

Extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la Place du Quatre-Septembre

Bilan de la concertation
préalable

Du 22 mars au 30 avril 2023



SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
1. LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION	4
1.1 Descriptif du projet	4
1.2 Objectifs calendaires	5
2. LE PRINCIPE DE LA CONCERTATION	5
2.1 Rappel du cadre réglementaire	5
2.2 Les objectifs de la concertation.....	5
2.3 Le bilan de la concertation	6
3. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION	6
3.1 Les modalités de la concertation	6
3.2 L'annonce de la concertation.....	7
3.3 La réunion publique d'ouverture de la concertation.....	10
3.4 L'information du public	11
3.5 Les modalités d'expression du public	13
4. LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION	14
4.1 Bilan quantitatif de la participation du public.....	14
4.2 Des thématiques qui ont mobilisé	16
4.3 Planning des visites	17
4.4 Planning des contributions.....	17
5. ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS (REGISTRES)	18
5.1 L'opportunité du projet	18
5.2 Les différents modes dans l'espace public	22
5.3 Le tracé et l'implantation des stations	30
5.4 L'insertion de la ligne de tramway et l'aménagement urbain et paysager.....	32
5.5 L'intermodalité et l'offre de transport en commun	37
5.6 La mise en œuvre de l'opération	40
5.7 L'information du public	41
6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	44
7. LES SUITES DONNEES A LA CONCERTATION.....	45
8. EN SYNTHESE.....	48

ANNEXES	50
Annexe 1 – Délibération du conseil de Métropole.....	50
Annexe 2 – Avis de concertation préalable	50
Annexe 3 – Bilan des actions de communication	50
Annexe 4 – Revue de presse.....	50
Annexe 5 – Documents à la disposition du public	50
Annexe 6 – Compte rendu de la réunion publique	50

urbaines historiques, au respect de l'architecture et des perspectives. Ces dispositions permettront par ailleurs de respecter les prescriptions de l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et de Patrimoine (AVAP) dans lequel s'inscrit le projet.

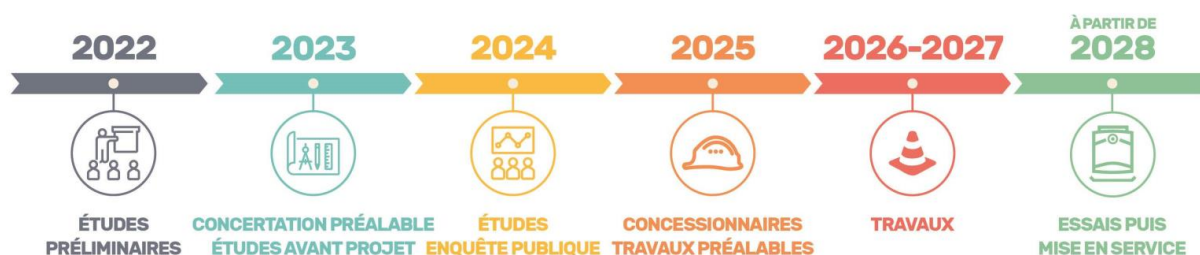
Le projet vise également à apaiser la circulation et à l'amélioration des modes actifs. Dans ce cadre, le plan de circulation sera rationalisé et des aménagements réservés pour le passage du tramway en site propre seront privilégiés.

Par ailleurs le projet permettra une fréquence de passage d'un tramway toutes les 5 à 6 min 30 en heures de pointe. Le parcours depuis la station actuelle Noailles, jusqu'à la place de 4 septembre pourra s'effectuer en 10 min et 22 700 voyageurs seront attendus par jour sur le nouveau tronçon.

1.2 Objectifs calendaires

Le calendrier de réalisation prévisionnel est le suivant :

- 2022 : Etudes préliminaires
- 2023 : Concertation préalable et études avant-projet
- 2024 : Etudes et enquête publique
- 2025 : Travaux préalables
- 2026 – 2027 : Travaux
- 2028 : Essais puis mise en service



Pour accompagner ce projet de grande envergure, la Métropole Aix-Marseille-Provence a organisé la concertation préalable ouverte au public (habitants, usagers, associations, entreprises, institutions...) du 22 mars au 30 avril 2023 inclus.

2. LE PRINCIPE DE LA CONCERTATION

2.1 Rappel du cadre réglementaire

La concertation préalable définie à l'article L 103-2 du Code de l'urbanisme est prévue pour certaines procédures d'urbanisme et pour certains projets publics ou opérations de construction ou d'aménagement dont la liste est fixée par l'article R103-1 Code de l'urbanisme et qui ont pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, d'affecter l'environnement ou l'activité économique.

2.2 Les objectifs de la concertation

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

- présenter le projet au public ;

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

2.3 Le bilan de la concertation

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

Ce document constitue la synthèse et l'analyse d'environ 1000 avis et questions adressés à la Métropole pendant la concertation, que ce soit lors de la réunion publique ou sur les registres (numérique et papier) de la concertation.

3. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

3.1 Les modalités de la concertation

Les modalités de la concertation préalable sont laissées à l'initiative du porteur du projet, dans le respect de l'article L 121-16 du Code de l'Environnement.

Par délibération TRA-017-5107/18/CM du 13 décembre 2018 (annexe 1), le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence a approuvé les modalités de la concertation préalable.

Le dispositif de concertation

La concertation préalable s'est déroulée du 22 mars 2023 au 30 avril 2023 inclus.

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

- **un rendez-vous** de la concertation :
 - o une **réunion publique de lancement** de la concertation ;
- **l'information du public** :
 - o un **site internet** dédié à la concertation avec la mise à disposition des documents supports de l'information (panneaux, dépliants, dossier du maître d'ouvrage) ;
 - o une **exposition publique** d'une durée de 5 semaines (40 jours), dans les locaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence et des deux mairies des arrondissements concernés ;
- **les moyens d'expression du public** :
 - o un **registre numérique** ouvert sur toute la durée de la concertation ;
 - o un **registre papier** mis à disposition sur les lieux d'exposition sur toute la durée de la concertation

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

Madame Catherine PILA, conseillère Métropolitaine et présidente de la RTM et Monsieur Frédéric GUELLE, conseiller métropolitain et vice-président de la RTM, étaient présents lors de la réunion publique de lancement de la concertation.

3.2 L'annonce de la concertation

L'information réglementaire du public

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

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

L'avis de concertation publique a été publié sur le site institutionnel de la Métropole : Concertations publiques - Métropole Aix-Marseille-Provence (ampmetropole.fr) le 08/03/2023 (annexe 2).

Affichage de l'avis de concertation

L'avis de concertation préalable (annexe 2) a été affiché dans les trois lieux de la concertation, 15 jours avant son démarrage et pendant toute sa durée :

- Mairie des 1^{er}/7^e arrondissements
- Mairie des 6^e/8^e arrondissements
- Palais du Pharo, siège institutionnel de la Métropole

Parution de l'avis de concertation dans la presse locale

L'avis de concertation a été relayé dans la Presse dans le journal La Provence le 7/03/2023 et dans le journal La Marseillaise le 08/03/2023 (Annexe 2).

Les actions de communication sur la concertation



Le bilan des actions de communication établies pour la concertation préalable est détaillé en annexe 3. Une synthèse des actions est présentée dans ce chapitre.

L'affichage

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

Affichage sur les panneaux MUPI de l'ensemble des stations du réseau de tramway de Marseille (102 faces) du mercredi 5 avril 2023 au mardi 18 avril 2023.



EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE DE LA RUE DE ROME A LA PLACE DU QUATRE SEPTEMBRE

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 le prolongement du réseau de tramway de Marseille.

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway T2 vers l'ouest de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre, dans les 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera du 22 mars 2023 au 30 avril 2023 inclus.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, 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 (plaquette de présentation du projet, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

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 1^{er} et 7^{ème} arrondissements

61 La Canebière - 13001 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h10 et de 13h10 à 16h30

Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements

125 rue du Commandant Rolland - 13008 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 18h00

Mise à disposition de dépliants du projet

Les dépliants (deux et trois volets) de la concertation, à destination du grand public, permettant une appréhension rapide et synthétique de l'opération ont été mis à disposition sur les sites internet de la Métropole en amont du lancement de la concertation et distribués au Pharo, en mairie de secteur du 1/7 et du 6/8.

1000 exemplaires ont été distribués.

Pendant la durée d'ouverture du registre, il y a eu 1953 téléchargements et 1349 visualisations.

Les relations presse

Dans le cadre du lancement de la concertation préalable, un communiqué de presse a été envoyé par la Métropole le 10/03/2023 rappelant les modalités de la concertation et la date de la réunion publique.

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

La communication digitale

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

- site institutionnel de la Métropole
<https://ampmetropole.fr/>,
- site Marseille Change
<https://www.marseillechange.fr/extension-du-tramway-t2-de-la-rue-de-rome-a-la-place-du-4-septembre/>



Les pages internet de l'opération (hors registre numérique) ont recensé plus de **5503 visites sur la période de la concertation**.

La mairie des 1^{er} et 7^{ème} arrondissements a également mis en ligne une actualité concernant la concertation préalable sur leur site internet.



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

Des relances régulières ont été faites durant la période de concertation pour encourager les contributions au registre numérique.

Les publications sur Facebook ont été sponsorisées à plusieurs reprises pour augmenter leur visibilité.



Les publications sur Facebook ont atteint près de 27086 personnes. Les publications sur les autres réseaux ont atteint environ 20478 personnes.

3.3 La réunion publique d'ouverture de la concertation



La réunion de lancement de la concertation s'est déroulée le mercredi 22 mars 2023 à partir de 18h à l'hémicycle du Pharo, siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

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

En présence de madame Catherine PILA, conseillère métropolitaine et présidente de la RTM, monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général de la préfecture des Bouches-du-Rhône, madame Audrey GATIAN, adjointe au maire de Marseille, madame Sophie CAMARD, maire des 1^{er} et 7^{ème} arrondissements de Marseille, madame Sabine BERNASCONI, conseillère métropolitaine, conseillère des 1^{er} et 7^{ème} arrondissements de Marseille et vice-présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône et monsieur Frédéric GUELLE, vice-président délégué à la commission transports mobilité durable, la réunion d'ouverture avait pour objectif de :

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

Une centaine de participants a été comptabilisée.

La réunion a duré environ 3 heures et a recueilli une vingtaine d'interventions de la salle.

Un compte-rendu détaillé de la réunion publique est présenté en annexe 6.

3.4 L'information du public

Le site internet de la concertation

Un site internet dédié à la concertation a été mis en place <https://www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre>.

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

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

- Avis de concertation
- Panneaux d'exposition
- Dépliants

REGISTRE NUMERIQUE
AU SERVICE DE LA PARTICIPATION DÉMATÉRIALISÉE

Le dossier Consulter les contributions Déposer votre contribution

EXTENSION DU RÉSEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE DE LA RUE DE ROME À LA PLACE DU QUATRE-SEPTEMBRE
OUVERT LE 22/03/2023 À 00 HEURE, CE REGISTRE EST CLOS DEPUIS LE 30/04/2023 À MINUIT



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 le prolongement du réseau de tramway de Marseille.

Le projet consiste à prolonger le réseau de tramway de Marseille vers l'ouest de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre, dans les 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera **du 22 mars 2023 au 30 avril 2023 inclus**.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, et en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de donner son avis sur les grands principes de l'opération.

Pendant toute la durée d'ouverture du registre, il y a eu **1953 téléchargements** et **1349 visualisations** des documents mis à disposition sur le site.

Les lieux d'exposition publique

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

- Au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence, Hémicycle du Pharo
- En mairie des 1^{er} et 7^{ème} arrondissements
- En mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements.

Dans ces lieux, 5 panneaux d'exposition ont été installés, permettant au public de s'informer sur le projet, le tracé et ses stations, les modalités de la concertation. Les dépliants de la concertation étaient également mis à disposition.

Les documents supports de l'information au public

Les panneaux d'exposition

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

Cinq panneaux d'exposition ont été réalisés :

- Panneau 1 : le réseau de tramway
- Panneau 2 : les objectifs de l'opération
- Panneau 3 : tracé et calendrier de réalisation
- Panneau 4 : valorisation des sites traversés
- Panneau 5 : la concertation.



Le dépliant d'information



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

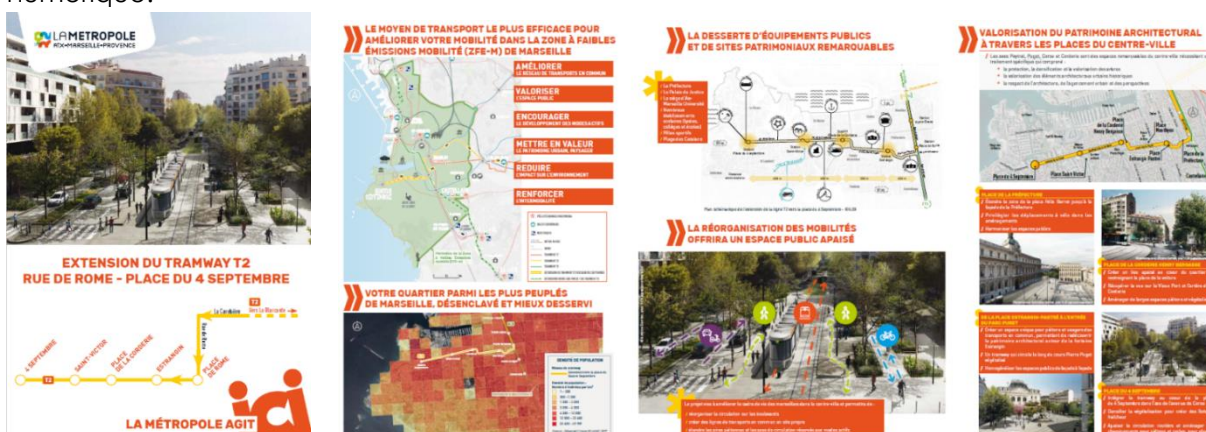
Il a été mis à disposition sur les sites internet de la Métropole, sur les lieux de la concertation.

Les dépliants ont également été mis à disposition lors de la réunion publique.



La brochure d'information trois volets

Une brochure d'information trois volets a également été mis à disposition sur les sites de la concertation, lors de la réunion publique et sur les sites internet de la Métropole et du registre numérique.



Le support d'information de la réunion publique de lancement

Afin d'accompagner la réunion publique de lancement de la concertation, un diaporama de présentation du projet a été diffusé.

3.5 Les modalités d'expression du public

Les registres papier

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

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

48 avis ont été déposés sur les registres papier.

Ces avis ont été déposés sur les registres du Palais du Pharo (39 contributions) et de la Mairie des 1^{er} et 7^{ème} arrondissements (9 contributions).

Le registre numérique

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

Au cours de la concertation, **943 contributions** ont été déposées sur le registre numérique.

Le site du registre numérique a reçu **une centaine de visites le premier jour** de la concertation, passant à près de **300 visites le lendemain de la réunion de lancement**.

Le 29 avril, veille de la clôture de la concertation, le site a atteint un pic de **924 visites en une seule journée**.

Au total, le site a comptabilisé **plus de 9000 connexions sur la durée de la concertation**.

4. LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION

4.1 Bilan quantitatif de la participation du public

**L'ensemble du dispositif de la concertation préalable a mobilisé
près de 7500 personnes**

Plus de **100 participants**

à la réunion de lancement de la concertation

Plus de **7500 visiteurs**

du site internet de la concertation

1 010 contributions

Recueillies sur le registre numérique, papier ou via la réunion de lancement

La mobilisation

L'ensemble du dispositif de la concertation préalable a réuni près de 7500 participants dont :

- Plus de 100 participants à la réunion publique de lancement ;
- Plus de 7500 visiteurs sur le registre numérique ;
- 1010 contributions tous canaux confondus (registre numérique, papier et réunion).

Cette mobilisation témoigne d'une bonne appropriation des différentes modalités d'information et de participation proposées.

La consultation des panneaux et du dépliant de la concertation

Parmi les documents de la concertation mis à disposition sur le site internet, les panneaux ont été visionnés près de 370 fois et téléchargés près de 600 fois, le dépliant (deux volets) a été visionné 300 fois, téléchargé plus de 470 fois et distribué à 300 personnes. Quant à la brochure de la concertation (trois volets), elle a été visionnée plus de 670 fois et téléchargée près de 890 fois.

Au total pendant la durée d'ouverture du registre, il y a eu 1953 téléchargements et 1349 visualisations de documents de la concertation.

L'expression du public

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

Au total, ce sont 1 010 contributions qui ont été recueillies, que ce soient des avis libres et questions sur le registre numérique ou les registres papier, ou des observations émises lors de la réunion de lancement de la concertation.

Moyen d'expression	Nombre d'expressions
Registre numérique	943
Registres papier	48
Lors de la réunion publique de lancement	19
	1 010 contributions

Parmi les contributeurs, on peut noter la participation des institutions ou collectifs associatifs suivants (liste non exhaustive) :

- La Ville de Marseille, à travers la contribution de Madame Camard, maire du 1/7 et de son adjoint Monsieur Soret, en charge des Affaires scolaires, Animation Jeunesse, Éducation à l'environnement pour le secteur du Pharo
- La CCI Aix-Marseille Provence
- Le Collectif Vélos en Ville
- Le Groupe local Europe écologie les verts Cœur de Marseille
- L'association NOSTERPACA
- La Fédération des CIQ du 6^{ème} arrondissement
- La Fédération des CIQ du 7^{ème} arrondissement

Les modalités d'expression en marge du dispositif de la concertation

Parallèlement au dispositif de concertation mis en place, on peut signaler que des réunions ont également été tenues pendant la durée de la concertation à l'initiative de la Fédération des CIQ du 7^{ème} arrondissement :

- Le Mardi 18/04/2023 au 49 rue Charras 13007 Marseille
- Le Lundi 24/04/2023 au CMA 12 rue des lices 13007 Marseille
- Le Mercredi 26/04/2023 au 49 rue Charras 13007 Marseille

Des élus et agents de la Métropole ont pris part à ces réunions pour apporter des précisions sur le projet et répondre aux questions et préoccupations des participants.

La signature d'une pétition était également proposée aux riverains à l'occasion de ces rencontres. Cette pétition a été versée deux fois au registre papier du Palais du Pharo, la première portant 8 signatures et la seconde 8 signatures également.

Enfin, une pétition signée par des commerçants de l'avenue de la Corse, portant 13 signatures, a également été versée au registre papier du Palais du Pharo.

