positivement, les garants constatent que le porteur de projet respecte bien les obligations d'une concertation préalable, en partageant sa réflexion en amont de la prise de décision, à un stade où le projet est encore peu défini.

Le dossier de présentation s'inscrit globalement dans cette approche « ouverte » faisant état du projet au conditionnel, et n'oubliant pas de questionner l'opportunité du projet, tout en indiquant les alternatives non retenues à ce jour, et les autres hypothèses qui pourraient être étudiées.

Le support de présentation projeté lors des réunions publiques constituait une compilation synthétique et fidèle des informations contenues dans le dossier de présentation du projet.

Par ailleurs, les garants ont apprécié que leur recommandation visant à présenter précisément les variantes soit entendue, ce qui amène à partager avec le public une première grille d'analyse multicritère.

Le public a pu disposer d'une information portant sur le tracé, ses variantes, les caractéristiques principales d'une plateforme Tram et du matériel, soit des connaissances rattachées à une compréhension de l'infrastructure de transport.

Néanmoins, on regrettera que certains aspects fondamentaux n'aient pas été plus précisément abordés dans le dossier de présentation, notamment les enjeux d'aménagement du territoire, économiques, circulatoires… On s'étonnera également que les présentations ne proposent pas une vision plus métropolitaine des enjeux de connexion et de desserte, au regard du positionnement stratégique des quartiers Nord dans le grand territoire par exemple. Cette articulation des échelles manque dans les communications réalisées, tout comme l'explication des enjeux du report modal et ses conséquences sur le fonctionnement urbain.

A ce stade, les garants constatent donc qu'il s'agit d'un premier partage de connaissance très ciblé sur la problématique d'insertion de la plateforme Tram dans son environnement direct, soit une approche assez éloignée d'un projet de Mobilité globale au service du territoire. Ces aspects devront être plus fortement portés en phase de préparation de l'enquête publique.

Par ailleurs, au regard des enjeux pointés en restitution de l'étude de contexte, il apparait nécessaire de donner plus de place à deux types de contenus, nécessaires à la bonne compréhension du public :

- L'insertion du projet et ses principaux impacts aurait pu être mieux traitée afin de présenter les principes de réorganisation des circulations tous modes et du stationnement, les études d'insertion et les principaux impacts.
- Sachant que l'ensemble des itinéraires envisageables sont très contraints en termes d'emprises, les garants auraient aussi souhaité que les présentations permettent de comprendre comment le tramway devra s'insérer dans un projet de mutation globale du quartier,

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

au prix d'acquisitions foncières et de démolitions potentiellement importantes. Ces données sont manquantes à ce stade, que ce soit sous forme d'hypothèses stratégiques, ou spatialisées.

Les garants constatent aussi que la Métropole n'a pas souhaité partager des profils en coupe permettant au public de se représenter à la fois les contraintes existantes, et les hypothèses de partage de l'espace et de redistribution des usages sur les différentes « sections types » du tracé. Ces illustrations travaillées dans le cadre de l'étude de faisabilité de 2019 auraient pourtant permis au public de se faire une opinion plus précise des enjeux.

Concernant les outils de communication et d'information

A la demande des garants, le porteur de projet est revenu sur sa volonté de ne diffuser aucun document avant le lancement de la concertation et a finalement proposé, en sus des panneaux d'exposition, un dossier de la concertation et un dépliant de type « flyer » pouvant être distribué et mis à disposition.

Le service communication a également réalisé des affichettes pour les réunions publiques dans les mairies de secteur.

Ainsi complétés, les outils d'information et de communication répondent aux demandes des garants, et constituent un socle cohérent et satisfaisant pour communiquer, informer, mobiliser. Cependant, le manque d'échanges en amont de leur finalisation font apparaitre certains manquent repérés par les garants :

- Ces différents outils de communication et d'information font bien figurer l'ensemble du dispositif de concertation et les informations relatives à cette démarche, à l'exception notable des permanences réalisées par les garants, non indiquées dans le dossier de présentation ou le flyer.
- Le dossier de présentation du projet n'a pas été suffisamment distribué sur la première partie de la concertation. A la demande des garants, le porteur de projet a accepté de diffuser une version papier du dossier de présentation mais qui n'a pas fait l'objet d'un nombre suffisant d'impressions. Bien que peu mis en visibilité sur les premières réunions, de nombreux participants n'ont pas pu disposer du dossier séance tenante.

A noter que ce dossier de présentation du projet s'est avéré important, puisqu'il a également été largement visualisé ou téléchargé par les utilisateurs du registre numérique (463 téléchargements et 372 visualisations).