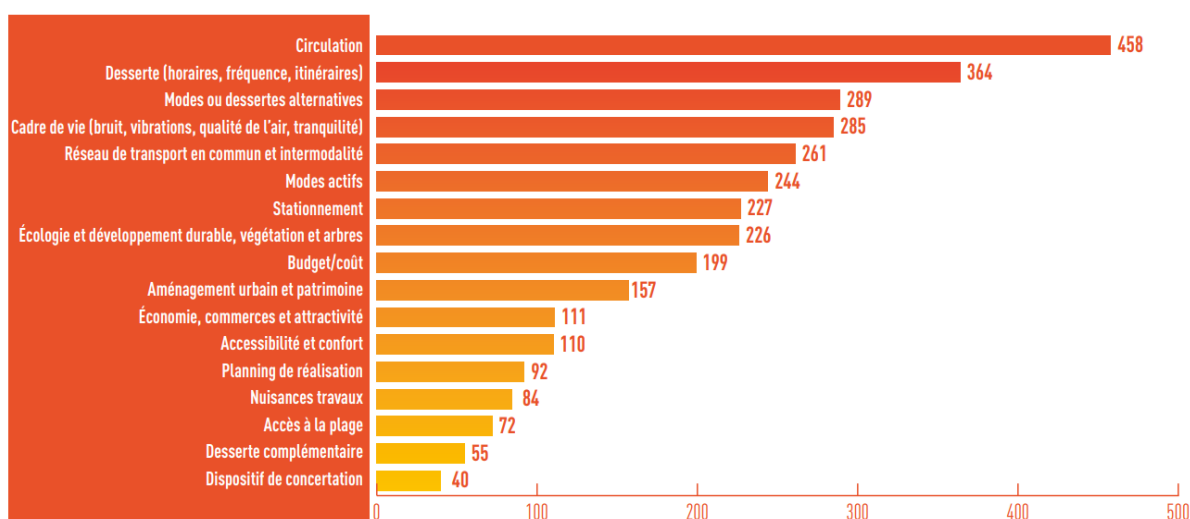
4.2 Des thématiques qui ont mobilisé

Le tableau ci-après met en évidence les thématiques abordées dans les observations du public, toutes modalités d'expression confondues (registres numérique et papier).

Thèmes apportés dans les observations	Nombre de contributions abordant le thème	% des contributions abordant le thème
Circulation	458	46,2%
Desserte (horaires, fréquence, itinéraires)	364	36,7%
Autres modes ou dessertes	289	29,2%
Cadre de vie	285	28,8%
Réseau de transport en commun et Intermodalité (bus, métro, train)	261	26,3%
Modes actifs	244	24,6%
Stationnement	227	22,9%
Environnement / Végétation / Arbres	226	22,8%
Coût de l'opération	199	20,1%
Aménagement urbain et patrimoine	157	15,8%
Economie / Commerces / Attractivité	111	11,2%
Accessibilité et confort	110	11,1%
Planning de réalisation	94	9,3%
Travaux	84	8,5%
Accès au littoral	72	7,3%
Dessertes complémentaires	55	5,5%
Dispositif de concertation	40	4%

La très large manifestation sur la circulation et la desserte du quartier en particulier témoigne des préoccupations et des interrogations de la part des participants sur ces sujets.

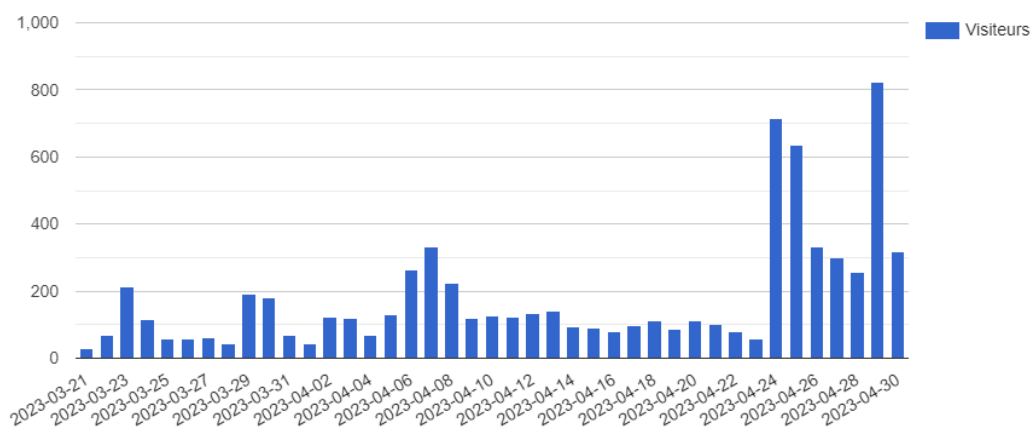
Contributions du public



4.3 Planning des visites

Le graphique suivant montre le nombre de visiteurs sur le site de la concertation du 22 mars au 30 avril 2023.

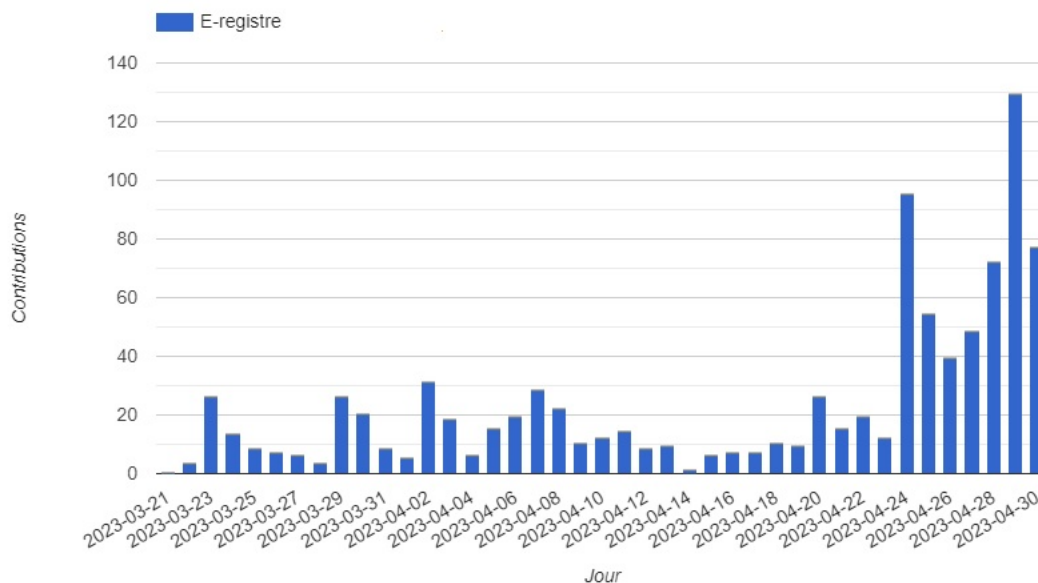
Un visiteur est un internaute. Un visiteur peut donc venir plusieurs fois sur le site du registre et regarder des pages différentes.



4.4 Planning des contributions

Le graphique suivant montre le nombre de contributions déposées sur le registre numérique durant la durée de la concertation, du 22 mars au 30 avril 2023.

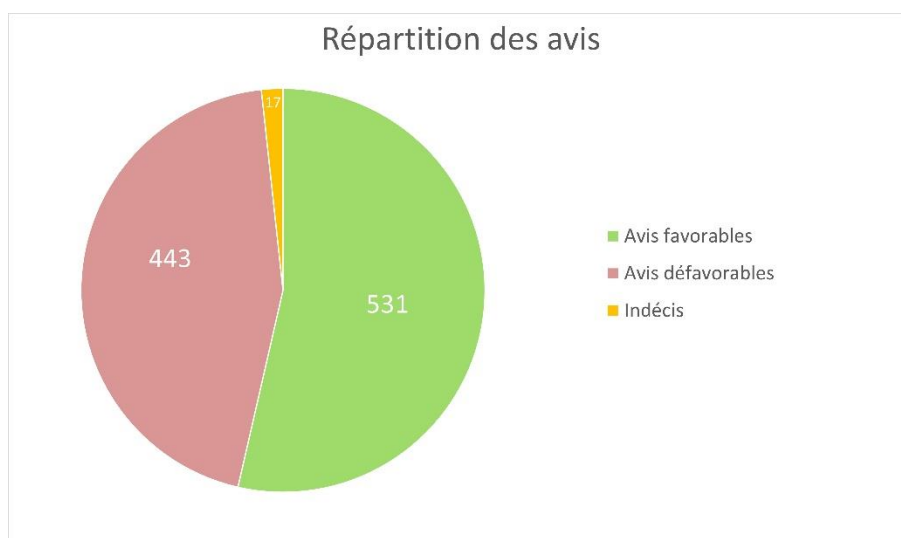
On observe une nette hausse des contributions au cours de la dernière semaine de la concertation avec une moyenne de 73 contributions par jour entre le 24/04/2023 et le 30/04/2023, et 129 contributions comptabilisées l'avant-dernier jour de la concertation.



5. ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS (REGISTRES)

5.1 L'opportunité du projet

Parmi les 991 contributions portées sur les registres (numérique et papier) de la concertation, une majorité (près de 54%) s'est exprimée en faveur de l'opération.



La répartition des avis exprimés en faveur du projet ou en opposition au projet dans les registres s'établit comme suit :

Registres papier et numérique confondus : 991 avis exprimés dont 531 « pour » (soit 54%) et 443 « contre » (45%).

Registre numérique : 943 contributions dont 517 « pour » et 410 « contre ». Une quinzaine de contributeurs sont indécis ou ne se prononcent pas clairement pour ou contre l'opération.

Registres papier : 9 avis ont été exprimés sur le registre de la Mairie des 1^{er} et 7^{ème} arrondissements dont 6 avis « pour » et 3 avis « contre ». 39 avis ont été exprimés sur le registre du Palais du Pharo dont 31 « contre » et 8 « pour ». Aucune contribution n'a été recueillie sur le registre papier de la mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements.

Un projet très attendu par les uns et qui soulève de fortes inquiétudes pour les autres

Considéré par une partie des contributeurs comme un projet destiné aux « touristes » et non aux habitants du quartier, l'opération constitue pour d'autres une opportunité de « recoudre Marseille du centre vers sa façade maritime » et d'offrir un accès facilité à la mer à tous les Marseillais.

Les contributeurs favorables au projet soulignent l'important retard de la ville de Marseille en matière de transports publics, comparativement aux autres métropoles françaises. Ils pointent les problèmes de congestion routière, bruit, pollution, stationnement anarchique qui « gangrènent » le quartier, une desserte en transports en commun insuffisante, saturée et absente en soirée. Ils voient dans le tramway une alternative fiable et écologique à la voiture pour se déplacer, une opportunité de requalifier et végétaliser l'espace public en assurant une répartition modale au profit des mobilités actives tout en assurant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Les principaux arguments avancés contre le projet d'extension portent en premier lieu sur le coût de l'opération au regard de sa longueur ou de son bénéfice en termes de desserte ou d'écologie (46,6 %), le doublonnage de lignes existantes dans un quartier déjà bien desservi par les bus (42,1 %), la suppression de l'accès au tunnel et les itinéraires de report liés à la modification de la trame circulaire.

Parmi les avis exprimés contre l'extension, plus de 160 contributions proposent de remplacer le tramway par un autre mode (trolley bus ou bus électriques) ou d'augmenter la fréquence des lignes de bus existantes, notamment en soirée ou pendant les vacances (suppression des horaires verts). Pour un tiers des opposants au projet, d'autres quartiers sont prioritaires pour la réalisation d'infrastructures de transports.

Arguments exprimés dans les observations	Nombre de fois où l'argument est abordé	% des avis négatifs dans lesquels l'argument est abordé
Coût de l'opération / Bénéfice insuffisant	206	46,6%
Desserte bus suffisante	186	42,1%
Suppression de l'accès au tunnel et itinéraires de report	176	39,8%
Nuisances (travaux / cadre de vie)	163	36,9%
Autres modes (bus électriques, trolley, voies dédiées, augmentation de la fréquence des bus...)	161	36,4%

Autres quartiers prioritaires pour des projets de transports en commun	150	33,9%
Suppression de parkings/stationnements payants	118	26,7%
Abattage des arbres et impact patrimonial	101	22,9%
Suppression de liaisons de bus directes (Timone, université) / éloignement des stations	87	19,7%
Impact économique des travaux pour les commerçants	56	12,7%
Aménagements de voirie sans tramway	44	10,0%
Projet non abouti	18	4,1%

Des propositions de solutions alternatives au tramway

Parmi les arguments invoqués par les opposants au projet, le tramway est considéré comme surdimensionné pour le trafic attendu et non nécessaire pour effectuer des aménagements de surface (trottoirs larges, suppression du stationnement, végétalisation). Pour certains, la topographie et le maillage des rues ne se prêtent pas à l'insertion d'un tramway.

Une solution alternative de trolleybus est proposée dans une cinquantaine de contributions comme moins coûteuse, moins consommatrice d'espace, plus rapide à mettre en place, moins perturbatrice de la trame circulatoire et plus flexible que le tramway.

Une dizaine de contributeurs soulignent cependant que la solution trolleybus proposée se heurtera aux mêmes difficultés que les bus actuels (pris dans les embouteillages) et sera d'une capacité insuffisante, en plus d'entraîner une rupture de charge au niveau de la Préfecture.

La solution d'une desserte bus augmentée sur des voies réservées est également avancée au titre des alternatives. Là encore, quelques participants soulignent qu'un BHNS est insuffisant pour assurer la desserte nécessaire et que la largeur d'un tramway - inférieure au BHNS - permet de conserver les alignements d'arbres.

Le passage à l'électrique de la flotte bus existante est une autre alternative évoquée dans une cinquantaine de contributions, de même que l'augmentation de la desserte existante ou des mesures visant à améliorer les conditions de circulation (contrôles de police pour limiter les stationnements sur les voies de circulation, par exemple.).

Enfin, 10% des contributeurs proposent une requalification des voiries, une remise en état des routes et trottoirs, le développement des modes doux et des espaces verts sans réalisation d'un tramway.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant le choix du mode tramway

L'insuffisance de la desserte en mode de transports lourds de type métro et tramway est un constat qui concerne l'ensemble du territoire métropolitain.

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

Le choix du mode tramway s'inscrit aussi dans une volonté de restructuration du réseau de tramway optimisée avec une exploitation en croix : ligne T2 entre la Blancarde et la place du 4 septembre, ligne T3 entre Gèze et la Gaye et le maintien de la ligne T1 entre Noailles et Les Caillols.

Cette nouvelle configuration présente l'avantage de réorganiser de manière pertinente le réseau de transports, en réduisant notablement le tronc commun actuel entre T2 et T3 (2 500 m à 670 m), au bénéfice d'une desserte supplémentaire dans un quartier dense et à ce jour non desservi par un mode de transport lourd.

En terme d'exploitation, cette simple réorganisation génère une faible augmentation des kilomètres parcourus sur le réseau (+3%), ce qui optimise grandement les coûts d'exploitation du réseau.

Par ailleurs, avec le projet, ce réseau de tramway restructuré prévoit une augmentation de la fréquentation de plus de 24%. Le projet permettra en outre de transporter plus de 70 000 voyageurs/j pour l'intégralité de la ligne T2, dont 22 700 voyageurs/j sur l'extension.

Concernant les propositions de trolleybus à la place du tramway, il est important de noter qu'un trolleybus introduit un nouveau mode de transports sur Marseille et engendrerait une rupture de charge avec le tramway circulant sur la rue de Rome. Dès lors, cette configuration ne contribue pas à la création d'un réseau de transport performant, avec un « effet réseau », optimisant les coûts d'exploitation.

Les seules villes en France exploitant encore un réseau de trolleybus sont : Limoges, Saint-Etienne et Lyon. La ville de Nancy ayant récemment arrêté l'exploitation de son tramway sur pneus, va engager les travaux pour accueillir un trolleybus en 2024. Dans ce dernier cas, il s'agit plutôt d'un choix par défaut, visant à amortir les investissements déjà réalisés. Un élargissement de la plateforme est ainsi prévu afin qu'elle puisse accueillir le service de trolleybus.

La circulation des trolleybus doit aussi, tout comme le tramway, être envisagée en site propre. Or, ce mode de transport n'étant pas un système guidé, comme peut l'être un tramway qui circule sur des rails, la largeur de sa plateforme roulable est nécessairement plus large (7 m contre 6 m, en alignement droit hors contraintes de giration).

Le maintien de l'ensemble des usages (voies de circulation, modes doux) conduirait dès lors à abattre plusieurs alignements d'arbres, notamment sur l'axe Corse-Corderie, incompatible avec les exigences de l'AVAP.

Au-delà de ces contraintes d'insertion du trolleybus, il faut également considérer la capacité de transport des voyageurs. En effet, à partir d'une densité de quatre personnes par mètre carré, la capacité d'un trolleybus (ou d'un bus à haut niveau de service (BHNS)) serait de l'ordre de 150 places, tandis que le tramway de Marseille (40 mètres) a une capacité de 267 places.

Avec une fréquence de 6 minutes : un trolley transporte près de 1 500 personnes par heure et un tramway 2 670 personnes par heure. Or, les études évaluant les capacités de voyageurs mettent en évidence un besoin de 1 530 voyageurs sur l'inter-station la plus chargée à la mise en service. Donc, un trolleybus ne permet pas de répondre à la demande, et ce dès la mise en service de la ligne.

Enfin, les dépôts actuels de la RTM ne sont absolument pas conçus et dimensionnés pour accueillir des trolleybus. La RTM a engagé le renouvellement de son parc d'autobus vers des véhicules entièrement électriques à l'horizon 2023/2035. La mise en place d'un trolleybus à Marseille nécessiterait d'adapter les dépôts des véhicules avec un surcoût d'environ 30 M€ HT.

Des questions concernant les bénéfices du projet et le montant de l'investissement

Près de la moitié des avis négatifs exprimés estiment que le coût de l'opération est trop important au regard de la longueur de l'extension (2,1 km), des bénéfices du projet, du besoin

de desserte, de la fréquentation projetée, du gain de temps ou du bilan écologique du tramway.

Ils proposent que l'investissement soit affecté à d'autres dépenses, qu'il s'agisse de construction d'infrastructures de transport dans d'autres quartiers ou de développement du réseau de bus, de construction ou de rénovation d'hôpitaux, d'écoles ou de piscines, de gestion des déchets ou de la propreté.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant l'investissement

Le coût global de l'opération d'extension du tramway vers la place du 4 septembre est évalué à 75 M€ HT. Le coût des travaux est estimé à 48 M€ HT pour la partie infrastructures tramway et à 12 M€ HT pour le projet connexe de parking souterrain. Le ratio du montant des travaux par kilomètre est de 23 M€ HT, ce qui est un montant standard pour un projet de tramway en milieu urbain.

Les premières études analysant les indicateurs socio-économiques montrent une rentabilité élevée du projet (taux de rentabilité supérieurs à 12%). Des analyses complémentaires seront engagées dans la suite du projet.

Il est ainsi constaté que dès 2035, la somme des avantages actualisés compense la somme des coûts actualisés. La réalisation du projet d'extension du tramway de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre apparaît donc très opportune au regard des indicateurs socio-économiques. Elle apportera par ailleurs un potentiel de développement supplémentaire dont pourront bénéficier l'ensemble des acteurs économiques de l'agglomération et les habitants, retrouvant quant à eux un environnement et une qualité de vie nettement améliorés.

En outre, le secteur du projet d'extension du tramway vers la place du 4 septembre est compris dans le périmètre de la zone à faible émissions mobilité (ZFEm) du centre-ville élargi de Marseille. Cette ZFEm vise à améliorer considérablement la qualité de l'air de la commune et s'inscrit dans une politique globale de mobilité durable. Cette mesure réglementaire intervient en complémentarité avec le déploiement en cours des projets d'infrastructures lourdes de transport collectif, comme le projet d'extension du tramway vers la place du 4 septembre.

Enfin, concernant les financements du projet : l'inscription du projet dans le plan « Marseille en Grand » permet d'assurer une partie significative du financement du projet par l'Etat. D'autres partenaires institutionnels de la Métropole seront aussi sollicités, en particulier le Département.

5.2 Les différents modes dans l'espace public

La circulation

La circulation automobile a largement mobilisé les participants, révélant les préoccupations liées à ce sujet, pour ce qui concerne la situation existante et les phases des travaux ou d'exploitation du tramway.

La congestion routière du quartier est une préoccupation pour la grande majorité des contributeurs, tant du côté de ceux qui estiment que le quartier est « gangrené par les voitures » et souhaitent que le projet permette de repenser la place de la voiture dans un quartier qui jouxte un accès autoroutier, que pour ceux qui s'inquiètent d'une aggravation de la situation avec l'arrivée du tramway.

« La quasi-totalité de l'espace public est consacré aux voitures : pas de parcs, pas ou peu d'arbres dans les rues du quartier, des trottoirs ridicules et un stationnement

anarchique et omniprésent. Comme si nos rues, notre espace public, n'étaient qu'un immense parking. »

« OUT les voitures. On en peut plus ! »

« L'interdiction de circulation dans le centre agrandi de Marseille, c'est pour quand ? »

« Quelle ville aujourd'hui autorise une circulation automobile de cette envergure en centre-ville ? »

« L'ère de la voiture partout avec les trottoirs encombrés, c'est fini on ferme cette parenthèse de l'histoire ».

De façon marginale, quelques participants précisent être opposés à la diminution de l'usage de la voiture en ville.

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

Parmi les contributions abordant les problématiques de circulation et congestion routière, les participants opposés au projet craignent que le tramway vienne aggraver la situation, tant pendant la phase travaux qu'après sa mise en service.

Ils soulignent que la circulation de transit, en provenance des quartiers Sud de Marseille notamment, ne sera pas absorbée par le tramway et conduira à des engorgements sur des voies de circulation réduites.

Quelques participants soulignent que cette circulation de transit est générée par le péage et le coût du tunnel Prado-Carénage et demandent donc qu'il soit rendu gratuit pour permettre le contournement du centre-ville. L'interruption des travaux du Boulevard Urbain Sud est également évoquée comme source de trafic de transit vers l'échangeur du Carénage.

Une quinzaine de contributeurs soulignent que la réalisation de la piste cyclable et la réduction à une voie du boulevard Charles Livon ont déjà aggravé les conditions de circulation et préfigurent les embouteillages que pourrait provoquer le tramway.

« Déjà avec la suppression des voies sur Charles Livon c'est la panique tous les jours »

« L'impact de la piste cyclable Charles Livon sur le temps de parcours automobile est déjà majeur »

... une alternative écologique et de qualité à la voiture pour d'autres

De nombreux riverains attendent au contraire de l'arrivée du tramway une incitation à abandonner sa voiture au profit des transports en commun, pour aller travailler et pour les déplacements en soirée notamment.

« L'usage de la voiture est bien souvent une solution par défaut »

« Développer les transports comme celui-ci permettra de laisser la voiture au garage au profit du tram pour aller travailler »

« Si nous avions un service de transports en commun à la hauteur de la deuxième ville de France, beaucoup de véhicules resteraient au garage »

Ils sollicitent à ce titre la mise en œuvre de mesures incitatives (voire contraignantes) visant à encourager le report modal, en premier lieu la réduction de l'emprise accordée à la voiture au profit des autres modes (vélos, piétons) ou la création d'un parking relais au 4 septembre en lieu et place d'un parking résidents.

« Le monopole de la voiture sur l'emprise de la voirie n'est pas rediscuté alors que c'est un axe majeur à prendre en considération »

Une forte opposition à la suppression du tourne-à-gauche de la rampe Saint-Maurice

Les contributions révèlent une forte mobilisation des riverains concernant le schéma circulatorio envisagé avec la suppression du tourne-à-gauche vers la rampe Saint-Maurice pour les véhicules en provenance de la place du 4 septembre et remontant l'avenue de la Corse.

Cette suppression est jugée pénalisante car la rampe Saint-Maurice absorbe les trajets vers l'extérieur de la ville qui ne peuvent pas se reporter sur le tramway.

« Si j'habite ce quartier, c'est parce que je veux vivre à Marseille mais je travaille en dehors »

« On ne peut pas toucher à l'accès de cette voie de première importance sous peine de provoquer une panique sans nom »

Certains participants qui ne s'opposent pas au projet, voire le plébiscitent, s'inquiètent eux aussi de la suppression du tourne-à-gauche de la rampe Saint-Maurice et des reports de circulation envisagés et demandent que des solutions alternatives soient étudiées.

Des inquiétudes liées aux itinéraires de report

Plus d'un tiers des avis négatifs au sujet de l'opération concernent les itinéraires de report pour accéder au tunnel. La saturation de l'accès à l'échangeur du Carénage à certaines heures de la journée est notamment soulignée dans les contributions.

Les riverains s'inquiètent des embouteillages que pourrait générer le nouveau plan de circulation, de la complexification des itinéraires, des sens de circulation qui seront maintenus ou supprimés dans le quartier, des traversées de plateforme qui seront autorisées, de l'accessibilité du secteur en voiture, notamment pour les services de secours.

Des riverains de l'avenue Pasteur et de la rue Girardin redoutent spécifiquement la modification de la trame circulatorio et le report possible des véhicules sur ces deux axes, et rejettent le projet à ce titre.

Ils précisent que le projet prévoit *« le détournement du trafic de la rampe Saint-Maurice non habitée vers l'avenue Pasteur densément peuplée »* et déjà embouteillée.

« Avec ce projet l'avenue Pasteur va devenir une autoroute, un nid de pollution »

Des contributeurs s'inquiètent également d'un report de trafic et de stationnement sur des rues adjacentes plus étroites, comme les rues Sainte, Neuve Sainte Catherine ou Sauveur Tobelem.

Deux contributions signalent enfin la présence de deux établissements scolaires situés de part et d'autre de la rue du Rempart et s'inquiètent également de voir cette rue devenir un itinéraire d'accès à la rampe Saint-Maurice.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant les impacts du projet sur la trame circulatorio

L'insertion d'un tramway entraîne une nouvelle répartition des espaces publics entre les différents modes de transports, en faveur des modes collectifs et des modes actifs.

La Métropole a bien noté au travers de l'expression et de la mobilisation de nombreux habitants, la forte sensibilité liée à la modification de la trame circulatorio, notamment la suppression du tourne-à-gauche de la rampe Saint-Maurice et le report des circulations sur d'autres axes, en particulier l'avenue Pasteur.

En conséquence la Métropole s'engage à étudier de nouvelles variantes de trame circulaire permettant d'évaluer et quantifier les reports de trafic sur les voiries adjacentes ainsi que la pertinence de certains sens de circulation. Le choix du plan de circulation à retenir sera éclairé par les analyses multicritères ainsi que les avis du public et des partenaires institutionnels.

Le stationnement

La question du stationnement est abordée dans près d'un quart des contributions recueillies lors de la concertation, toutes tendances confondues, démontrant également les fortes préoccupations liées à ce sujet.

De manière générale, les riverains s'inquiètent des répercussions de l'arrivée de la ligne de tramway sur le stationnement existant, avec la suppression de 500 places en surface, principalement sur le Cours Pierre Puget, mais aussi le long de l'avenue de la Corse et du boulevard de la Corderie.

Ils pointent aussi la disparition de places de stationnement au cours des dernières années et la difficulté de trouver une place dans le quartier.

La compensation des places de stationnement supprimées

En réponse à cette préoccupation, une forte demande est exprimée en faveur d'une compensation des places de stationnement supprimées, notamment du fait que le projet est réalisé sur une portion principalement constituée d'immeubles anciens sans parking intégré.

Les observations démontrent une forte attente des habitants pour que le parking Dessemont soit réalisé en accompagnement de la mise en service de l'extension, mais aussi des inquiétudes par rapport à l'absence de parkings sur la partie centrale et le secteur Est du tracé.

Plusieurs contributeurs estiment que le parking projeté sera insuffisant.

La mise en place d'un stationnement payant constitue une autre préoccupation des riverains. Certains refusent catégoriquement cette possibilité : « *On parle de parkings mais j'ose espérer que vous parlez de places gratuites ! Hors de question que l'on paye* », d'autres souhaitent que le prix soit adapté pour les résidents.

Certains riverains s'interrogent également sur la possibilité que des places résidents supplémentaires soient proposées par la Métropole dans les parkings existants.

La réduction du stationnement

A contrario, des contributeurs favorables au tramway voient dans la suppression du stationnement en surface l'opportunité de libérer l'espace public d'une voiture omniprésente et envahissante et de requalifier les emprises, notamment « *le Cours Pierre Puget, complètement défiguré et dénaturé par ce parking central très laid* ».

Parmi eux, certains sont favorables à la réalisation de parkings souterrains, permettant de libérer la voirie tout en compensant le stationnement.

Pour quelques-uns, il est au contraire nécessaire de limiter le stationnement et de ne pas compenser les places supprimées, pour réduire l'usage de la voiture et limiter le flux de nouveaux véhicules.

Il est également suggéré de rendre le stationnement en voirie payant car « *de nombreuses voitures restent garées plusieurs mois et souvent à cheval sur les trottoirs ou passage piétons, mettant en danger la circulation des piétons* ». Ainsi, « *le stationnement (même résidentiel) devrait être supprimé ou à défaut ralenti par l'augmentation des tarifs pour éviter des voitures qui ne bougent jamais* ».

Le parking riverains de la place du 4 septembre

La faisabilité technique du parking projeté sous la rue Dessemond fait l'objet de plusieurs contributions, notamment au sujet de la nature du sous-sol et de la présence d'eau à faible profondeur.

Quelques contributeurs demandent de diversifier l'usage et la destination du parking, actuellement prévu pour les résidents et souhaitent par exemple en P+R, afin d'augmenter l'attractivité du tramway pour les utilisateurs des transports en commun, le vélo, le covoiturage et l'autopartage.

Le maintien des accès aux parkings privés

Plusieurs riverains s'inquiètent du maintien des accès aux parkings privés en phase travaux et en phase définitive et de la manière dont ils pourront accéder à leurs garages avec la nouvelle trame circulatoire, notamment sur le boulevard de la Corderie.

Les autres demandes de stationnement (commerces, livraisons, arrêts minute)

Enfin, certains avis portent sur le stationnement le long de l'itinéraire, notamment pour les personnes à mobilité réduite, les livraisons et les arrêts-minute, qui doivent être prévus en dehors des voies de circulation, afin d'éviter les stationnements intempestifs sur chaussée qui provoquent aujourd'hui des perturbations.

Le stationnement occasionnel, comme la possibilité de charger/décharger son véhicule, effectuer un déménagement ou recevoir ponctuellement des visiteurs, suscite des questionnements et des inquiétudes.

Quelques participants s'interrogent sur les impacts de l'opération en termes de suppression du stationnement spécifiquement pour les commerces et les diverses institutions qui jalonnent le parcours, en particulier autour du palais de Justice, de la rue Breteuil ou de la rue Paradis. Des commerces réclament le maintien du stationnement pour la pérennité de leur activité (voir rubrique commerces).

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

L'insertion du tramway sur le Cours Pierre Puget, le boulevard de la Corderie et l'avenue de la Corse nécessite la suppression d'une grande partie du stationnement de surface existant actuellement sur ces axes, ce qui permettra notamment d'apaiser les espaces publics ainsi libérés pour d'autres usages. Le projet conduit à la suppression de près de 500 places de stationnement de surface (200 places côté cours Puget / boulevard Peytral et 300 places côté boulevard de la Corderie / avenue de la Corse).

La Métropole est consciente de l'impact que peut représenter cette mesure pour les résidents et riverains. C'est pourquoi, afin de compenser les places de stationnement de surface supprimées sur le secteur ouest du projet, il est prévu la réalisation d'un parking souterrain rue du Capitaine Dessemond (environ 235 places sur 5 niveaux 80 % réservés aux résidents). Ce projet de parking est situé en dehors du périmètre de l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP). La rampe d'entrée du parking est prévue à l'ouest de la rue du capitaine Dessemond et la rampe de sortie du parking est prévue rue Charras.

La section Est du parcours comprend plusieurs parkings publics (Préfecture, Puget, Monthyon, Corderie). Dans le cadre de la procédure de renouvellement du contrat de délégation de service public des parkings Corderie, Monthyon, Baret, une augmentation du quota de places

résidents est envisagée, permettant de réserver près de 320 places de stationnement résidents supplémentaires, 220 places supplémentaires à Corderie, 80 places supplémentaires à Baret, 20 places supplémentaires à Monthyon). Au total, la Métropole prévoit de restituer 508 nouvelles places de stationnement résidents.

Des aménagements cyclables attendus

Un quart des observations portent sur le développement des modes actifs.

« Rééquilibrer les usages permettra une meilleure pratique de la ville pour tous, et pour tous les âges ! »

Certains contributeurs déplorent en effet que Marseille soit *« dernière de la classe en matière de ville cyclable ou ville pour les piétons »*.

Favoriser les modes doux dans le partage de l'espace public

La question du rééquilibrage de la voirie au profit des modes actifs est soulignée dans de nombreuses contributions, quitte à revoir le plan de circulation pour réduire la place de la voiture, supprimer des voies de circulation et prévoir des sens uniques si besoin, afin de libérer l'espace suffisant à des aménagements cyclables réglementaires et qualitatifs.

« Il faut revoir en profondeur la répartition de l'espace dévolu aux différents modes de transport en fonction de leurs externalités positives ».

« Il faut se projeter en 2030, à sa livraison et imaginer que le tramway sera celui des 40 prochaines années. A cet horizon, la mobilité DOIT être DECARBONÉE. Aussi, il est nécessaire de revoir la trame circulatoire sur l'axe du tramway et autour afin de laisser au maximum une seule voie et un seul sens de circulation pour les voitures sur l'axe du tramway. Ceci permettra d'offrir une vraie piste cyclable sur l'axe et des circulations piétonnes confortables. »

Garantir la cohabitation entre les modes et limiter les conflits d'usage

La cohabitation des différents modes sur des emprises de voirie restreintes soulève des inquiétudes quant aux conflits d'usages entre les vélos et les voitures d'une part, entre les vélos et les piétons d'autre part.

Les contributeurs cyclistes demandent donc la réalisation de pistes cyclables sécurisées et séparées des autres flux, le long de l'itinéraire du tramway.

« C'est en faisant de la place sécurisée pour les vélos qu'on arrive à développer son usage. J'espère que les itinéraires seront crédibles et non une simple bande sur chaussée »

Ils soulignent que trop de vélos à Marseille sont aujourd'hui obligés d'emprunter les voies du tramway, par exemple sur la rue de Rome, ce qui présente des risques et génère des accidents.

« Ne refaites pas l'erreur du tramway de la rue de Rome »

Les aménagements réalisés sur le boulevard Longchamp, le Boulevard Chave ou la rue de la République, qui maintiennent et superposent les usages, sont également jugés problématiques.

Prévoir des aménagements conformes à la loi, continus, sécurisés et adaptés

Les avis émis par les cyclistes et collectifs d'usagers soulignent principalement l'absence de pistes cyclables et d'aménagements cyclables règlementaires ou conformes aux recommandations du CEREMA dans les documents présentés à l'occasion de la concertation.

La continuité, la sécurisation et la sanctuarisation des aménagements cyclables sont jugées essentielles pour garantir la crédibilité des aménagements.

Les usagers souhaitent que les équipements soient pensés pour séparer les cycles des autres usagers et empêcher les stationnements très gênants (par exemple en aménageant des espaces livraisons pour les voitures).

Il est demandé de réaliser des pistes suffisamment larges pour faire circuler des vélos mais aussi, par certains contributeurs, des vélos cargos et des vélos remorques et de prévoir des virages avec des angles adaptés.

L'accessibilité des stations pour les modes actifs constitue un dernier point de préoccupation, les usagers demandant de prévoir des arceaux et des stationnements adaptés pour les vélos le long de l'itinéraire du tramway et notamment aux stations.

Connecter les aménagements cyclables

Il est demandé que les aménagements cyclables réalisés dans le cadre du projet soient bien connectés au réseau cyclable existant, notamment la piste cyclable de la Corniche.

Un contributeur suggère également d'utiliser la deuxième voie de rampe Saint-Maurice pour créer une liaison supplémentaire vélos/piétons ne présentant pas de passage d'escalier entre le Vieux Port et le quartier Saint Victor.

Concier avec les associations d'usagers

Plusieurs contributeurs du registre suggèrent enfin que des associations et collectifs cyclistes soient associés à la conception des aménagements.

Eléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant les aménagements cyclables

Les modes actifs sont bien pris en compte dans les aménagements.