Concernant la stratégie de communication digitale ciblée

Les moyens mis sur les outils numériques et sociaux ont permis de faire vivre le site pendant la concertation. Les retombées digitales sont concrètes, si l'on tient compte du nombre de vues de chaque publication sur les réseaux sociaux de la Métropole (portée) ainsi que le nombre de fois où un utilisateur a cliqué sur celle-ci (lien vers registre numérique, like, commentaire, partage...).

Concernant la temporalité de communication des informations

La compression de la phase préparatoire, ainsi que l'impréparation des services au regard des exigences réglementaires, ont pesé dans la dernière ligne droite : la Métropole n'a pas pu tenir le délai des 15 jours avant le début officiel de la concertation pour mettre à disposition l'information relative au projet, communiquer sur la concertation et mobiliser les publics. Et les garants ont dû réitérer leur demande de mise à disposition des documents de manière anticipée.

- Les actions de communication ont démarré lundi 28 novembre sur les réseaux sociaux ;
- Le dossier de présentation du projet a été mis en ligne le 28 novembre ;
- La campagne d'affichage « panneaux Decaux » a démarré le 30 novembre (pour 2 semaines) ;

Une meilleure anticipation des échéances, notamment la mise en place plus en amont de la campagne de communication, aurait été nécessaire pour informer le public dans les meilleurs délais.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Une réactivité appréciée en cours de démarche

Les garants notent les efforts réalisés en cours de concertation par la direction Métro/Tram en charge du projet pour être à l'écoute des propositions formulées par la CNDP, ce qui a notamment permis :

- D'actualiser le site du registre numérique en y déposant la vidéo de rediffusion de la réunion publique de lancement de la concertation ;
- Mettre à la disposition des mairies de secteur et de la CCI Aix-Marseille-Provence les documents de la concertation afin qu'ils soient relayés sur le territoire ;
- De prévoir des impressions complémentaires (150 dossiers de présentation) en vue de la réunion publique du vendredi 12 janvier ;

Ces adaptations ont permis de mieux faire circuler les informations auprès des publics, notamment de donner plus de visibilité au dossier de présentation du projet.

Quelques points de vigilance dans une optique de capitalisation

On notera que les panneaux d'affichage mobilisés pour la campagne de communication sont concentrés sur les station du réseau de tramway actuel. Aussi, si les affiches de la concertation étaient très visibles sur le centre-ville marseillais, on notera que cela ne concerne pas tout un pan du territoire communal, notamment les arrondissements directement concernés par le tracé.

On appréciera l'articulation recherchée entre Métropole – Mairies de secteur – CCI AMP pour palier ce déficit de communication en direction des publics. Néanmoins, le dispositif aurait mérité d'être plus structuré pour garantir une communication visible par le plus grand nombre. Les garants estiment qu'il aurait été pertinent de compléter les dispositions prises pour toucher plus fortement les publics éloignés, notamment en communiquant plus largement le flyer de la concertation sur le terrain (mise à disposition dans les lieux ressources des quartiers, travail en direction des Délégués du Préfet dans les quartiers prioritaires, boitage…). Cela témoigne d'un besoin de faire encore plus d'effort de communication en direction des habitants des Quartiers Prioritaires de la ville, nombreux sur l'extension Nord, pour s'assurer que leur accès à l'information est bien effectif.

Au regard de ces différents points d'analyse, considérant les avis du public, qui globalement ne soulèvent pas de manquements fondamentaux en la matière, les garants retiennent l'effort d'adaptation réalisé par le porteur de projet pour tenir compte des recommandations des garants et livrer une information répondant aux exigences attendues, permettant d'affirmer que le droit du public à l'information a été respecté.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Concernant les sujets soumis au débat et la capacité du public à s'exprimer : Les participants ont pu abordé tous les sujets souhaités en cours de concertation, conformément à l'article 121-15-1 du code de l'environnement précisant que celle-ci doit permettre de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet. Les garants constatent que les participants ont été encouragés à s'exprimer en réunion sur l'ensemble des dimensions du projet, sans restriction.

Concernant l'accueil des publics : A l'exception de la première réunion publique au Pharo, les deux temps de concertation suivants ont « fait le plein » . Les publics se sont déplacés en nombre et les salles étaient sous-dimensionnées au regard de la mobilisation ce qui a conduit plusieurs participants a témoigné de conditions d'accueil insuffisantes, avec de nombreuses personnes obligées de rester debout. Là encore, une meilleure anticipation dans l'organisation aurait éventuellement permis de remédier aux griefs apparus par la suite : qualité de sonorisation, mise à disposition du dossier de présentation en nombre suffisant, petite logistique (fléchage de salle notamment), manque de mobilier d'assise disponible…

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Par ailleurs, les garants ont fait part de retours négatifs concernant les conditions d'accueil du public dans le cadre de la permanence en mairie du 15/16. Ils ont pu constater par eux-mêmes sur site que la mise en place faisait défaut. Positivement, des rectifications ont été apportées par la suite.