L'aménagement des axes empruntés par le tramway est largement dépendant de la contrainte de maintien des arbres existants, dont les alignements doivent être préservés au titre de l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP).

Les études relatives aux variantes de circulation intégreront des aménagements cyclables spécifiques complémentaires. Les aménagements cyclables sur chaque tronçon de l'extension seront en outre présentés au public et aux différents partenaires du projet lorsque les études d'insertion détaillées auront été établies et notamment dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

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

Accessibilité et sécurité pour les piétons

Des secteurs où la circulation piétonne est difficile

Les avis soulignent la difficulté à circuler à pied dans les secteurs concernés par l'opération, en particulier sur le cours Pierre Puget (avec des trottoirs étroits et un espace central occupé par le parking), sur le boulevard de la Corderie et l'avenue de la Corse, où les véhicules stationnés empiètent régulièrement sur les cheminements piétons.

Il est par conséquent demandé de prévoir des trottoirs suffisamment larges dans le cadre du projet pour rendre les cheminements praticables par les piétons et confortables.

« Sur l'avenue de la Corse avec une voirie très large nous avons un stationnement sur trottoir qui ne permet même pas aux piétons de se croiser, une honte ».

Des demandes de prise en compte de la mobilité des personnes à mobilité réduite

Quelques participants soulignent les difficultés rencontrées pour l'accessibilité au réseau de transport existant pour les personnes à mobilité réduite, en particulier aux arrêts de bus, en raison de la hauteur entre le marchepied et le trottoir ou de la présence de véhicules stationnés qui ne permettent pas aux bus de s'approcher des arrêts.

Le confort et l'accessibilité du mode tramway aux personnes à mobilité réduite (PMR) est souligné dans plusieurs contributions, où il est généralement jugé plus pratique que le bus ou le métro.

« Dans cette partie du 7^{ème} arrondissement, c'est le confinement tous les jours pour les PMR ».

La séparation des usages / la sécurisation des piétons

Comme cela a déjà été souligné par les usagers des aménagements cyclables, les piétons s'inquiètent eux aussi des conflits d'usage avec les vélos dans le cas d'aménagements trop exigus et demandent la sécurisation des trottoirs et des aménagements distincts pour les cycles et les piétons.

Eléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant les piétons et l'accessibilité

Le projet d'extension du tramway sera accompagné d'un réaménagement de l'espace public de façade à façade, ce qui va permettre la mise aux normes de l'accessibilité des espaces publics concernés par le tracé. La largeur résiduelle des trottoirs résulte de la prise en compte de l'ensemble des usagers (circulations, liaisons, terrasses, modes doux), couplée à l'exigence de maintien des arbres. Un des objectifs du projet reste malgré tout d'offrir une largeur de trottoir plus confortable qu'actuellement.

Les stations et les rames de tramway seront accessibles aux Personnes à Mobilités Réduites. En outre, les aménagements seront pensés pour limiter les conflits d'usages.

5.3 Le tracé et l'implantation des stations

Des demandes de dessertes alternatives

Un tracé jugé redondant

Compte tenu de l'existence de plusieurs lignes de bus desservant le secteur, des participants s'opposent au projet car ils considèrent que le tracé du tramway constitue une redondance de transports aux dépens de quartiers actuellement non desservis.

Priorité aux quartiers Nord

Parmi les contributeurs opposés au projet, un tiers d'entre eux estiment que le tramway n'est pas prioritaire dans un quartier déjà bien desservi par les bus, et que les investissements doivent être réalisés dans d'autres quartiers de la ville, nettement moins pourvus en transports.

Plusieurs d'entre eux s'opposent au projet considérant qu'il est réalisé pour les touristes et les vacanciers, dans des secteurs aisés de la ville.

Ces avis demandent donc que priorité soit donnée à la desserte de la Belle de Mai, des quartiers Nord, de Saint-Henri, Saint-Antoine, Saint-Mitre, Sainte-Marthe, Le Merlan, Bon Secours, Saint-Gabriel, l'Estaque ou de l'hôpital nord, dans lesquels les besoins de transports sont importants.

« La politique d'apartheid du transport doit cesser »

Une contribution promeut également la réalisation d'un tramway des collines entre les Aygalades et la Barasse.

Des contributeurs favorables au projet soulignent néanmoins que les projets ne doivent pas être mis en opposition, mais portés de front dans la mesure où tout projet de transport sur Marseille est nécessaire au regard des enjeux sociétaux et environnementaux : *« Nous ne devrions pas avoir à choisir entre cette ligne et une ligne qui desservirait les quartiers nord. ELLES SONT TOUTES NECESSAIRES »*.

Le Sud et l'Est marseillais

Parmi les autres dessertes évoquées, les contributeurs souhaitent vivement le développement de moyens de transports lourds dans les quartiers Est de la Ville notamment La Capelette, Saint Loup, Pont de Vivaux, La Valentine, Saint Marcel, Romain Rolland, et au-delà la vallée de l'Huveaune et Aubagne.

On note en particulier de la part de la CCI Aix-Marseille-Provence une demande d'amélioration de la desserte par des infrastructures « lourdes » des principaux pôles d'emploi en périphérie de la ville.

Au Sud, les avis expriment des demandes de desserte des quartiers Bonneveine, La Rouvière, Pointe Rouge, Luminy. Des dessertes en tramway entre Dromel et Blancarde ou entre Le Cabot et Vieille Chapelle sont aussi évoquées et jugées plus utiles.

Des contributeurs suggèrent également de favoriser l'accès aux plages du Prado ou à la Pointe Rouge, plutôt qu'à la Plage des Catalans, en réalisant par exemple un tramway entre la place Castellane et la Pointe-Rouge ou entre le Rond-Point du Prado et le David.

Un tracé alternatif vers la Corniche

Enfin, quelques avis suggèrent de réaliser une desserte alternative des Catalans depuis le Vieux Port en empruntant le Boulevard Charles Livon pour accéder à la Corniche.

Des propositions de prolongement de l'extension

Parmi les contributions favorables au projet et à son développement ultérieur, certains regrettent que le tracé ne soit pas prolongé au-delà du terminus du 4 septembre et expriment une demande de desserte complémentaire en direction de la Corniche, a minima jusqu'à la plage des Catalans pour certains, jusqu'au boulevard Augustin Cieussa afin de desservir le Vallon des Auffes et Malmousque pour d'autres.

Plusieurs avis suggèrent un prolongement du tracé le long de la Corniche jusqu'à l'Escale Borély, la Pointe Rouge, la Madrague de Montredon, Les Goudes, ou même un tracé en boucle sur l'avenue du Prado permettant de relier l'extension Sud du T3 en cours de réalisation.

« Le véritable intérêt de ce tramway serait donc qu'il soit prolongé sur toute la Corniche, puis sur l'avenue du Prado (parc Borély etc) afin de faire une boucle et rejoindre ainsi le tramway que vous développez depuis Castellane ».

A l'autre extrémité de la ligne, des contributeurs proposent que le tramway prenne la direction de la Belle de Mai en remplacement de la gare de La Blancarde et relie ainsi directement le quartier de la Belle de Mai aux Catalans.

Une liaison Castellane – Place du 4 Septembre est également suggérée, de même qu'un prolongement au-delà de la Préfecture jusqu'au Métro M2 Notre-Dame du Mont.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant le tracé

Le projet de tramway jusqu'à la place du 4 septembre est inscrit dans les documents de planification de la mobilité (Plan de Déplacements Urbains puis Plan de Mobilité) depuis de nombreuses années. En effet, cette extension était prévue dès la première phase de réalisation du réseau de tramway de Marseille (lignes T1 et T2). C'est dans le cadre de ces documents que sont définis les projets de transports en commun programmés.

Le projet fait actuellement partie des 15 projets prioritaires du plan d'investissement plan « Marseille en Grand » initié par le Président de la République en septembre 2021. Ce projet d'extension du réseau de tramway de Marseille vers la place du 4 septembre s'inscrit ainsi dans une stratégie de mobilité globale sur l'ensemble du territoire de la Métropole.

Le principal enjeu de ce projet est de desservir l'un des secteurs des plus densément peuplés de Marseille. Près de 42 000 habitants et près de 27 000 emplois seront desservis par le tramway dans les 500 mètres autour du tracé de l'extension. Il s'agit aussi du dernier secteur de l'hyper-centre de Marseille non desservi par un mode de transport en commun capacitaire.

La présente opération est à considérer comme une des étapes d'un plan d'actions visant à développer une offre structurante de transport à l'échelle du territoire. D'autres extensions du réseau de tramway sont également prévues, pour compléter la desserte du centre-ville de Marseille. Le tramway de Belle de Mai/National inscrit au plan « Marseille en Grand » est actuellement au phase d'études de faisabilité.

Plusieurs projets d'extension du tramway vont prochainement faire l'objet d'études : prolongement du tramway des Caillols vers la Valentine - La Barasse, tramway des plages Rabatau / le Prado / David / Pointe rouge, tramway sur la Corniche.

L'implantation des stations

Une vingtaine d'observations portent sur l'éloignement des stations du tramway par rapport aux arrêts de bus existants et sur la moindre accessibilité du futur tramway par rapport à la desserte actuelle, notamment pour les personnes âgées.

Ainsi, l'interstation entre Saint-Victor et la Place du 4 septembre est jugée trop importante (600 mètres), de même que l'inter-station entre la Place de la Corderie et la place Estrangin (500 mètres).

Quelques contributeurs suggèrent ainsi d'implanter une station supplémentaire sur le Cours Pierre Puget, permettant notamment la desserte du quartier Vauban, et une station sur l'avenue de la Corse, permettant de desservir le futur collège Gaston Defferre, dont les travaux d'aménagement sont en cours dans l'ancienne Caserne d'Aurelle.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant l'implantation des stations

A ce stade du projet, quatre stations sont prévues et leur implantation est définie : station Estrangin, Place de la Corderie, Saint-Victor, Quatre-Septembre.

Les stations seront naturellement positionnées à des points clés du parcours, pour renforcer la polarité des lieux. Ce sont de véritables carrefours de flux, des pôles d'échanges de proximité. Tout l'enjeu étant de préserver et d'alimenter les noyaux de vie en place dans ce tissu urbain historique très particulier.

Cette extension de la ligne T2 deviendra la véritable colonne vertébrale de ces quartiers, et en transformera les pratiques et les lieux. La Métropole souhaite en outre maintenir le principe d'un espacement des stations d'environ 500 mètres (ce qui reste habituel pour un tramway), qui permet de maintenir une bonne desserte tout en assurant une vitesse commerciale attractive, pouvant faire concurrence à l'utilisation de la voiture.

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

La mise en valeur des sites traversés

Une opportunité de requalification des espaces urbains

Pour près de 10% des contributions, le projet constitue une véritable opportunité d'engager la requalification des quartiers traversés, un « *outil formidable de rénovation de l'espace public* ». Il permettra l'embellissement des places et boulevards, sur des axes urbains qualifiés de « *bourbiers à voitures* » et que certains jugent « *indignes de la deuxième ville de France* ».

« *La restitution de la place devant la colline Puget est une bonne nouvelle* »

« *Enfin une belle place que le 4 septembre mérite !* »

« *Les places Bergasse et Estrangin n'ont de place que le nom* »

La possibilité de mettre en valeur le tracé de l'ancien rempart est également soulignée.

Une attractivité renforcée

La requalification de façade à façade et la mise en valeur de l'environnement urbain est vue comme une opportunité de dynamiser le quartier et d'augmenter son attractivité notamment pour les promeneurs, avec la végétalisation des espaces et la suppression du stationnement.

Des contributeurs soulignent qu'il permettra le développement du commerce de quartier en particulier sur l'avenue de la Corse et le boulevard de la Corderie qui « *peinent à se développer dans un quartier au potentiel pourtant important* ».

« A voir le succès de « la voie est à nous » sur la Corniche, il n'y a pas que les habitants du 7^{ème} qui veulent profiter de la Corniche, des plages et des commerces des quartiers qui vont être irrigués par le tramway »

En proposant un moyen de transport rapide et fiable aux entreprises comme aux touristes, le tramway est vu comme une opportunité pour la ville de renforcer son dynamisme économique et son attractivité. A ce titre, la transformation positive du quartier Longchamp, grâce à l'arrivée du tramway et malgré les réticences initiales, est notamment soulignée par des riverains habitant ce secteur.

Cette attractivité soulève précisément l'inquiétude de participants qui redoutent notamment une hausse de l'immobilier dans « *un quartier où les prix flambent* » ou bien encore une augmentation de la taxe foncière.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant la requalification urbaine

L'un des enjeux importants du projet est de permettre une mise en valeur du patrimoine urbain, architectural et paysager de ce secteur du centre-ville de Marseille.

Ce projet conduit à renforcer le caractère remarquable d'axes historiques (cours Pierre Puget, boulevard de la Corderie, avenue de la Corse), en cohérence avec l'Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP).

Le périmètre AVAP de protection du patrimoine bâti, de l'espace public et des espaces paysagers contient en particulier des prescriptions, notamment de redonner de la lisibilité au tracé des anciens remparts en mettant en valeur les alignements d'arbres. L'Architecte des Bâtiments de France, consulté pour cette opération, donne ainsi son avis sur les aménagements envisagés.

L'impact sur le patrimoine

Alors que la mise en valeur des sites traversés constitue pour une partie des contributeurs un bénéfice indéniable du projet, certains s'inquiètent de l'impact négatif de l'opération sur le patrimoine végétal, les monuments historiques et le bâti le long du tracé.

« Le Cours Puget est très beau comme il est »

« Le Cours Pierre Puget va y perdre son charme et son âme »

« Une fois de plus Marseille va perdre son naturel et son authenticité »

Les alignements d'arbres et le patrimoine végétal

L'inquiétude concernant l'impact du projet sur les alignements d'arbres du Cours Pierre Puget, du Boulevard de la Corderie ou de l'avenue de la Corse notamment est assez vive.

L'information sur ce sujet ne semble d'ailleurs pas toujours correctement partagée par le public, certains participants étant convaincus que tous les arbres des axes parcourus seront supprimés dans le cadre du projet : « *On va couper tous les arbres du Cours Pierre Puget et de l'avenue de la Corderie* ».

Les participants s'inquiètent notamment du fait que les arbres supprimés soient remplacés par de jeunes arbres ne permettant pas d'assurer la même ombre et la même fraîcheur que des arbres adultes, dans un contexte où la problématique des îlots de chaleur est largement connue et partagée.

Sur ce point du projet, l'ensemble des avis s'accordent pour demander au maître d'ouvrage de veiller à sauvegarder le plus grand nombre d'arbres possible et à compenser systématiquement les suppressions (voire à maximiser les compensations).

Le déplacement de la fontaine Estrangin

Le déplacement de la fontaine Estrangin (mais aussi de la statue de la place Bergasse) constitue, pour une quinzaine de participants, une atteinte au patrimoine de la ville.

« C'est un sacrilège de toucher à la place de la Corderie avec sa statue et son arbre ainsi que son petit îlot de verdure, inadmissible le sort de la place Estrangin, couper ses vieux marronniers et déplacer la fontaine cette place est harmonieuse, ne défigurez pas Marseille ! »

Les craintes d'une fragilisation du bâti

Concernant plus largement le patrimoine bâti, une quinzaine de participants redoutent que les travaux du tramway viennent fragiliser les immeubles situés le long du parcours, qu'ils indiquent être déjà affectés par la sécheresse et pour certains préalablement endommagés par les travaux du Tunnel Prado-Carénage ou la requalification de la Place du Quatre-Septembre.

« L'idée même de ce projet alors que les immeubles sont très vieux, pourrait provoquer des effondrements »

Des immeubles présenteraient déjà des fissures, *« le terrain du secteur du 7^{ème} arrondissement étant connu pour être particulièrement mouvant et instable »*.

« Une partie significative des immeubles de l'avenue de la Corse et des rues adjacentes est ancienne et peu entretenue, ces travaux pourraient gravement les fragiliser et les rendre à terme inhabitables »

Cette inquiétude porte également sur la phase d'exploitation du tramway et pas uniquement sur la phase des travaux, comme il sera exposé plus loin.

Risque archéologique

Deux contributions mentionnent enfin un risque de découvertes archéologiques susceptibles d'allonger les travaux ou de conduire à la destruction de vestiges.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant l'impact patrimonial

Le paysage et le végétal en ville ont une importance primordiale pour le confort des habitants, mais également pour embellir l'espace public. La Métropole a bien conscience de l'importance de préserver le patrimoine sur le secteur du projet. Les préoccupations exprimées par les habitants concernant l'impact patrimonial du projet seront prises en compte.

En particulier, la Métropole est en étroite collaboration avec les experts en environnement et les partenaires concernés pour assurer une préservation maximale du patrimoine végétal. Près de 200 arbres supplémentaires seront plantés sur le périmètre du projet (300 arbres existants). Les alignements d'arbres sur le secteur du cours Pierre Puget et Corderie/Corse sont maintenus. L'implantation des stations nécessite d'abattre quelques arbres, que les études ultérieures

s'attacheront à limiter au maximum. Une désimperméabilisation de l'espace urbain est également prévue, ainsi qu'une valorisation des places urbaines.

La Métropole comprend également les préoccupations liées au déplacement de la fontaine Estrangin et de la statue de la place Bergasse et reconnaît la valeur historique et esthétique de ces éléments du patrimoine de la ville. Le déplacement de la fontaine Estrangin n'est que de quelques mètres et est nécessaire pour assurer les girations du tramway et ce, dans des conditions de sécurité satisfaisantes pour les piétons. Dans le cadre du projet, il sera pris des mesures pour assurer un déplacement respectueux de la fontaine et de la statue, en préservant leur intégrité et en les réinstallant de manière appropriée. L'ensemble des mesures sera pris pour garantir la pérennité de ces éléments.

La préservation du patrimoine bâti est aussi une préoccupation majeure. Des mesures de prévention et de renforcement seront ainsi prises selon les résultats des études, pour prévenir tout risque de dommages. Selon la nature du terrain, des techniques de construction seront adaptées pour assurer la sécurité des immeubles environnants.

Enfin, un diagnostic d'archéologie préventive sera réalisé en amont des travaux, en relation avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC). En fonction de ces conclusions, la DRAC pourra autoriser les travaux ou prescrire la réalisation de fouilles préventives.

Un projet d'amélioration du cadre de vie

Des inquiétudes liées aux enjeux climatiques

Les préoccupations environnementales et notamment les inquiétudes au regard de la pollution et du réchauffement climatique sont particulièrement présentes dans les avis recueillis lors de la concertation.

Une partie des contributeurs considère que le projet constitue une solution de mobilité verte concourant aux objectifs collectifs de réduction de gaz à effet de serre, cohérente avec la mise en place de la ZFEm, mais aussi avec l'engagement de la Ville de Marseille d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2030. D'autres s'interrogent sur l'impact environnemental et écologique d'un tramway, par rapport à la réalisation d'aménagements pour les modes doux sans réalisation d'un système de transport, mettant en doute le bénéfice écologique de l'opération et demandant la production d'un bilan carbone ou l'analyse du cycle de vie du projet.

Des attentes exprimées en termes de végétalisation et d'aménagements paysagers

Les avis montrent de fortes attentes concernant la préservation de la végétation et le traitement végétal de l'opération : « *On veut de l'ombre* ».

Les demandes exprimées en matière de végétalisation des espaces concernent aussi bien l'implantation d'arbres et de végétaux le long du tracé que la végétalisation de la plateforme tramway. Un contributeur cycliste milite par exemple en faveur d'une plateforme végétalisée à l'instar de la section Arenc/Joliette car « *la différence de température est impressionnante en fin de journée sur les sections de route dont les abords sont végétalisés au sol* ».

Les contributeurs demandent aux concepteurs du projet de veiller également à la désimperméabilisation des sols pour lutter contre les îlots de chaleur, d'éviter les sols trop minéraux, et les « *grandes places en béton sans assez d'ombre qui font fuir* ».

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant les aménagements paysagers

Le projet végétal de la future ligne de tramway respecte et complète le patrimoine arboré existant, tout en offrant de nouvelles compositions végétales apportant aux habitants de nouvelles ambiances de nature en ville.

Afin de mettre en place un projet végétal riche et varié, en suivant les directives de l'AVAP, plusieurs fondements ont été privilégiés, et en particulier de conserver, conforter le patrimoine végétal existant et d'amplifier la strate arborée. La mise en œuvre d'une plateforme végétalisée sera examinée, notamment vis-à-vis de l'exigence des services de secours de circuler en cas d'urgence sur la plateforme de tramway.

Un projet d'apaisement de l'environnement urbain

Deux visions diamétralement opposées s'expriment dans les contributions du registre de la concertation concernant l'impact du projet de tramway sur le cadre de vie.

Pour les opposants au projet, le tramway signera la disparition de l'ambiance de village, la dénaturation du quartier et la destruction de son caractère spécifique.

« Vous allez tuer ce quartier qui est un des derniers quartiers préservés de la ville »

« Cela va totalement détruire les Catalans »

Les opposants soulignent le risque de nuisances (voire de délinquance) généré par l'augmentation du nombre de personnes en été dans le secteur, l'affluence estivale « hors norme » et la saturation des plages, qui existent déjà à l'heure actuelle et que viendrait renforcer le tramway.

« Nuisances sonores, racailles, alcoolisme sur voie publique, voilà ce que le tram va mener »

Une quinzaine de participants s'interrogent également sur l'impact de l'insertion du tramway en termes de bruit et vibrations sur les immeubles environnants, jusqu'à craindre une fragilisation du bâti par le passage régulier du tramway.

Enfin, certains voient dans le tramway un risque d'engorgement accru du quartier et de pollution, avec la saturation de l'accès au tunnel en heure de pointe, la multiplication des embouteillages, une accessibilité réduite depuis les collines.

A contrario, les contributeurs favorables au tramway considèrent que le projet va permettre un apaisement et une réappropriation par les riverains des quartiers traversés, une réduction de la pollution, une réduction des nuisances liées à l'omniprésente automobile (stationnement, circulation, bruit...) et une nette amélioration de la qualité de vie.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant le cadre de vie

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

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

Concernant les vibrations, des études acoustiques et vibratoires vont être réalisées dans les études d'avant-projet. Ces dernières prendront en considération les problématiques évoquées.

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

L'intermodalité

Un déficit de transports en commun à l'échelle de la ville

Le déficit ou retard en matière de transport public de Marseille par rapport aux autres métropoles françaises est pointé dans de nombreuses contributions.

« Si l'on souhaite désengorger le centre-ville des voitures, il faut mettre en place des services qualitatifs qui vont inciter les marseillais à prendre les transports en commun »

« On ne peut pas demander des transports en commun qui manquent à cette ville depuis 40 ans et les refuser quand ils sont planifiés ! »

Le bus est jugé trop peu compétitif par rapport à la voiture, et l'optimisation du système de transports en commun à travers la réalisation d'infrastructures dites « lourdes » est plébiscitée pour permettre un report modal et des interconnexions à l'échelle de l'ensemble de la ville, vers la gare comme vers les autres quartiers.

« Le projet va permettre au quartier d'être enfin mieux relié au reste de la ville » ou encore « de connecter un quartier dense au reste du réseau structurant de transports en commun marseillais » ou encore d'« intégrer ces quartiers dans le maillage structurant des transports en commun »

A ce titre, un contributeur estime qu'une « mise en accessibilité de la station de métro Estrangin apporterait une véritable plus-value vis à vis des personnes à mobilités réduites en leur permettant d'accéder plus facilement au réseau de métro ».

La reconfiguration du réseau de tramway

Certains participants s'opposent à la réalisation du projet au regard de la longueur du tracé, la desserte étant jugée trop courte ou la distance inutile, l'extension étant qualifiée de « ligne moignon » nécessitant de réaliser des correspondances.

L'intérêt de l'opération réside au contraire pour d'autres contributeurs dans la reconfiguration en croix du réseau permettant de relier directement, sans correspondance, la Place du 4 septembre à la gare de la Blancarde suivant un axe Est-Ouest, offrant ainsi une perspective d'intermodalité avec la ligne 1 du métro à la station Estrangin (M1), la ligne 2 du métro (M2) et la ligne 1 du tramway (T1) à la station Noailles, la ligne 3 du tramway (T3) sur la rue de Rome, et le mode ferroviaire en direction de l'est marseillais.

Cette reconfiguration du réseau fait aussi l'objet de quelques avis critiques compte tenu de la suppression de la liaison Blancarde-Arenc que certains souhaiteraient voir conservée.

Des participants proposent ainsi de maintenir la liaison Blancarde-Arenc en complément de la liaison Blancarde - 4 septembre ou de créer une liaison alternative Arenç - 4 septembre ou Belle de Mai - 4 septembre pour conserver la ligne T2 dans sa configuration actuelle. La question de la fréquence résiduelle de la ligne T3 en direction d'Arenç est notamment posée.

La connexion avec les collines

La connexion avec les collines est un thème largement abordé au cours de la concertation, avec de nombreuses interrogations sur l'articulation entre le tramway et les bus des collines, et le souhait d'une desserte ambitieuse et augmentée, avec une densification du réseau de bus et des horaires plus tardifs en correspondance avec le tramway.

Cette desserte pourrait s'effectuer, selon plusieurs avis, avec des minibus ou des petites navettes électriques en direction du Roucas Blanc et de la Place du Terrail, de Samatan ou encore d'Endoume.

Un contributeur suggère que la place Joseph Etienne soit aménagée en mini pôle d'échange entre la station Saint Victor et les lignes des collines.

Interface et cohérence avec le projet de restructuration bus

La cohérence entre le projet de tramway et le projet de restructuration du réseau de bus à l'horizon 2025, qui a été présenté en concertation entre décembre 2022 et février 2023, suscite des interrogations notamment sur les lignes qui seront conservées et leur terminus.

Les clients de la RTM s'interrogent sur la prise en compte du projet de restructuration du bus dans le projet de tramway et inversement.

De nombreuses demandes portent sur le maintien de liaisons directes jugées très pratiques comme le 82S assurant une desserte de la gare Saint-Charles depuis la place du 4 septembre.

Eléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant l'intermodalité

Une restructuration globale du réseau de bus est programmée pour 2025.

Les études de réorganisation du réseau de bus à la mise en service du tramway seront menées en collaboration avec la RTM dans le cadre des études détaillées.

Des itinéraires et certaines lignes pourront alors être modifiés afin d'éviter les doublons et d'assurer une intermodalité, tout en s'assurant que l'offre de transport répondra aux usages des voyageurs.

Une cohérence sera donc recherchée avec le projet d'extension du tramway à la place du 4 septembre pour limiter les doublons tout en répondant aux besoins des usagers du bus.

L'offre de service

Une offre bus limitée et peu attractive pour certains...

La desserte en bus du secteur, malgré l'existence de plusieurs lignes, est jugée peu attractive et peu fiable et le système de bus « *indigne d'une ville de cette taille* » par les participants qui souhaitent la réalisation du projet.

Ils signalent des temps de trajets aussi longs à pied qu'en bus, compte tenu de la saturation du trafic automobile qui affecte leur circulation et du stationnement sauvage qui encombre les voies réservées, et déplorent la défaillance des lignes de nuit :

« Les bus existants ne sont pas suffisants, ils ne sont pas fiables car ils n'ont pas de site propre. Leurs horaires ne permettent pas de sortir en centre-ville le soir : les habitants sont obligés de prendre leur voiture ! »

Ils attendent de la mise en œuvre du projet une augmentation de l'offre, tant du point de vue de l'amplitude horaire que de la fréquence, y compris en période de vacances, et un service fiable, rapide et agréable.

« Ce sera un plaisir de prendre les transports en commun »

...une desserte bus suffisante mais perfectible pour les autres

Les riverains opposés au projet considèrent majoritairement que le secteur est suffisamment bien desservi par le bus et que, par ailleurs, le centre-ville est facilement accessible à pied ou à vélo.

Certains riverains, utilisateurs du réseau, demandent cependant que la fréquence des lignes puisse être augmentée et la desserte élargie tôt le matin et plus tard le soir.

La suppression de liaisons directes jugées plus pertinentes et pratiques que le tramway fait l'objet de plusieurs avis. Notamment la liaison assurée par la ligne 54 entre la place du 4 septembre et l'hôpital/la faculté de médecine de la Timone, et par la ligne 82S qui, bien que peu fréquente, dessert la gare Saint Charles. Les clients considèrent en effet que le tramway entraînera des ruptures de charge, une augmentation des temps de transport et sera donc moins performant et intéressant pour réaliser les mêmes itinéraires que les lignes de bus existantes. Ces correspondances supplémentaires pourraient même, selon certains, conduire à une augmentation de l'utilisation de la voiture au lieu d'encourager le report modal.

Des besoins de dessertes directes au-delà de Marseille

Plusieurs demandes de liaisons directes par bus entre la Place du 4 septembre et des sites d'activité et d'emploi en périphérie ou au-delà de Marseille sont formulées dans le cadre de la concertation, comme par exemple des navettes directes à destination d'Aix-en-Provence ou de la Côte Bleue. Ces navettes, sur le modèle de la liaison express Marseille-Aix, pourraient emprunter le tunnel pour relier directement le quartier avec le nord ou l'est de la ville.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant l'offre de service

L'opération vise à créer une infrastructure de tramway qui offre un service régulier et fiable, tout en minimisant les perturbations liées à l'environnement, afin de garantir un service attractif. Les aménagements en site propre intégral seront privilégiés pour assurer une continuité optimale du réseau.

Le nouveau schéma d'exploitation permettra une desserte efficace des grands équipements et des zones densément peuplées du périmètre du projet, assurant ainsi une couverture étendue.

Des connexions fluides entre les différents modes de transport seront facilitées, en particulier aux pôles de transport d'Estrangin, de la station Saint Victor et de la place du 4 septembre. L'objectif est de permettre aux usagers de passer facilement d'un mode de transport à un autre.

Le tramway offrira un niveau de service attrayant, malgré les contraintes de circulation du secteur. Une vitesse commerciale de près de 17 km/h est attendu, ce qui est compétitif par rapport à la voiture.

Les usagers pourront bénéficier des services suivants : une amplitude de service allant de 5h00 à 1h00, une fréquence de passage de 5 à 6 minutes 30 en heure de pointe, un système d'information en temps réel.

Enfin, conformément à la réglementation en vigueur, le tramway et les aménagements urbains adjacents seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. L'objectif est de garantir l'inclusion et l'accessibilité pour tous les usagers.

5.6 La mise en œuvre de l'opération

Des préoccupations sur la phase travaux

Plus de 160 contributeurs s'inquiètent des nuisances apportées par les travaux en termes de circulation, de bruit et de durée. Ils craignent une dégradation de la congestion actuelle avec l'arrivée des travaux. La majorité s'oppose à l'opération pour ces raisons.

Désordres sur le bâti

Une quinzaine de riverains s'inquiètent du risque de désordres et de fissures sur le bâti pendant la phase travaux. Quelques-uns s'interrogent notamment sur le risque de fragilisation que pourraient générer les travaux de réalisation du parking.

« Il s'agit de remblais sous le quartier de Samatan et les habitants peuvent légitimement s'inquiéter de travaux sous leurs immeubles » précise la maire des 1^{er} et 7^{ème} arrondissements.

Coordination des chantiers et durée des travaux

Quelques riverains souhaitent que les différents travaux sur le secteur soient regroupés sur une même période et non réalisés à la suite sur une longue durée, afin de limiter au maximum les perturbations.

De fortes inquiétudes de la part des commerçants

Une soixantaine de contributions soulignent l'impact que pourraient avoir les travaux sur les commerces et activités le long du tracé, en faisant référence aux travaux réalisés précédemment rue de Rome et rue de la République et qui, selon leur témoignage, ont entraîné de nombreuses fermetures.

« Les 2 à 3 ans de travaux annoncés vont entraîner des difficultés au niveau de la fréquentation des commerces de la Corderie, de St Victor, de l'avenue de la Corse et du 4 septembre » souligne la Fédération des CIQ du 7^{ème}.

Deux vérandas de la place du 4 septembre s'interrogent notamment sur l'accompagnement qui sera mis en place pendant la phase travaux. Le propriétaire de la station uvale du Cours Puget se dit également très inquiet du devenir de son commerce octogénaire.

« Il faut aussi tenir compte de l'activité commerciale aux abords qui sera très fortement impactée pendant la durée des travaux ; il est impératif d'indemniser le plus décemment les commerces durant la période » souligne une contributrice.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant la phase travaux

Les impacts de la phase chantier et les moyens à mettre en œuvre pour y répondre seront analysés par le maître d'ouvrage pendant les études. En particulier, des études acoustiques et vibratoires seront effectuées. Des mesures d'indemnisations financières des commerçants pourront être mises en place pendant les travaux, par l'intermédiaire de la Commission Métropolitaine d'Indemnisation Amiable (CMI).

Le souhait d'un calendrier ambitieux

Plus de 70 participants à la concertation mettent l'accent sur l'urgence à combler le déficit de transports en commun de la ville et souhaitent que la Métropole s'engage à tenir le calendrier annoncé, alors que le projet a déjà été reporté depuis le début des années 2000.

« Dans une ville qui souffre du manque de transports en commun et qui croule sous les voitures, ce serait une véritable hérésie de repousser de nouveau cette extension du tramway aux calendes grecques alors qu'elle semble être prête à être déployée ».

« Enfin des transports à Marseille il est urgent de faire ce projet ! L'avenir de cette ville en dépend ».

Plusieurs participants demandent même d'accélérer le planning pour commencer les travaux au plus vite, « dès 2024 », l'horizon de mise en service annoncé paraissant lointain.

Certaines remarques portent sur la concomitance des chantiers de projets de tramway et l'impact que pourrait avoir la réalisation du tramway du 4 septembre sur le planning de réalisation du prolongement nord/sud du T3. Ils s'inquiètent d'un report des travaux dans les quartiers Nord du fait de la réalisation des travaux de l'extension au 4 septembre.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant le planning de l'opération

La volonté d'une mise en service au plus tôt du projet de tramway est partagée par la Métropole.

Le planning de l'opération est établi à partir des délais nécessaires pour les différentes études, des procédures administratives et réglementaires, des procédures de consultation des entreprises et des durées de travaux. L'enchaînement des différentes étapes de réalisation de cette opération a été optimisé au maximum.

Comme toute opération d'envergure, des faits extérieurs pourraient générer un décalage de la mise en service, en particulier les délais induits par les procédures réglementaires. Si elle considère que le planning ne peut pas être accéléré pour les raisons précitées, la Métropole mettra tout en œuvre pour limiter les risques de décalage.

Concernant le planning de réalisation du tramway du 4 septembre par rapport au prolongement du tramway dans les quartiers Nord, la Métropole précise qu'il n'y a pas de hiérarchisation entre les deux projets et que ceux-ci sont conduits de manière distincte.

Retarder la mise en service de l'opération de tramway du 4 septembre ne fera pas accélérer la mise en service du projet de tramway Nord Sud Phase 2 en cours d'études.

5.7 L'information du public

Le dispositif de concertation préalable mis en œuvre

Contenu de l'information au public

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

En termes de contenu, ces participants regrettent l'absence de précisions ou de détails dans les documents présentés, qu'il s'agisse d'avis favorables ou opposés au tramway.

« Seules les personnes présentes à la réunion au plus près des écrans et quelques initiés auront donc pu en savoir plus sur ce projet et se prononcer avec suffisamment d'information ».

« Il est bien dommage que les plans détaillés de circulation et de réaménagements prévus ne soient pas disponibles pour le grand public ».

Ils sollicitent notamment des précisions sur les impacts sur la circulation et le stationnement, l'aménagement des pistes cyclables et la restructuration des bus.

Certains soulignent des incohérences avec la concertation concernant le projet de restructuration du réseau bus, tenue un mois plus tôt.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant le contenu de l'information

Le niveau de détail présenté dans les documents supports de la concertation et lors de la réunion publique correspond à la nature même de la phase de concertation préalable, qui est réalisée en amont de l'opération. Seules des études de faisabilité et préliminaires ont été réalisées à ce stade.

L'objectif de la concertation est d'échanger sur l'opportunité et l'intérêt du projet, en présentant les objectifs et les possibilités d'insertion du tramway. Elle doit permettre à la fois de répondre aux interrogations des citoyens et de prendre en compte les décisions nécessaires à l'avancement du projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes exprimés.

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

Modalités d'information

Quelques participants regrettent que l'information relative au dispositif de concertation ne leur soit pas parvenue, ou trop tardivement ou que la Métropole n'ait organisé qu'une seule réunion de concertation, alors que les CIQ ont organisé d'autres réunions traitant du projet.