Concernant les invitations transmises en amont des réunions publiques : Les garants ont manqué de visibilité sur les listings utilisés pour encourager la participation des publics aux évènements. A savoir que c'est le service protocolaire de la Métropole qui s'est chargé des mails d'invitation à la réunion d'ouverture de la concertation au Palais du Pharo, ce qui a surtout permis de toucher les parties-prenantes institutionnelles, les chambres consulaires, les grands acteurs économiques, les CIQ directement concernés par le tracé et quelques acteurs associatifs locaux « tête de pont ». Cette réunion n'était donc aucunement dirigée vers les habitants, et visait avant tout, dans une approche institutionnelle, à officialiser le lancement de la démarche. Compte-tenu du faible nombre de rencontres prévues au dispositif, il aurait été souhaitable que cette première réunion publique soit déjà un temps fort de participation, associant plus largement les populations et parties-prenantes des différents secteurs. Cette approche de la réunion du Pharo aurait méritée d'être partagée entre la Métropole et les garants, mais cela n'a pas été possible dans les délais.

Concernant la stratégie de mobilisation : Les garants regrettent de ne pas avoir pu être parties-prenantes de la campagne de mobilisation comme ils l'auraient souhaité : la CNDP ne peut pas faire la promotion elle-même de la démarche, mais elle peut par contre tenter d'en amplifier l'écho. Pour ce faire, comme la CNDP ne se substitue pas au porteur de projet, il aurait été nécessaire que les garants puissent disposer d'un « courrier type » à visée communicante annonçant la démarche. La formalisation trop tardive des listings et courrier d'invitation (reçu le 24 novembre par les garants), ainsi que du flyer communicant, n'a pas permis de relayer autant que nécessaire l'information sur les territoires.

Les garants auraient donc souhaité qu'un courrier plus formel de présentation de la démarche de concertation, comprenant un lien vers les documents ainsi que des précisions sur les modalités mises en œuvre, soit élaboré et utilisé comme support de communication en direction des relais de proximité.

A contrario les garants notent le rôle positif du partenariat avec les mairies de secteur pour relayer l'information.

Concernant la dynamique participative : La première réunion n'a pas eu l'impact escompté, rassemblant un nombre limité de personnes, et presque exclusivement des acteurs institutionnels et représentants d''organisations dans l'hémicycle. Par la suite, les réunions publiques ont été suivies et animées, permettant d'appréhender les enjeux propres à chaque secteur. Ces temps de rencontre ont permis de faire le tour des expressions du public, et de partager un ensemble d'arguments.

On constate une dynamique propre aux quartiers Sud, qui se traduit quantitativement au sortir de la concertation puisque les publics des 09e et 10e arrondissements ont recouru massivement au registre numérique pour déposer un avis dans la foulée de la réunion publique organisée au gymnase de La Rouvière. Le temps de permanences des garants et le registre papier ont également constitués un moyen d'expression utile dans ce secteur. Enfin, à la clôture de la concertation, les garants ont été interpellés par certains publics en attente de nouvelles rencontres. Cela laissant supposer que la dynamique de mobilisation dans les quartiers sud était en train de s'amplifier.

Concernant les dispositifs d'échanges : l'absence de moyens humains dédiés, notamment d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage en charge de l'animation de la concertation, a soulevé certaines remarques de la part des participants qui auraient apprécié la présence d'un tiers neutre facilitateur. La participation des élu.e.s à l'animation des débats est de ce fait souvent un sujet de discorde, et cela n'a pas manqué d'être le cas ponctuellement en séance. Les garants considèrent que la présence d'une équipe d'animation dédiée aurait quoi qu'il en soit permis de mieux répondre à :

- Un besoin de neutralité dans l'animation des échanges et dans la restitution des questionnements et interpellations des publics ;
- Un besoin d'équilibre dans la distribution des prises de parole et dans la répartition des différents temps ;
- Un besoin de traçabilité des échanges. En l'occurrence aucun compte-rendu de réunion n'a été élaboré par la maîtrise d'ouvrage ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

- Un besoin de clarté dans la répartition des intervenants ainsi que leurs rôles ou fonctions : les élu.e.s étaient nombreux en réunions publiques à se présenter devant l'assistance sans être pour autant amenés à prendre la parole et sans que l'on comprenne toujours le pourquoi de leur présence.

Nonobstant la problématique de la qualité d'accueil et de la traçabilité des échanges découlant de l'absence d'AMO, les garants constatent que le format et la teneur des réunions publiques proposées ont répondu aux attentes des participants, la dimension à la fois informative et contributive ayant été appréciée.