Concernant les CIQ, quelques riverains considèrent qu'ils ne sont pas représentatifs et ont tenu des réunions orientées où les défenseurs du tramway n'ont pas pu exposer leurs arguments.

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant les modalités d'information

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

Les élus de la Métropole ont participé aux réunions des CIQ, lorsqu'ils en ont été informés, pour apporter des précisions aux riverains et répondre à leurs questions.

Tout au long des études détaillées, le processus de concertation avec les CIQ et associations se poursuivra. Dès lors que les études détaillées auront démarré, des prises de contact avec les riverains, les partenaires et associations seront établis pour analyser finement les interfaces de l'opération.

La phase d'enquête publique sera également un temps important pour recueillir les observations du public sur le projet.

Les suites de l'information du public

Des compléments d'information demandés

Le projet soulève de nombreuses interrogations concernant le choix du mode tramway par rapport à d'autres modes de transport, en particulier au regard de son coût, de son insertion et de ses impacts sur le fonctionnement et l'environnement du quartier.

Les avis recueillis au cours de la concertation demandent au maître d'ouvrage d'apporter des précisions en termes de stationnement, de circulation et d'organisation des offres de mobilité globales sur le secteur, notamment :

- De communiquer les études évaluant le besoin de desserte du secteur, la fréquentation attendue pour mesurer la valeur ajoutée du tramway par rapport aux bus ;
- Un comparatif chiffré avec des solutions alternatives au tramway : métro, augmentation des bus, contraintes à l'utilisation de la voiture, trolleybus ;
- Une justification de la suppression du tourne-à-gauche de la rampe Saint Maurice ;
- Une justification des bénéfices socio-économiques et environnementaux du projet (modèle économique, bilan carbone, études socio-économiques, analyse du cycle de vie) ;
- Les variantes de trame circulaire analysées, et les études de trafic correspondantes ;
- Une cartographie du réseau de bus résiduel à la mise en service du tramway.

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

Plusieurs contributeurs demandent à ce que des acteurs associatifs ou institutionnels soient associés, tels que la CCI Marseille Provence ou des associations de cyclistes à la suite des réflexions du maître d'ouvrage, en particulier concernant les conséquences concrètes du projet en termes de stationnement, de circulation, d'activités économiques, de mobilités actives...

Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant les modalités d'information et d'association du public pour la suite des études

La Métropole s'engage à informer le public sur les avancées du projet, les étapes clés, les décisions prises et les résultats des études (en particulier via des communiqués de presse, des actualités publiées sur le site internet de la Métropole, les réseaux sociaux pour garantir une large diffusion des informations).

La Métropole mettra également en place des consultations spécifiques pour impliquer les parties prenantes clés du projet, telles que les riverains, les commerçants locaux, les associations de quartier et les représentants des usagers des transports en commun.

La phase d'enquête publique du projet permettra en outre un temps privilégié pour poser des questions, faire des suggestions et partager des préoccupations. Durant cette phase, les documents et données relatifs au projet de tramway seront disponibles.

6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

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

Des visions et divisions marquées et engagées

Un projet de mobilité et de valorisation urbaine qui crée l'adhésion d'une majorité de riverains...

La concertation traduit le besoin de développer des modes de transport fiables offrant une alternative efficace à la voiture particulière pour les déplacements du quotidien comme pour les loisirs, dans un quartier densément peuplé et souffrant d'une forte congestion automobile.

En complément de l'offre de transport performante qu'il apporte, le tramway est perçu comme une réelle opportunité de requalification des tissus urbains traversés. Il répond aux préoccupations environnementales et d'apaisement du cadre de vie en ville, qui sont partagées par la majorité de participants.

...mais qui suscite des réserves et des oppositions sur les bénéfices et les impacts du projet

Néanmoins la concertation fait émerger des réserves ou des questionnements sur des sujets d'importance, comme les bénéfices du projet par rapport à d'autres solutions d'aménagement ou de transport, son coût, ou encore les répercussions sur la circulation, le stationnement et les alignements d'arbres :

- La Métropole a bien noté au travers de l'expression et de la mobilisation de nombreux habitants, la **forte sensibilité liée à la modification de la trame circulatoire**, notamment la suppression du tourne-à-gauche de la rampe Saint-Maurice et le report des circulations sur d'autres axes, en particulier l'avenue Pasteur.

En conséquence **la Métropole s'engage à étudier de nouvelles variantes** de trame circulatoire permettant d'évaluer et quantifier les reports de trafic sur les voiries adjacentes ainsi que la pertinence de certains sens de circulation. Le choix du plan de circulation à retenir sera éclairé par les analyses multicritères.

- Pour répondre aux attentes exprimées par les habitants en termes de stationnement, des démarches sont en cours pour élargir l'offre de stationnement résidents dans plusieurs parkings existants sur la section centrale et à l'est du tracé. Les demandes formulées concernant le stationnement occasionnel, pour les livraisons, les déchargements, et afin de limiter les stationnements intempestifs sur la voirie, ou les aménagements cyclables, seront approfondies dans les prochaines phases d'études.
- Les études d'insertion tiendront compte des **fortes attentes exprimées par les habitants concernant la végétalisation et le maintien des arbres, et les préoccupations concernant la lutte contre les îlots de chaleur**.

Des exigences en réponse aux enjeux environnementaux

Les avis soulignent :

- **L'importance de l'arrivée du tramway pour offrir une alternative à la voiture** et sollicitent des mesures visant à **inciter au report modal** (limitation du stationnement, stationnement payant, parking relais au lieu d'un parking résident, priorité aux modes actifs dans le partage de la voirie au détriment de la voiture).

- L'enjeu de l'**intermodalité entre la future ligne de tramway et les lignes de bus des collines et avec l'ensemble du réseau de transport ferroviaire et urbain**. A ce titre, une mise en cohérence entre le projet de tramway et la restructuration du réseau de bus est attendue.
- Les **attentes fortes autour des déplacements à vélo**, avec des itinéraires cyclables continus, sécurisés et séparés des autres usages, ainsi que des parkings vélo aux stations ;
- La **difficulté à circuler à pied** dans les secteurs concernés par l'opération et le besoin d'améliorer et sécuriser les emprises dédiées aux piétons dans ces secteurs, notamment en les séparant des flux vélos ;
- Les exigences des habitants en termes de préservation des arbres existants, d'**aménagements paysagers et de végétalisation**.

La mise en œuvre de l'opération

La concertation fait aussi émerger :

- La volonté d'une **réalisation rapide de l'opération** ;
- Des questionnements sur les **impacts sur les activités économiques et les commerces** ;
- Des préoccupations concernant les nuisances de la **phase travaux**.

7. LES SUITES DONNEES A LA CONCERTATION

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

Les suites à donner aux interrogations du public

Les précisions relatives aux données ou indicateurs mobilités

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

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

Les premiers résultats de la modélisation des flux indiquent une fréquentation de 70 340 voyageurs/jr pour la ligne totale T2 de tramway, dont plus de 22 700 voyageurs/jr sur le nouveau tronçon. La fréquentation supplémentaire due au projet est d'environ 9 000 voyages/jr, issue du report modal de la voiture vers les transports en commun.

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

Les précisions relatives au coût de l'opération

Le coût de l'opération présenté dans le cadre de la concertation préalable est estimé à 75 millions d'euros HT (valeur novembre 2020).

Ce coût intègre les dévoiements de réseaux, les travaux préparatoires, les travaux d'infrastructures, les aménagements urbains, les systèmes spécifiques au tramway, la création d'un parking souterrain, hors matériel roulant.

Le coût de l'opération sera affiné dans le cadre de la poursuite des études. Le coût détaillé de l'opération sera précisé dans le dossier d'enquête publique préalable à la DUP.

Les précisions relatives à l'approfondissement d'enjeux spécifiques

Impacts du projet sur l'organisation des circulations et sur l'offre de stationnement

Le projet de tramway a des impacts à la fois sur la trame circulaire et sur le stationnement. En ce qui concerne la trame circulaire, l'insertion du tramway entraînera une répartition différente des espaces publics en faveur des modes de transport collectifs et actifs. Des adaptations du plan de circulation existant sont à l'étude pour ajuster les flux de circulation et évaluer les capacités routières, notamment aux carrefours. La Métropole entend les inquiétudes concernant les modifications de la trame circulaire, telles que la suppression du tourne-à-gauche de la rampe Saint-Maurice et les reports de circulation sur d'autres axes, notamment l'avenue Pasteur. Ainsi, la Métropole s'engage à étudier de nouvelles variantes de trame circulaire, afin d'évaluer les reports de trafic et la pertinence de certains sens de circulation, en prenant en compte les analyses multicritères.

En ce qui concerne le stationnement, l'insertion du tramway entraînera la suppression d'une grande partie du stationnement de surface existant, permettant ainsi de libérer des espaces publics pour d'autres usages. Environ 500 places de stationnement de surface seront supprimées. Pour compenser cette perte, la Métropole prévoit la construction d'un parking souterrain rue du Capitaine Dessemond, d'une capacité d'environ 235 places, réservé à 80% aux résidents. Par ailleurs, dans la section Est du parcours où plusieurs parkings publics existent déjà, près de 320 places de stationnement supplémentaires seront réservées aux résidents dans les parkings souterrains existants.

Impact paysager et environnemental du projet

L'extension du tramway vise à répondre pleinement aux enjeux du changement climatique. Le choix du tramway permet de proposer une offre de transport efficace et ainsi réduire la place de la voiture le long du tracé, permettant une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

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

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

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

Il est également précisé que l'étude d'impact dossier d'enquête publique préalable à la DUP présentera les aménagements paysagers avec leurs incidences sur le milieu naturel, physique, humain et sur le paysage.

Impact du projet sur les activités économiques

Un diagnostic socio-économique a été établi dans le cadre des études de faisabilité. Ce diagnostic sera complété au cours des études plus détaillées d'avant-projet (AVP).

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

Articulation entre le projet de tramway et la restructuration du réseau de bus à l'horizon de la mise en service de l'opération

La Métropole, en collaboration avec les services de la RTM et en association avec les mairies de secteur de Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons, a élaboré un projet de nouveau réseau qui reposera sur deux grands piliers : une organisation optimisée et un service renforcé.

Une concertation au public a été menée entre le 15 décembre 2022 et le 28 février 2023. A l'issue de la démarche, un bilan sera dressé afin d'alimenter les études complémentaires.

Le réseau qui sera mis en place début 2025 anticipe d'ores et déjà le projet d'extension du réseau de tramway. A la mise en service du tramway certaines lignes de bus ont vocation à disparaître pour être remplacées par le tramway. Ainsi, la mise en service du projet de tramway ne viendra pas bouleverser le nouveau réseau de bus, qui préfigure déjà l'arrivée du tramway sur le linéaire envisagé autant au Nord qu'au Sud.

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

Les modalités d'association du public et la prise en compte des avis

Poursuite des échanges avec le grand public et l'ensemble des partenaires

Suite à la concertation préalable, la Métropole s'engage à :

- réaliser des réunions d'échanges régulières avec les partenaires de l'opération ;
- mettre à jour régulièrement la page internet de l'opération.

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

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

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

En complément, un comité de pilotage spécifique à cette opération a été mis en place par la Métropole afin de suivre le projet et valider les choix stratégiques. Les prochains comités de pilotage se tiendront aux moments clés du projet.

Développement d'échanges réguliers avec les milieux économiques

Des échanges seront mis en place avec les milieux économiques, avec l'appui de la Chambre de Commerce et d'Industrie Aix-Marseille-Provence (CCI AMP), durant les études d'avant-projet.

Information du public sur le déroulement de l'opération

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

8. EN SYNTHESE

La forte mobilisation des habitants démontre l'intérêt soulevé par le projet d'extension du réseau de tramway de la rue de Rome à la place du 4 septembre et a permis de mettre en évidence les attentes, les préoccupations et les demandes d'amélioration, par les habitants et les acteurs concernés par l'opération.

Après analyse des enseignements de la concertation, **la Métropole décide de poursuivre la mise en œuvre de l'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du 4 septembre.**

Les études d'avant-projet viseront à apporter des réponses détaillées et argumentées aux interrogations et préoccupations soulevées dans le cadre de la concertation, en particulier sur les aspects circulatoires, le stationnement, l'intégration des modes actifs, l'insertion urbaine et paysagère et la restructuration du réseau de bus.

En particulier, au regard des nombreuses demandes établies dans le cadre de la concertation, la trame circulatoire fera l'objet de nouvelles analyses afin notamment de permettre l'insertion des cycles sans conflits d'usage avec les piétons.

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

La mise en place d'un pilotage partenarial continu

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

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

En complément, un comité de pilotage spécifique à cette opération, initié en mars 2023, sera poursuivi dans les phases ultérieures, afin de suivre le projet et valider les choix stratégiques. Les réunions de comité de pilotage se tiendront aux étapes clés du projet.

La poursuite de la concertation jusqu'à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP)

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

- réunions d'échanges régulières avec les partenaires de l'opération ;
- des échanges avec les milieux économiques, avec l'appui de la CCI AMP.

ANNEXES

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

Annexe 1 – Délibération du conseil de Métropole

Annexe 1.1 Délibération n° TRA-018-510818CM

Annexe 1.2 Délibération n° TRA-017-510718CM

Annexe 2 – Avis de concertation préalable

Annexe 2.1 Avis de concertation

Annexe 2.2 Parution avis de concertation dans la presse locale

Annexe 2.3 Certificat d'affichage

Annexe 3 – Bilan des actions de communication

Annexe 4 – Revue de presse

Annexe 5 – Documents à la disposition du public

Annexe 5.1 Dépliant deux volets

Annexe 5.2 Brochure projet

Annexe 5.3 Panneaux de présentation du projet

Annexe 6 – Compte rendu de la réunion publique

Extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre

Bilan de la concertation
préalable

Du 22 mars 2023

Au 30 avril 2023

ANNEXES



ANNEXES

Annexe 1 – Délibérations du conseil de Métropole

Annexe 1.1 Délibération n° TRA-018-510818CM

Annexe 1.2 Délibération n° TRA-017-510718CM

Annexe 2 – Avis de concertation préalable

Annexe 2.1 Avis de concertation

Annexe 2.2 Parution avis de concertation dans la presse locale

Annexe 2.3 Certificats d'affichage

Annexe 3 – Bilan des actions de communication

Annexe 4 – Revue de Presse

Annexe 5 – Documents à la disposition du public

Annexe 5.1 Dépliant deux volets

Annexe 5.2 Brochure projet

Annexe 5.3 Panneaux de présentation du projet

Annexe 6 – Compte rendu de la réunion publique



EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Séance du 13 décembre 2018

Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 179 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Béatrice ALIPHAT - Martial ALVAREZ - Christophe AMALRIC - Patrick APPARICIO - Sophie ARTARIA-AMARANTINIS - Michel AZOULAI - Mireille BALLETTI - Sylvia BARTHELEMY - Marie-Josée BATTISTA - Jean-Pierre BAUMANN - Yves BEAUVAL - Moussa BENKACI - François BERNARDINI - Sabine BERNASCONI - André BERTERO - Jean-Pierre BERTRAND - Jacques BESNAÏNOU - Solange BIAGGI - Roland BLUM - Odile BONTHOUX - Jacques BOUDON - Michel BOULAN - Frédéric BOUSQUET - Gérard BRAMOULLÉ - Christian BURLE - Marie-Christine CALATAYUD - Henri CAMBESSEDES - Jean-Louis CANAL - Laure-Agnès CARADEC - Marie-Arlette CARLOTTI - Eric CASADO - Eugène CASELLI - Roland CAZZOLA - Martine CESARI - Philippe CHARRIN - Gaby CHARROUX - Maurice CHAZEAU - Gérard CHENOZ - Jean-David CIOT - Frédéric COLLART - Auguste COLOMB - Monique CORDIER - Jean-François CORNO - Georges CRISTIANI - Robert DAGORNE - Sandra DALBIN - Sandrine D'ANGIO - Michel DARY - Monique DAUBET-GRUNDLER - Philippe DE SAINTDO - Anne-Marie D'ESTIENNE D'ORVES - Nouriati DJAMBAE - Pierre DJIANE - Frédéric DOURNAYAN - Marie-France DROPY-OURET - Sandra DUGUET - Michèle EMERY - Hervé FABRE-AUBRESPY - Nathalie FEDI - Jean-Claude FERAUD - Patricia FERNANDEZ-PEDINIELLI - Gilbert FERRARI - Céline FILIPPI - Claude FILIPPI - Richard FINDYKIAN - Dominique FLEURY- VLASTO - Olivier FREGEAC - Arlette FRUCTUS - Josette FURACE - Loïc GACHON - Daniel GAGNON - Alexandre GALLESE - Danièle GARCIA - Jean-Claude GAUDIN - Gérard GAZAY - Hélène GENTE-CEAGLIO - Jacky GERARD - Samia GHALI - Patrick GHIGONETTO - Roland GIBERTI - Philippe GINOUX - Jean-Pierre GIORGI - Jean-Pascal GOURNES - Philippe GRANGE - Albert GUIGUI - Frédéric GUINIERI - Olivier GUIROU - Daniel HERMANN - Garo HOVSEPIAN - Eliane ISIDORE - Nicolas ISNARD - Noro ISSAN-HAMADY - Maryse JOISSAINS MASINI - Nicole JOULIA - André JULLIEN - Didier KHELFA - Dany LAMY - Michel LAN - Albert LAPEYRE - Eric LE DISSÈS - Stéphane LE RUDULIER - Michel LEGIER - Gisèle LELOUIS - Gaëlle LENFANT - Annie LEVY-MOZZICONACCI - Hélène LHEN-ROUBAUD - Marie-Louise LOTA - Jean-Pierre MAGGI - Antoine MAGGIO - Irène MALAUZAT - Richard MALLIÉ - Joël MANCEL - Bernard MARANDAT - Rémi MARCENGO - Stéphane MARI - Jeanne MARTI - Régis MARTIN - Bernard MARTY - Christophe MASSE - Florence MASSE - Danielle MENET - Arnaud MERCIER - Xavier MERY - Yves MESNARD - Marie-Claude MICHEL - Danielle MILON - Richard MIRON - Jean-Claude MONDOLINI - Jean MONTAGNAC - Pascal MONTECOT - Yves MORAINÉ - Pascale MORBELLI - Roland MOUREN - Marie MUSTACHIA - Lisette NARDUCCI - Jérôme ORGEAS - Patrick PADOVANI - Patrick PAPPALARDO - Didier PARAKIAN - Chrystiane PAUL - Serge PEROTTINO - Catherine PILA - Patrick PIN - Marc POGGIALE - Jean-Jacques POLITANO - Gérard POLIZZI - Henri PONS - Véronique PRADEL - Muriel PRISCO - Marine PUSTORINO-DURAND - Bernard RAMOND - Julien RAVIER - Stéphane RAVIER - Martine RENAUD - Jean ROATTA - Marie-Laure ROCCA-SERRA - Carine ROGER - Georges ROSSO - Alain ROUSSET - Michel ROUX - Lionel ROYER-PERREAUT - Roger RUZE - Isabelle SAVON - Jean-Pierre SERRUS - Marie-Pierre SICARD-DESNUELLE - Emmanuelle SINOPOLI - Monique SLISSA - Jules SUSINI - Luc TALASSINOS - Francis TAULAN - Dominique TIAN - Maxime TOMMASINI - Claude VALLETTE - Martine VASSAL - Josette VENTRE - Yves VIDAL - Yves WIGT - Didier ZANINI - Kheira ZENAFI.