Les garants constatent que ces réunions ont permis d'avancer sur un certain nombre de sujets dans la concertation, repris en synthèse dans la partie suivante du présent bilan. Compte-tenu de ces constats, le garant réitère certaines préconisations formulées précédemment :

- Il aurait été utile dans une telle configuration sociale et territoriale d'aller vers les publics les plus éloignés en mobilisant des modalités de recueil de la parole complémentaires aux réunions publiques, plus adaptées à la réalité de ces quartiers : stand mobile, tractage sur l'espace public, appui sur les acteurs locaux…
- L'absence de réunion de clôture et de synthèse est dommageable, ne permettant pas d'avoir une vision globale des contributions et un retour des décideurs en fin de démarche ;
- Le travail partenarial de relai d'information vers les mairies de secteurs mérite par contre d'être souligné, il a permis de diffuser l'information à une échelle de proximité.
- Le fonctionnement de la maître d'ouvrage n'a pas été explicité aux participants. Les participants ont manqué d'informations permettant de connaitre l'organisation interne du porteur de projet, les compétences externes mobilisées, le travail déjà mené en concertation au travers d'autres scènes d'acteurs (GIP « Aix-Marseille-Provence Mobilités » par exemple).

Quelques chiffres clefs de la concertation :

Environ 250 participants (en cumul) aux 3 réunions publiques
1200 soit le nombre de vues sur les pages institutionnelles dédiées sur internet sur la durée de la concertation
Près de 579 utilisateurs et plus de 6 700 connexions enregistrés sur le site internet entre la mise en ligne du site et la clôture de la concertation préalable (période du 31/10/2022 au 20/12/2022)
1061 contributions déposées pendant la concertation, 1029 sur le registre numérique et 32 sur le registre papier

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

En sus des nombreux avis exprimés au cours des réunions publiques, la concertation a également permis de recueillir 1061 contributions numériques et papier :

- 1029 contributions numériques
- 32 contributions papier, essentiellement issues du registre ouvert en mairie du 9/10, les registres papier ouverts en mairie du 15/16 et au Pharo ne comportant aucune contribution.

Concernant le tracé Sud

Au sud, les habitants des 09e et 10e arrondissements, et encore plus les riverains directement concernés par le tracé, se sont fortement mobilisés dans la concertation. Tout particulièrement dans le prolongement de la réunion publique organisée sur le secteur.

Concernant la temporalité des contributions, notons qu'à 20h46 le 6 janvier 2023, soit après la clôture de la réunion publique tenue dans le gymnase de La Rouvière, le registre comportait 115 contributions. A sa clôture le 16 janvier 2023 il enregistre 946 contributions supplémentaires, essentiellement ciblées sur le tracé Sud en direction de La Rouvière. La majorité de ces contributions formulent des propos proches de ceux tenus en réunion publique. Elles expriment de très fortes réserves concernant l'opportunité du projet d'extension entre La gaye et La Rouvière, mais aussi sur les caractéristiques du tracé proposé et les enjeux qu'il soulève.

Sur le fond, plusieurs contributeurs notent qu'un projet de tramway serait judicieux pour améliorer la desserte des quartiers Sud, qui est globalement mauvaise en transports en commun et difficile en voiture.

Certaines contributions évoquent la situation géographique du secteur, en frange urbaine et en entrée de ville, qui nécessite de trouver une alternative de haute qualité à la voiture.

Il est notamment attendu que les futurs projets de Mobilité permettent de décongestionner des quartiers fortement impactés par les congestions de trafic, tout particulièrement depuis la construction inachevée du Boulevard Urbain Sud qui alimente de nombreuses expressions.

.

Cependant, la proposition de tracé entre La Gaye jusqu'à La Rouvière interpelle nombre de participants, tout particulièrement sur les points suivants :

- Les incertitudes relatives à la phase 2 du Boulevard Urbain Sud (BUS) pèsent sur la concertation, de nombreux avis se focalisent sur les problématiques d'impacts cumulés des projets Tram et BUS sur le cadre de vie des riverains. Entrevoir des travaux d'une telle envergure dans un secteur dont les voiries sont totalement thrombosées du fait de l'arrêt du projet de BUS est une projection irréaliste et impossible pour une bonne part des participants, qui s'expriment pour cela en défaveur du projet ;
- La création d'un terminus de tramway au niveau de La Rouvière est mal-perçue des participants, et nombreux sont ceux qui n'en voient pas les possibilités d'insertion au droit de l'entrée de la copropriété de La Rouvière ;
- L'enjeu du stationnement est très prégnant, et les participants insistent pour que la Métropole étudie les hypothèses permettant de prévoir des places de parking, en proximité directe du tramway, ainsi qu'un équipement structurant de type Parking Relais ;
- L'enjeu d'insertion urbaine et paysagère de la ligne sur le Chemin de La Colline Saint Joseph soulève aussi de nombreuses remarques négatives et des questionnement sur la faisabilité technique, l'impact environnemental et écologique du projet ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