Signé le 13 Décembre 2018

Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Guy ALBERT représenté par Olivier FREGEAC - Serge ANDREONI représenté par Nicolas ISNARD - Philippe ARDHUIN représenté par Richard MALLIÉ - René BACCINO représenté par Marie-Josée BATTISTA - Loïc BARAT représenté par Gisèle LELOUIS - Guy BARRET représenté par Olivier GUIROU - Jean-Louis BONAN représenté par Jean-Pierre GIORGI - Patrick BORÉ représenté par Patrick GHIGONETTO - Nadia BOULAINSEUR représentée par Josette FURACE - Valérie BOYER représentée par Frédéric DOURNAYAN - Christine CAPDEVILLE représentée par Yves MESNARD - Bruno CHAIX représenté par Jean MONTAGNAC - Anne CLAUDIUS-PETIT représentée par Michèle EMERY - Pierre COULOMB représenté par Joël MANCEL - Sophie DEGIOANNI représentée par Jean-Louis CANAL - Jean-Claude DELAGE représenté par Richard FINDYKIAN - Christian DELAVET représenté par Frédéric GUINIERI - Bernard DESTROST représenté par Roland GIBERTI - Sylvaine DI CARO représentée par Alexandre GALLESE - Bruno GILLES représenté par Monique DAUBET-GRUNDLER - Georges GOMEZ représenté par Maxime TOMMASINI - Michel ILLAC représenté par Marc POGGIALE - Mireille JOUVE représentée par Danièle GARCIA - Nathalie LAINE représentée par Roland MOUREN - Laurence LUCCIONI représentée par Marie-Louise LOTA - Marcel MAUNIER représenté par Jacques BESNAÏNOU - Georges MAURY représenté par Yves BEAUVAL - Roger MEI représenté par Patricia FERNANDEZ-PEDINIELLI - Patrick MENNUCCI représenté par Eugène CASELLI - André MOLINO représenté par Georges ROSSO - Virginie MONNET-CORTI représentée par Frédéric COLLART - Roger PELLENC représenté par Robert DAGORNE - Christian PELLICANI représenté par Patrick PIN - Claude PICCIRILLO représenté par Régis MARTIN - Roger PIZOT représenté par Jean-David CIOT - Roland POVINELLI représenté par Georges CRISTIANI - René RAIMONDI représenté par Yves WIGT - Maryvonne RIBIERE représentée par Sandra DUGUET - Florian SALAZAR-MARTIN représenté par Gaby CHARROUX - Guy TEISSIER représenté par Martine VASSAL - Jean-Louis TIXIER représenté par Jérôme ORGEAS - Jocelyne TRANI représentée par Jeanne MARTI - Patrick VILORIA représenté par Xavier MERY - David YTIER représenté par Michel ROUX.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :

Christian AMIRATY - Michel CATANEO - Laurent COMAS - Bernard JACQUIER - Jean-Marie LEONARDIS - Michel MILLE - Stéphane PAOLI - Elisabeth PHILIPPE - Stéphane PICHON - Maryse RODDE - Eric SCOTTO - Marie-France SOURD GULINO - Philippe VERAN - Frédéric VIGOUROUX - Karim ZERIBI - Karima ZERKANI-RAYNAL.

Etaient présents et représentés en cours de séance Mesdames et Messieurs :

Samia GHALI représentée à 11h25 par Roland CAZZOLA - André JULLIEN représenté à 11h43 par Henri CAMBESSEDES - Jean-Pierre BAUMANN représenté à 12h15 par Dany LAMY - Danielle MILON représentée à 12h28 par Philippe CHARRIN - Jean-Claude GAUDIN représenté à 12h30 par Laure-Agnès CARADEC - Richard MALLIÉ représenté à 12h30 par Daniel GAGNON - Catherine PILA représentée à 12h45 par Solange BIAGGI - Carine ROGER représentée à 12h45 par Michel AZOULAI - Michel DARY représenté à 12h50 par Marie-France DROPY- OURET - Chrystiane PAUL représentée à 13h00 par Josette VENTRE - Lionel ROYER-PERREAUT représenté à 13h00 par Nathalie FEDI - Jean-Claude MONDOLINI représenté à 13h10 par Marie-Claude MICHEL - Pascale MORBELLI représentée à 13h10 par Loïc GACHON - Frédéric COLLART représenté à 13h15 par Béatrice ALIPHAT - Mireille BALLETTI représentée à 13h15 par Marie-Christine CALATAYUD - Sandrine D'ANGIO représentée à 13h15 par Stéphane RAVIER - Jean-François CORNO représenté à 13h20 par Jean-Pascal GOURNES - Yves MORAINÉ représenté à 13h20 par Sylvia BARTHELEMY.

Etaient présents et excusés en cours de séance Mesdames et Messieurs :

Roger RUZE à 11h00 - Philippe GRANGE à 11h43 - Georges ROSSO à 11h43 - Christophe MASSE à 11h45 - Moussa BENKACI à 12h00 - Yves MESNARD à 12h30 - Patrick PIN à 12h30 - Jacques BOUDON à 12h40 - Yves WIGT à 12h45 - Marie MUSTACHIA à 12h50 - Roland MOUREN à 13h00 - Albert GUIGUI à 13h00 - Jean-Claude FERAUD à 13h05 - Eliane ISIDORE à 13h10 - Gaby CHARROUX à 13h10.

Signé le 13 Décembre 2018
Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

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

TRA 018-5108/18/CM

■ Approbation du programme et de la révision de l'affectation de l'opération d'investissement extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre

MET 18/9049/CM

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 a décidé de prolonger le réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome (Préfecture) vers la place du Quatre Septembre. Cette extension poursuit les objectifs de rééquilibrer l'intermodalité au profit des transports en commun, de délester le centre-ville des bus et réduire la circulation automobile.

En 2003, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) a lancé une première phase de modernisation et d'extension du réseau de tramway marseillais avec la création des lignes Noailles-Les Caillols, Quatre Septembre-La Blancarde et Bougainville-Castellane. Toutefois, le tronçon rue de Rome/Préfecture – Quatre Septembre de ce projet n'a pas été réalisé.

L'opportunité de ce tronçon a de nouveau été analysée en 2013 dans le cadre du Schéma Directeur des TCSP mené par MPM. Il est inscrit dans l'agenda de Mobilité de la Métropole. Cette extension projetée devrait être opérationnelle à l'horizon des jeux olympiques 2024.

Pour ce faire, une autorisation de programme n°181432TP a été votée pour un montant de 75 000 000 d'euros Hors Taxes.

Par délibération TRA007-3245/17/CM du 14 décembre 2017, le Conseil de la Métropole a approuvé la création de l'opération d'investissement afférente ainsi que l'affectation partielle pour un montant de 1 800 000,00 euros hors taxes afin de permettre le lancement des études.

Un programme pour l'extension du réseau de tramway vers la place du Quatre Septembre a été élaboré.

Ce projet présente un intérêt stratégique pour l'agglomération à plusieurs titres.

Il entre pleinement dans l'objectif de la Métropole Aix-Marseille-Provence, de développement de son réseau de transports collectifs en site propre (TCSP) et contribue au rééquilibrage de la desserte des populations sur une aire urbaine plus vaste.

La desserte vers l'Ouest, essentielle pour un développement harmonieux du territoire marseillais, sera améliorée. La croissance du réseau de tramway s'articulera avec la suppression d'un grand nombre de dessertes bus dans le centre-ville.

Ainsi, il accompagnera le plan centre-ville par la suppression d'un nombre important de bus, qui y circulent aujourd'hui, et dont l'objectif majeur est d'étendre le grand centre-ville de Marseille. Ce projet contribuera également au rayonnement des Pôle d'échanges de la place du 4 septembre et de Saint-Victor et de la station de correspondance tram/métro Estrangin.

Il permettra la desserte de certains des quartiers les plus densément peuplés du 6^{me} et du 7^{me} arrondissement de Marseille et facilitera l'accès à la colline. D'autre part l'extension du réseau de tramway au sud contribuera à la valorisation de l'espace public d'un des axes les plus emblématiques de Marseille : Puget / Corderie / Corse.

Cette extension augmentera le rayonnement et l'efficacité de l'ensemble du réseau de TCSP de l'agglomération.

Signé le 13 Décembre 2018
Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

La part modale des transports en commun sera augmentée, la circulation automobile sera apaisée, l'espace urbain gagnera en qualité.
Le centre-ville étendra son rayonnement et son accessibilité sera largement améliorée.

Par ailleurs, il s'intègre dans les objectifs de l'agenda mobilité à l'horizon 2023.

Le prolongement évoqué au titre du présent rapport porte sur un linéaire supplémentaire de 2,1 km (rue de Rome / Préfecture – place du 4 septembre).

Cette extension implique l'augmentation de la flotte de matériel roulant tramway afin de maintenir le niveau de service en TCSP.

De nouvelles rames seront mises en service, dont le remisage et la maintenance seront assurées aux dépôts existants.

Le programme de l'opération prévoit une enveloppe de travaux de 62,4 million d'euros hors taxes (aux conditions économiques de juin 2018).

Afin de permettre la poursuite du projet, il y a lieu d'approuver le programme de l'opération et d'affecter la totalité de l'opération afin d'intégrer le montant des travaux, les coûts liés aux libérations des emprises, les coûts de déviation des réseaux à la charge du maître d'ouvrage, les frais de maîtrise d'ouvrage portant sur la phase réalisation. Le montant total de l'opération est ainsi affecté à hauteur de 75 000 000 d'euros hors taxes.

L'affectation de l'opération d'investissement n° 2018104200 - Extension du tramway de la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre, d'un montant de 1 800 000 euros hors taxes inscrite au budget annexe Transports enregistrée dans l'autorisation de programme 181432TP du programme n° 43 de la Métropole doit être révisée pour un montant de 73 200 000 d'euros hors taxes afin d'être portée à 75 000 000,00 euros hors taxes.

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 ;
- 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 ;
- Le décret n° 2015-1085 du 28 août 2015 relatif à la création de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence ;
- La délibération du Conseil de Métropole TRA007-3245/17/CM du 14 décembre 2017 approuvant la création de l'opération d'extension du réseau de tramway de la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre et son affectation pour un montant de 1 800 000 euros HT ;
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole ;
- L'avis du Conseil de Territoire Marseille Provence du 11 décembre 2018.

Où le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

Signé le 13 Décembre 2018
Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

- Qu'il convient d'approuver le programme portant sur l'opération d'Approbation du programme et de la révision de l'affectation de l'opération d'investissement extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre;
- Qu'il convient de procéder à l'affectation totale pour un montant total de 75 000 000 d'euros hors taxes de l'opération d'investissement n° 2018104200 - Extension du tramway de la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre ;
- Qu'il sera nécessaire aux exercices budgétaires concernés d'actualiser les crédits de paiement y afférents.

Délibère

Article 1 :

Est approuvé le programme de l'opération d'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome (Préfecture) vers la place du Quatre Septembre.

Article 2 :

Est approuvée la révision de l'affectation de l'opération n° 2018104200 - Extension du tramway de la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre, pour un montant de 73 200 000 d'euros hors taxes afin d'être portée à 75 000 000,00 euros hors taxes, rattachée au programme n° 43 - autorisation de programme n° 181432TP.

Article 3:

Les crédits nécessaires seront inscrits au Budget. L'échéancier prévisionnel des Crédits de Paiement de l'opération s'établit comme suit :

CP 2018 : 177 235,00 euros hors taxes

CP 2019 : 70 000,00 euros hors taxes

CP 2020 : 1 400 000,00 euros hors taxes

CP 2021 : 3 000 000,00 euros hors taxes

CP 2022 : 13 200 000,00 euros hors taxes

CP 2023 : 26 000 000,00 euros hors taxes

CP suivants : 31 152 765,00 euros hors taxes

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

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

Roland BLUM

Signé le 13 Décembre 2018
Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Séance du 13 décembre 2018

Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 179 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Béatrice ALIPHAT - Martial ALVAREZ - Christophe AMALRIC - Patrick APPARICIO - Sophie ARTARIA-AMARANTINIS - Michel AZOULAI - Mireille BALLETTI - Sylvia BARTHELEMY - Marie-Josée BATTISTA - Jean-Pierre BAUMANN - Yves BEAUVAL - Moussa BENKACI - François BERNARDINI - Sabine BERNASCONI - André BERTERO - Jean-Pierre BERTRAND - Jacques BESNAÏNOU - Solange BIAGGI - Roland BLUM - Odile BONTHOUX - Jacques BOUDON - Michel BOULAN - Frédéric BOUSQUET - Gérard BRAMOULLÉ - Christian BURLE - Marie-Christine CALATAYUD - Henri CAMBESSEDES - Jean-Louis CANAL - Laure-Agnès CARADEC - Marie-Arlette CARLOTTI - Eric CASADO - Eugène CASELLI - Roland CAZZOLA - Martine CESARI - Philippe CHARRIN - Gaby CHARROUX - Maurice CHAZEAU - Gérard CHENOZ - Jean-David CIOT - Frédéric COLLART - Auguste COLOMB - Monique CORDIER - Jean-François CORNO - Georges CRISTIANI - Robert DAGORNE - Sandra DALBIN - Sandrine D'ANGIO - Michel DARY - Monique DAUBET-GRUNDLER - Philippe DE SAINTDO - Anne-Marie D'ESTIENNE D'ORVES - Nouriati DJAMBAE - Pierre DJIANE - Frédéric DOURNAYAN - Marie-France DROPY-OURET - Sandra DUGUET - Michèle EMERY - Hervé FABRE-AUBRESPY - Nathalie FEDI - Jean-Claude FERAUD - Patricia FERNANDEZ-PEDINIELLI - Gilbert FERRARI - Céline FILIPPI - Claude FILIPPI - Richard FINDYKIAN - Dominique FLEURY- VLASTO - Olivier FREGEAC - Arlette FRUCTUS - Josette FURACE - Loïc GACHON - Daniel GAGNON - Alexandre GALLESE - Danièle GARCIA - Jean-Claude GAUDIN - Gérard GAZAY - Hélène GENTE-CEAGLIO - Jacky GERARD - Samia GHALI - Patrick GHIGONETTO - Roland GIBERTI - Philippe GINOUX - Jean-Pierre GIORGI - Jean-Pascal GOURNES - Philippe GRANGE - Albert GUIGUI - Frédéric GUINIERI - Olivier GUIROU - Daniel HERMANN - Garo HOVSEPIAN - Eliane ISIDORE - Nicolas ISNARD - Noro ISSAN-HAMADY - Maryse JOISSAINS MASINI - Nicole JOULIA - André JULLIEN - Didier KHELFA - Dany LAMY - Michel LAN - Albert LAPEYRE - Eric LE DISSÈS - Stéphane LE RUDULIER - Michel LEGIER - Gisèle LELOUIS - Gaëlle LENFANT - Annie LEVY-MOZZICONACCI - Hélène LHEN-ROUBAUD - Marie-Louise LOTA - Jean-Pierre MAGGI - Antoine MAGGIO - Irène MALAUZAT - Richard MALLIÉ - Joël MANCEL - Bernard MARANDAT - Rémi MARCENGO - Stéphane MARI - Jeanne MARTI - Régis MARTIN - Bernard MARTY - Christophe MASSE - Florence MASSE - Danielle MENET - Arnaud MERCIER - Xavier MERY - Yves MESNARD - Marie-Claude MICHEL - Danielle MILON - Richard MIRON - Jean-Claude MONDOLINI - Jean MONTAGNAC - Pascal MONTECOT - Yves MORAINÉ - Pascale MORBELLI - Roland MOUREN - Marie MUSTACHIA - Lisette NARDUCCI - Jérôme ORGEAS - Patrick PADOVANI - Patrick PAPPALARDO - Didier PARAKIAN - Chrystiane PAUL - Serge PEROTTINO - Catherine PILA - Patrick PIN - Marc POGGIALE - Jean-Jacques POLITANO - Gérard POLIZZI - Henri PONS - Véronique PRADEL - Muriel PRISCO - Marine PUSTORINO-DURAND - Bernard RAMOND - Julien RAVIER - Stéphane RAVIER - Martine RENAUD - Jean ROATTA - Marie-Laure ROCCA-SERRA - Carine ROGER - Georges ROSSO - Alain ROUSSET - Michel ROUX - Lionel ROYER-PERREAUT - Roger RUZE - Isabelle SAVON - Jean-Pierre SERRUS - Marie-Pierre SICARD-DESNUELLE - Emmanuelle SINOPOLI - Monique SLISSA - Jules SUSINI - Luc TALASSINOS - Francis TAULAN - Dominique TIAN - Maxime TOMMASINI - Claude VALLETTE - Martine VASSAL - Josette VENTRE - Yves VIDAL - Yves WIGT - Didier ZANINI - Kheira ZENAFI.