- Le schéma circulatoire mis en place autour de ce prolongement est également très questionné. Quoi qu'il en soit, de nombreux participants considèrent que le tram aurait un impact fort et négatif sur les circulations dans le quartier et l'accès aux résidences du secteur ;

Au final, on retiendra donc que la concertation préalable n'a pas permis d'asseoir la légitimité, ni la crédibilité, du projet proposé au Sud pour répondre aux différents objectifs évoqués avec force et vigueur par les nombreux participants et représentants instuitionnels élu.e.s présent à la réunion publique.

Concernant le tracé Nord

Précisons au préalable que les publics, habitants et tous acteurs confondus, souhaitent qu'une prolongation du Tram soit engagée au plus vite au-delà de la Cité de La Castellane en direction du PEM de Saint-Antoine. Ils s'expriment aussi régulièrement sur le sujet du Métro, regrettant la décision prise de délaisser ce mode de transport, qui est perçu très positivement pour son efficacité, sa robustesse ainsi que sa complémentarité avec le Tram. En cela, plusieurs avis vont dans le sens d'une réactivation des études pour une desserte Métro des Quartiers Nord-Est, l'objectif visé tant souvent de pouvoir approcher au plus près l'hôpital Nord, perçu comme une centralité vitale du secteur. De ce fait, le choix d'implanter le terminus à La Castellane est discuté, un nombre conséquent de participants questionnant la faisabilité technique d'un prolongement ultérieur vers Saint-Antoine, en empruntant le Boulevard Barnier. Ce sujet nourrit les contributions de participants souhaitant avoir des garanties concernant cette possibilité d'extension phase 3.

Sur le fond du projet d'extension Phase 2, les avis exprimés sont moins nombreux que sur le tracé Sud, mais ils mettent en avant de nombreux sujets, abordés ci-dessous.

La réflexion urbaine autour de ce tracé Nord est importante, le tram étant perçu comme une réelle opportunité de requalification des tissus urbains traversés, en tenant compte de leurs enjeux particuliers (Cabucelle, Saint-Louis, Saint-André). Le tramway est donc attendu comme un outil de requalification et de valorisation urbaine.

Niveau Mobilité, revient également l'importance de connecter les quartiers Nord de Marseille au centre-ville, tout en répondant également aux enjeux de Mobilités métropolitaines et de proximité. En cela, de nombreuses contributions portent sur les enjeux d'insertion du Tram dans le réseau existant, en évoquant le besoin d'aboutir à un projet qui contribue à un meilleur maillage territorial, réfléchi à partir des différents modes de déplacements collectifs (Ter et Bus principalement).

De ce fait, plusieurs avis exprimés soulèvent les enjeux de conception et d'insertion territoriale de la future halte TER de St-André, à laquelle se connecterait directement le Tram, et qui doit devenir selon nombre de participants une polarité majeure des quartiers Nord Littoral. L'importance perçue de cet équipement amène les participants à questionner la Métropole sur les réflexions en cours permettant de garantir un juste dimensionnement de cette halte (emprise foncière prévue, qualité d'accueil des usagers, visibilité dans le territoire et connexion performante au réseau TC local). Surtout, de nombreux avis portent sur les enjeux de report modal et la capacité d'accueil du futur équipement de parking relais du futur pôle modal de Saint-André, plusieurs fois jugés insuffisant (avec 150 places).

Plusieurs contributions, notamment des acteurs économiques et institutionnels, soulignent la nécessité d'approfondir la réflexion relative aux enjeux socio-économiques du projet et ses retombées pour le territoire, considérant notamment des besoins conséquents et multiples en termes de mobilité sur le territoire métropolitain.

Parmi les sujets évoqués, la volonté de réduction sensible de la place de la voiture dans les usages quotidiens et sur l'espace public. D'autres expressions rappellent cependant la difficulté de circulation dans ces quartiers, et la nécessité de tenir compte des contraintes qui pèsent sur les automobilistes, très dépendants de leurs véhicules. Il est également rappelé les enjeux découlant de la mise en place

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

d'une Zone à Faibles Emissions Mobilité (ZFE-m) qui impliquent aussi d'être bien considérées au stade de conception du projet.

Tous ces avis vont dans le sens d'une recherche de conciliation des usages et d'équilibre permettant d'envisager un partage de la chaussée, et un réaménagement des abords de voirie au profit des mobilités douces et des continuités cyclables. Ce sujet, quand il est évoqué, apparait comme un élément fondamental du projet, au même titre que la qualité des espaces publics qui l'accompagneront.

Certains participants questionnent cependant les effets possibles de ce réaménagement d'ampleur sur les petites activités de proximité, et notamment les activités commerciales, très nombreuses au cœur de la Cabucelle par exemple. Les activités plus lourdes, industrielles, de services ou logistiques, nourrissent aussi plusieurs points d'attention.

La participation des acteurs économiques à la concertation a permis d'évoquer précisément les enjeux structurants du tracé Nord sur cette thématique, les contributions émises en complément (par la Chambre de Commerce et d'Industrie AMP mais aussi l'association Cap au Nord Entreprendre) formulent des observations précises en vue d'une bonne insertion du projet, rappelant que le territoire économique de Marseille Nord-Est un pôle générateur de mobilité important. En conséquence, les acteurs économiques sont en attente d'une plus grande implication dans la concertation, et attendent la mise en place d'échanges réguliers sur ces sujets.

Concernant les variantes, force est de constater que la variante Pradel a été complétement « invisibilisée » dans le débat, tant elle a été peut questionnée par les participants. Ceux qui le font soulèvent les limites d'un tracé éloigné des principaux pôles résidentiels et économiques du secteurs. Globalement, les participants y percoivent donc un faible intérêt.

A contrario, la variante Littoral est très discutée et appréciée, la concertation ayant permis d'évoquer plusieurs atouts de celle-ci dans l'objectif d'aboutir à un projet de territoire cohérent, permettant d'asseoir la ligne de tram comme un élément structurant d'une stratégie raisonnée d'aménagement du littoral. Par ailleurs, les participants estiment que son impact sur la qualité de service (temps de trajet global) parait mineur, dans la mesure où l'accès rapide au centre-ville sera assuré par la future ligne TER St-André – Arenc – St-Charles ainsi que par le Métro (terminus de Capitaine Gèze).

Elle peut par ailleurs être porteuse pour les activité économiques et pour le développement du secteur. On notera cependant qu'elle soulève des incertitudes concernant sa faisabilité dans les délais visés et qu'elle devrait impérativement être accompagnée d'une bonne coordination avec SNCF Réseau notamment en termes de coûts et de calendrier.

Sur le quartier de la Cabucelle, les questionnement sont nombreux et on notera que les participants sont en demande de précisions concernant les contraintes techniques et foncières des variantes « Méditerranée » et « Mardirossian ». Les impacts potentiels sur les activités existantes sont notamment souvent abordés. Globalement, les contributions s'inquiètent du fort impact des tracés proposés, notamment en termes d'encombrement de l'espace. Il est souhaité que le partage des fonctions et des usages soit convenablement étudié en prenant en compte les autres modes de déplacement, tout particulièrement les piétons et les vélos. Et sans pour autant renier toute place aux automobilistes.

A ce sujet, on notera que les enjeux de stationnement sont prégnants sur tout le tracé du projet, que ce soit à Saint-Louis, La Cabucelle ou le long d'André Roussin. Il est attendu que le projet assure un report modal, mais qu'il prenne aussi en compte le fait que les pratiques n'évolueront significativement que lorsque l'ensemble des projets de mobilité seront réalisés et entrés dans les mœurs.

Quel que soit les variantes, de nombreux participants constatent que le dossier présenté reste laconique sur les incidences foncières, alors qu'il s'agit probablement du secteur le plus critique : il est souhaité que la comparaison des variantes repose sur une présentation plus précise des impacts fonciers et des enjeux qui en découlent.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Attentes portant sur la phase de concertation à venir

Concernant la concertation à venir, on notera les attentes clairement formulées, qui visent à initier dès 2023 une démarche de concertation continue en amont de l'enquête publique. Différentes parties-prenantes se sont exprimées à ce sujet :

- Les riverains et habitants sont demandeurs d'une concertation permettant de rentrer dans le concret du projet, c'est-à-dire la mesure des impacts fonciers, urbains, circulatoires, économiques, résidentiels, environnementaux au regard des précisions qui pourront être apportées sur les différentes études de tracé. En cela, ils aspirent à pouvoir partager rapidement le résultat des nombreuses études évoquées par la Métropole en cours de concertation ;

- Les acteurs économiques, qui souhaitent la mise en place d'une concertation régulière et rapprochée avec la Métropole et les partenaires investis sur le projet. Il s'agirait également selon eux de communiquer plus largement vers les acteurs économiques, peu informés à ce jour. Certains se mettent à la disposition de la Métropole pour assurer le lien avec les acteurs économiques sur le terrain, être force de proposition pour une information et adhésion des acteurs économiques au projet et son intégration optimale dans le tissu économique ;

- Les acteurs institutionnels, qui souhaitent pouvoir échanger phase après phase de la consistance des aménagements proposés, et proposent par exemple la mise en place d'un comité de pilotage partenarial ;

- Pour le tracé Sud, les garants notent que des propositions alternatives ont été formulées en cours de concertation par des élus du secteur et élus métropolitains. Ceux-ci attendent que les hypothèses proposée puissent également être approfondies en concertation ;

- Sur le tracé Nord, la coordination avec la SNCF apparait primordiale dans l'objectif d'approfondir les hypothèses de variantes : l'élargissement du pont-rail du ruisseau Mirabeau, le sujet des acquisitions foncières (notamment autour de la Madrague Ville et de la traverse Mardirossian) sont autant de sujets qui pourraient fragiliser le calendrier annoncé. Celui-ci laisse peu de place aux procédures d'autorisation réglementaires et aux procédures d'acquisitions foncières. Certains acteurs demandent donc à la Métropole de prendre toutes les dispositions pour anticiper ces risques et assurer la tenue du calendrier.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Demandes de précisions relatives à l'insertion du tram dans un projet global de territoire

Il serait nécessaire de présenter de manière plus approfondies les réflexions portant sur la mise en œuvre d'une démarche coordonnée Urbanisme /transport, qui permettrait de faire de cette ligne de Tram un levier de transformation positive du territoire participant à l'amélioration de la qualité de vie des quartiers et apportant des réponses aux objectifs de création de logements, d'emplois, d'espaces publics…Les publics sont en attente d'une vision pour l'avenir, permettant de se projeter dans un futur désirable pour les quartiers Nord.

Plus concrètement, la Métropole devrait pouvoir détailler le cas échéant les moyens mis en œuvre pour porter politiquement et techniquement cette transformation, ainsi que son inscription concrète dans les documents de planification (par exemple, créations d'opérations d'aménagement spécifiques, inscription d'OAP au PLUI…).

De nombreux participants (à titre individuel ou collectif, tels les syndics de copropriétés, représentants économiques) sont en attente de précisions concernant l'impact foncier du projet. Il faudrait donc détailler les éventuels impacts de chaque tracé en matière d'emprise, en apportant des précisions quant à la stratégie foncière associée, les modalités d'acquisition et le coût d'enveloppe global estimé. La Métropole a déjà certainement mis en place des moyens permettant le repérage et la maîtrise du foncier qui méritent d'être présentés.

Détailler pour les différentes sections du tracé, en fonction des gabarits de voies et les caractéristiques du tissu urbain existant, 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. Donner à voir à l'aide d'illustrations (vues de profil de façade à façade par exemple) l'incidence d'une requalification des voies sur la répartition des usages et déplacements pour ces différentes sections.

Demandes de précisions relatives aux données ou indicateurs mobilisés

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.

Expliciter les objectifs de report modal escomptés, et caractériser ses retombées aux différentes échelles en précisant le cas échéant les projections utilisées (Modélisation).

Détailler le budget dévolu à l'opération en intégrant l'ensemble des coûts directs, indirects et des projets connexes (P+R ou centres de remisage ou maintenance par exemple), et apporter les informations permettant au public de mesurer les incidences financières des variantes proposées.

Demandes de précisions relatives à l'approfondissement d'enjeux spécifiques

Concernant les activités économiques : il est important que le maître d'ouvrage, en lien avec les partenaires économiques, puisse approfondir l'étude des besoins socio-économiques, afin d'aboutir à une définition concertée des réponses à privilégier en matière de Mobilité, en particulier sur le secteur Nord Littoral. Il faudrait également apporter des données où des indicateurs de mesure concernant l'impact global du projet sur les activités économiques, existantes et futures.

Concernant l'impact paysager et environnemental du projet, il est attendu que soient détaillés les effets concrets sur les espaces plantés ou arborés existants, notamment dans sa partie sud ou les sensibilités paysagères sont les plus évidentes à ce jour dans la dernière section du tracé (montée du chemin de la colline St-Joseph). Il faudrait préciser quels sont les engagements et réponses techniques adaptées à un objectif de préservation de la nature existante, suivant l'approche Eviter Réduire, Compenser.

Concernant le schéma de circulation et la politique de stationnement : préciser les impacts réels du projet sur l'organisation des circulations, sur l'offre de stationnement de proximité à destination des

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

riverains, ainsi que sur les équipements de parking à vocation de rabattement implantés dans les différents secteurs concernés. Pour répondre aux demandes formulées tout au long de la concertation, présenter une analyse plus large des impacts du projet à l'échelle des quartiers environnants, notamment en matière de circulation et de stationnement.

Concernant l'implantation de parking relais : pour répondre aux interrogations du public, préciser les critères employés et les données prises en compte, pour mener à bien les réflexions portant sur le dimensionnement et l'emplacement des parking relais.

Demandes de précisions relatives à la coordination des projets entre eux

En tenant compte du tracé littoral, esquisser un projet d'ensemble sur le secteur nord-littoral intégrant les projets pilotés par le GPMM, les réflexions engagées dans le cadre du dialogue Ville/Port, en envisageant les connexions possibles avec le projet d'aménagement « Grand Estaque » en cours de définition ;

Tenir compte des clarification qui pourront être apportées quant au devenir du projet de Boulevard Urbain Sud, et actualiser les études d'insertion du Tram dans les meilleurs délais suivant les besoins. Il conviendrait de revenir sur les propositions formulées en concertation, en tenant compte des hypothèses alternatives évoquées par les habitants et par les élus.

Actualiser le Plan vélo de la Métropole en fonction du projet et revenir sur les objectifs de la politique de développement des modes doux et cyclable, notamment en précisant les modalités de mise en œuvre d'une continuité de pistes cyclables sécurisées au plus proche de la ligne de Tram.

Compte-tenu des très nombreuses interpellations portant sur le sujet, il apparait nécessaire de préciser l'organisation et le dimensionnement des interfaces multimodales au niveau des terminus Phases 1 et 2 (Capitaine Gèze, La Rouvière, La Gaye et La Castellane) et du futur pôle multimodal St-André.

Au regard des annonces formulées en réunions, il semble primordial de 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 lancées en 2023. En particulier, il faudra préciser dans les meilleurs délais les incidences d'un éventuel prolongement sur l'organisation du terminus provisoire de la ligne à hauteur de la cité Castellane ;

Il est attendu que soient précisés le délai d'étude, ainsi que le processus associé, permettant de définir plus clairement certains projets connexes (nature, caractéristiques et emplacements). En particulier le site d'implantation du futur centre de remisage et son apport dans le schéma d'exploitation du réseau Tram.

Préciser les modalités de prise en compte du projet par la RTM, notamment dans l'optique de mise en place du nouveau réseau 2025, actuellement en cours de concertation. Répondre dès que possible aux questionnements des participants quant aux modalités de révision du schéma de transport en commun à l'échéance de mise en service du projet, et sur la stratégie qui sera mise en œuvre pour garantir une desserte fine du territoire et un rabattement efficace des lignes de bus vers la future ligne de Tram ;

Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Engager une concertation de suivi d'ici l'enquête publique permettant de poursuivre les échanges avec le grand public et l'ensemble des partenaires tel que défini par l'article L121-14 du code de l'environnement, en sollicitant la désignation d'un garant CNDP chargé de veiller à la bonne information et participation du public ;

Encourager la montée en compétence des équipes de la Métropole en mettant à la disposition du projet des moyens humains dédiés pour la concertation ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

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 avec les acteurs de la mobilité métropolitaine ;

Développer des échanges réguliers avec les milieux économiques au-delà de la phase de concertation préalable, sous la forme d'ateliers d'approfondissement des enjeux et des problématiques ;

Planifier une phase de présentation publique de l'avancement des études réalisées ou programmées en lien avec l'extension Nord et Sud phase 2, en amont de l'enquête publique ;

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

.

Liste des annexes

- Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant

Réponses à apporter par les responsables du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable —			
Demande de précisions et recommandations En date du 20/01/2022	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
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			
2 / Apporter des précisions concernant l'impact foncier du projet			
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			
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			
5 / Expliciter les objectifs de report modal escomptés, et caractériser ses retombées aux différentes échelles			
6 / Détailler le budget dévolu à l'opération en intégrant l'ensemble des coûts directs, indirects et des projets connexes			

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

7 / Apporter des données où des indicateurs de mesure concernant l'impact global du projet sur les activités économiques			
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			
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			
10 / préciser les critères employés et les données prises en compte, concernant le dimensionnement et l'emplacement des parking relais.			
11 / Esquisser un projet d'ensemble sur le secteur nord-littoral intégrant les projets pilotés par le GPMM			
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			
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			
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.			
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			
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.			

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

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.			
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			
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			
3 / Mettre à la disposition du projet des moyens humains dédiés pour la concertation			
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			
5 / Développer des échanges réguliers 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			
7 / Envisager de nouvelles modalités de concertation permettant de toucher les publics dans leurs diversités, et au plus près du terrain			

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023

@debatpublic.fr
@CNDPDebatPublic
Commission nationale du débat (CNDP)

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France

T. +33 1 40 81 12 63 - contact@debatpublic.fr
debatpublic.fr

Reçu au Contrôle de légalité le 04 juillet 2023