Signé le 13 Décembre 2018

Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Guy ALBERT représenté par Olivier FREGEAC - Serge ANDREONI représenté par Nicolas ISNARD - Philippe ARDHUIN représenté par Richard MALLIÉ - René BACCINO représenté par Marie-Josée BATTISTA - Loïc BARAT représenté par Gisèle LELOUIS - Guy BARRET représenté par Olivier GUIROU - Jean-Louis BONAN représenté par Jean-Pierre GIORGI - Patrick BORÉ représenté par Patrick GHIGONETTO - Nadia BOULAINSEUR représentée par Josette FURACE - Valérie BOYER représentée par Frédéric DOURNAYAN - Christine CAPDEVILLE représentée par Yves MESNARD - Bruno CHAIX représenté par Jean MONTAGNAC - Anne CLAUDIUS-PETIT représentée par Michèle EMERY - Pierre COULOMB représenté par Joël MANCEL - Sophie DEGIOANNI représentée par Jean-Louis CANAL - Jean-Claude DELAGE représenté par Richard FINDYKIAN - Christian DELAVET représenté par Frédéric GUINIERI - Bernard DESTROST représenté par Roland GIBERTI - Sylvaine DI CARO représentée par Alexandre GALLESE - Bruno GILLES représenté par Monique DAUBET-GRUNDLER - Georges GOMEZ représenté par Maxime TOMMASINI - Michel ILLAC représenté par Marc POGGIALE - Mireille JOUVE représentée par Danièle GARCIA - Nathalie LAINE représentée par Roland MOUREN - Laurence LUCCIONI représentée par Marie-Louise LOTA - Marcel MAUNIER représenté par Jacques BESNAÏNOU - Georges MAURY représenté par Yves BEAUVAL - Roger MEI représenté par Patricia FERNANDEZ-PEDINIELLI - Patrick MENNUCCI représenté par Eugène CASELLI - André MOLINO représenté par Georges ROSSO - Virginie MONNET-CORTI représentée par Frédéric COLLART - Roger PELLENC représenté par Robert DAGORNE - Christian PELLICANI représenté par Patrick PIN - Claude PICCIRILLO représenté par Régis MARTIN - Roger PIZOT représenté par Jean-David CIOT - Roland POVINELLI représenté par Georges CRISTIANI - René RAIMONDI représenté par Yves WIGT - Maryvonne RIBIERE représentée par Sandra DUGUET - Florian SALAZAR-MARTIN représenté par Gaby CHARROUX - Guy TEISSIER représenté par Martine VASSAL - Jean-Louis TIXIER représenté par Jérôme ORGEAS - Jocelyne TRANI représentée par Jeanne MARTI - Patrick VILORIA représenté par Xavier MERY - David YTIER représenté par Michel ROUX.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :

Christian AMIRATY - Michel CATANEO - Laurent COMAS - Bernard JACQUIER - Jean-Marie LEONARDIS - Michel MILLE - Stéphane PAOLI - Elisabeth PHILIPPE - Stéphane PICHON - Maryse RODDE - Eric SCOTTO - Marie-France SOURD GULINO - Philippe VERAN - Frédéric VIGOUROUX - Karim ZERIBI - Karima ZERKANI-RAYNAL.

Etaient présents et représentés en cours de séance Mesdames et Messieurs :

Samia GHALI représentée à 11h25 par Roland CAZZOLA - André JULLIEN représenté à 11h43 par Henri CAMBESSEDES - Jean-Pierre BAUMANN représenté à 12h15 par Dany LAMY - Danielle MILON représentée à 12h28 par Philippe CHARRIN - Jean-Claude GAUDIN représenté à 12h30 par Laure-Agnès CARADEC - Richard MALLIÉ représenté à 12h30 par Daniel GAGNON - Catherine PILA représentée à 12h45 par Solange BIAGGI - Carine ROGER représentée à 12h45 par Michel AZOULAI - Michel DARY représenté à 12h50 par Marie-France DROPY- OURET - Chrystiane PAUL représentée à 13h00 par Josette VENTRE - Lionel ROYER-PERREAUT représenté à 13h00 par Nathalie FEDI - Jean-Claude MONDOLINI représenté à 13h10 par Marie-Claude MICHEL - Pascale MORBELLI représentée à 13h10 par Loïc GACHON - Frédéric COLLART représenté à 13h15 par Béatrice ALIPHAT - Mireille BALLETTI représentée à 13h15 par Marie-Christine CALATAYUD - Sandrine D'ANGIO représentée à 13h15 par Stéphane RAVIER - Jean-François CORNO représenté à 13h20 par Jean-Pascal GOURNES - Yves MORAINÉ représenté à 13h20 par Sylvia BARTHELEMY.

Etaient présents et excusés en cours de séance Mesdames et Messieurs :

Roger RUZE à 11h00 - Philippe GRANGE à 11h43 - Georges ROSSO à 11h43 - Christophe MASSE à 11h45 - Moussa BENKACI à 12h00 - Yves MESNARD à 12h30 - Patrick PIN à 12h30 - Jacques BOUDON à 12h40 - Yves WIGT à 12h45 - Marie MUSTACHIA à 12h50 - Roland MOUREN à 13h00 - Albert GUIGUI à 13h00 - Jean-Claude FERAUD à 13h05 - Eliane ISIDORE à 13h10 - Gaby CHARROUX à 13h10.

Signé le 13 Décembre 2018
Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

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

TRA 017-5107/18/CM

■ Lancement de la concertation préalable pour l'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre
MET 18/7004/CM

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 depuis la rue de Rome au niveau de la Préfecture vers la place du Quatre Septembre. Cette extension poursuit l'objectif de rééquilibrer l'intermodalité au profit des transports en commun et d'apaiser le centre-ville.

En 2003, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a approuvé les études d'Avant-Projet portant sur l'extension du réseau de tramway comprenant trois lignes Bougainville - Castellane, Quatre Septembre - Blancarde ainsi que la modernisation et le prolongement de la ligne 68 existante Noailles - Les Caillols.

La Communauté urbaine a pris la décision de phaser ce projet, ce qui a conduit à la mise en service à ce jour des lignes T1 : Noailles – Les Caillols, T2 : Blancarde – Arenc Le Silo, T3 : Castellane – Arenc Le Silo.

Les études d'extension du réseau se sont poursuivies avec la décision de créer un véritable axe Nord – Sud, décomposé en deux phases :

Phase 1 : Castellane – La Gaye (extension Sud) ; Arenc – Gèze (extension Nord) entrée en phase opérationnelle avec la désignation d'un maître d'œuvre en octobre 2017 ;

Phase 2 : La Gaye – La Rouvière (extension Sud) ; Gèze – La Castellane (extension Nord) dont la faisabilité est en cours d'étude.

L'opportunité de compléter le réseau existant avec le tronçon rue de Rome - Préfecture – Quatre Septembre a de nouveau été analysée en 2013 dans le cadre du Schéma Directeur des Transports Collectifs en Site Propre mené par la Communauté urbaine MPM. Il est également inscrit dans l'agenda de Mobilité de la Métropole avec pour objectif de mise en service en 2025.

Afin de permettre le lancement de l'opération, Il a donc été voté au budget la création d'une opération pour la réalisation de l'Extension du réseau de tramway de Marseille depuis la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre pour un montant total évalué à 75 000 000 d'euros hors taxes. Par délibération TRA 007-3245/17/CM du 14 décembre 2017, le Conseil Métropolitain a approuvé la création de l'opération d'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre et une affectation partielle pour un montant de 1 800 000 euros hors taxes afin de permettre le lancement des études jusqu'à l'Avant-Projet.

La Métropole Aix-Marseille-Provence a fait réaliser la mise à jour des études de faisabilité et elle a été assistée dans l'élaboration du programme, qui quant à lui a été finalisé en novembre 2018. Ce projet présente un intérêt stratégique pour l'agglomération à plusieurs titres.

Il entre pleinement dans l'objectif de la Métropole Aix-Marseille-Provence, de développement de son réseau de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) et contribue au rééquilibrage de la desserte des populations sur une aire urbaine plus vaste.

La desserte vers l'Ouest, essentielle pour un développement harmonieux du territoire marseillais, sera améliorée. La croissance du réseau de tramway s'articulera avec la suppression d'un grand nombre de dessertes bus dans le centre-ville, ce qui accompagnera le plan ambition centre-ville. L'objectif majeur est

Signé le 13 Décembre 2018
Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

de poursuivre la pacification du grand centre-ville de Marseille. Ce projet contribuera également au rayonnement des Pôle d'échanges de la place du Quatre Septembre et de Saint Victor.

Il permettra la desserte de certains des quartiers les plus densément peuplés du 6^{me} et du 7^{me} arrondissement de Marseille et facilitera l'accès à la colline. D'autre part, l'extension du réseau de tramway à l'ouest contribuera à la valorisation de l'espace public d'un des axes les plus emblématiques de Marseille : Puget - Corderie - Corse.

Cette extension augmentera le rayonnement et l'efficacité de l'ensemble du réseau de TCSP de l'agglomération.

La part modale des transports en commun sera augmentée, la circulation automobile sera apaisée, l'espace urbain gagnera en qualité.

Le centre-ville étendra son rayonnement et son accessibilité sera largement améliorée.

Le prolongement évoqué porte sur un linéaire supplémentaire autour de 2 km, allant du croisement de la rue de Rome depuis la rue de Rome-Préfecture vers le boulevard Peytral, puis le cours Pierre Puget, rejoignant le boulevard de la Corderie et l'avenue de la Corse jusqu'à la place du Quatre Septembre.

Cette extension implique l'augmentation de la flotte de matériel roulant tramway afin de maintenir le niveau de service en TCSP. De nouvelles rames seront mises en service. Leur remisage et leur maintenance seront assurées au dépôt de Saint Pierre et/ou au nouveau dépôt sur le site de Montfuron, au Nord de la station de Métro Sainte Marguerite-Dromel.

Ce 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 ;
- 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 ;
- Le décret n°2015-1085 du 28 août 2015 relatif à la création de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence ;
- La délibération TRA 007-3245/17/CM du 14 décembre 2017 approuvant la création de l'opération d'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre et une affectation de 1 800 000 euros hors taxes ;
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole ;
- L'avis du Conseil de Territoire Marseille Provence du 11 décembre 2018.

Où il le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Qu'il convient de lancer la procédure de concertation préalable concernant le Lancement de la concertation préalable pour l'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre.

Signé le 13 Décembre 2018
Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

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 Lancement de la concertation préalable pour l'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre.

Article 2 :

Sont approuvées les modalités suivantes de la concertation préalable :

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

Article 3 :

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, Mobilité et Déplacements

Roland BLUM

Signé le 13 Décembre 2018
Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

ANNEXES

Annexe 1 – Délibérations du conseil de Métropole

Annexe 1.1 Délibération n° TRA-018-510818CM

Annexe 1.2 Délibération n° TRA-017-510718CM

Annexe 2 – Avis de concertation préalable

Annexe 2.1 Avis de concertation

Annexe 2.2 Parution avis de concertation dans la presse locale

Annexe 2.3 Certificats d'affichage

Annexe 3 – Bilan des actions de communication

Annexe 4 – Revue de Presse

Annexe 5 – Documents à la disposition du public

Annexe 5.1 Dépliant deux volets

Annexe 5.2 Brochure projet

Annexe 5.3 Panneaux de présentation du projet

Annexe 6 – Compte rendu de la réunion publique



EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE DE LA RUE DE ROME A LA PLACE DU QUATRE SEPTEMBRE

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 le prolongement du réseau de tramway de Marseille.

Le projet consiste à prolonger le réseau de tramway de Marseille vers l'ouest de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre, dans les 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera **du 22 mars 2023 au 30 avril 2023 inclus**.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, et en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de donner 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 (plaquettes de présentation du projet, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

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 1^{er} et 7^{ème} arrondissements

61 La Canebière – 13001 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h10 et de 13h10 à 16h30

Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements

125 rue du Commandant Rolland – 13008 Marseille
du lundi au vendredi de 08h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h30

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 www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

Une réunion publique de lancement de la concertation préalable est prévue :

- Le **22 mars 2023 à 18h** au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007, Marseille)

VIE DES SOCIÉTÉS

293099

FRERES AND CO

L'AGE de la SAS FRERES AND CO SIREN 891 928 087 au capital de 1000€, siège social au 113 AV DE ST ANTOINE, 13015 Marseille, a décidée la dissolution anticipée de la société à compter du 15/12/2022. M. Abdullah OUTMANKHAIL demeurant 201 Boulevard Michelet 13009 Marseille, a été nommé Liquidateur. Le siège de liquidation a été fixé à l'adresse du siège social. L'AGE de la SAS constaté la clôture des opérations de liquidation, à compter du 31/12/2022. Pour Avis

SADA

293167

Société Civile Immobilière au capital de 100 euros
Siège social : 397 avenue du Prado 13008 MARSEILLE
843 195 371 RCS MARSEILLE

TRANSFERT DE SIÈGE

Aux termes de DECISIONS UNANIMES DES ASSOCIES du 17 février 2023, il a été décidé de transférer le siège social au **90 avenue Fernandel 13012 MARSEILLE** à compter du 17 février 2023. L'article 4 des statuts a été modifié en conséquence.
Mention en sera faite au RCS de MARSEILLE.

293405

Aux termes d'une assemblée générale extraordinaire du 10 février 2023 de la **SNC IL ETAIT UNE FOIS**, au capital de 20.000 euros, Siège social : 189, rue Saint-Pierre – 13005 MARSEILLE (RCS MARSEILLE 750.996.209.), il a été décidé de transférer à compter du même jour, le siège social à MARSEILLE 13010 – 133, Avenue de La Timone, Parc Le Mistral, Bâtiment A -. Les statuts ont été modifiés en conséquence.
Pour avis.

293685

Aux termes d'une décision extraordinaire du Gérant associé unique du 22 février 2023 de la **SARL FLAJO**, au capital de 1.000 euros, Siège social : 144, Traverse de la Rose - 13013 MARSEILLE, RCS MARSEILLE 921.431.441., il a été décidé de transférer à compter du même jour, le siège social à MARSEILLE 13013 – 52, Avenue Escadrille Normandie-Niemen -. Les statuts ont été modifiés en conséquence.-
Pour avis.

293103

CTSP PRO

L'AGE de la SASU CTSP PRO au capital de 1000€, siège social au 52 Boulevard Marcel Delprat, 13013 Marseille, RCS Marseille 899030126 a décidée d'augmenter le capital d'une somme de 9000 euros par incorporation de réserves pour le porter à 10 000 euros. Pour Avis

VENTES AUX ENCHERES

292959

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES EN UN SEUL LOT SUR LICITATION

D'UNE MAISON A USAGE D'HABITATION avec **TERRAIN** attenant située 240 Route de Clau, 13190 ALLAUCH, d'une superficie loi Carrez de 249,41 m², figurant au cadastre de ladite commune sous les références :
- Section DH n°109, lieudit Quartier de Peire Peissot d'une surface de 14 ares et 55 centiares.
- Section DH n°102, lieudit Quartier de Peire Peissot d'une surface de 22 ares et 90 centiares.
MISE A PRIX : 150.000 EUROS
Avec faculté de baisse de la moitié en cas de carence d'enchères
Visite le Lundi 3 Avril 2023 de 10 h à 11 h
ADJUDICATION LE MERCREDI 12 AVRIL 2023 à 9 h 30
à l'audience du Juge de l'Exécution du Tribunal Judiciaire de Marseille, salle n°8, 25 Rue Edouard Delanglade, 13006 MARSEILLE
Les enchères sont recevables uniquement si elles sont portées par un Avocat inscrit au Barreau de MARSEILLE qui devra détenir un chèque de banque à l'ordre de Monsieur le Bâtonnier de l'Ordre des Avocats de MARSEILLE ou une caution bancaire irrévocable représentant 10 % du montant de la mise à prix, soit d'un montant minimum de 15.000 euros.
Les frais de poursuite et de vente sont payables en sus du prix d'adjudication.
RENSEIGNEMENTS : Pour de plus amples renseignements, s'adresser :
- au greffe du Tribunal Judiciaire de Marseille, 25 Rue Edouard Delanglade, 13006 MARSEILLE, du lundi au vendredi de 8 h à 11 h 30 et de 13 h 30 à 16 h 30,
- site internet avoventes.fr
- au Cabinet de Maître Eric SEMELAIGNE (Tél. : 04.91.33.65.12 ou secretariat@slidavocats.com), tous les jours de 10 H à 12 H EXCLUSIVEMENT.

293355

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES D'ACTIFS IMMOBILIERS DEPENDANT D'UNE PROCEDURE DE RETABLISSEMENT PERSONNEL

D'UN APPARTEMENT, D'UNE CAVE ET D'UN BOX-GARAGE
Sis MARSEILLE (13015),
Résidence LA MAURELETTE, 5 Place du Commerce, Occupé.

MISE A PRIX : 25.000,00 EUROS
Avec faculté de baisses successives de 4.000,00 € en 4.000,00 € en cas de carence d'enchères jusqu'à l'adjudication du bien.
VISITE LE MARDI 4 AVRIL 2023 DE 9 H A 10 H
ADJUDICATION LE MERCREDI 12 AVRIL 2023 à 9 h 30
à l'audience du Juge de l'Exécution du Tribunal Judiciaire de Marseille, au Palais de Justice, Salle 8, 25 Rue Edouard Delanglade, 13006 MARSEILLE
Les enchères sont recevables uniquement si elles sont portées par un Avocat inscrit au Barreau de MARSEILLE qui devra détenir un chèque de banque représentant 10 % du montant de la mise à prix avec un minimum de 3.000 euros établi à l'ordre de Maître VERRECCHIA Eric, Mandataire Judiciaire.
RENSEIGNEMENTS :
Pour de plus amples renseignements, consulter le cahier des conditions de vente :
- Sur le site internet <https://www.provansal.eu> du Cabinet de **Maître Thomas D'JOURNO**, Avocat au Barreau de MARSEILLE,
- Au Cabinet de **Maître Thomas D'JOURNO**, Avocat au Barreau de MARSEILLE, 43/45 Rue Briteuil, 13006 MARSEILLE
Tél. : 04.13.24.13.44 – Lgendalla@provansal.eu
- Au Greffe du Tribunal Judiciaire de MARSEILLE, au 25, Rue Edouard Delanglade, 13006 MARSEILLE du lundi au vendredi de 8 h à 11 h 30 et de 13 h 30 à 16 h 30.

ANNONCES LEGALES

290221



RÉPUBLIQUE FRANCAISE
COMMUNE D'EYRAGUES

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

AFFÉRENTE À L'ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)
DU MERCREDI 1ER MARS 2023 AU VENDREDI 31 MARS 2023 INCLUS

En exécution de l'arrêté n°2023/033 en date du 25/01/2023, il sera procédé à une enquête publique portant sur le projet de Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Eyragues.

Le projet de Plan Local d'Urbanisme arrêté de la commune d'Eyragues a pour ambitions de :
Maintenir le dynamisme économique spécifique de la commune ;
Maintenir l'attractivité du territoire tout en maîtrisant le développement urbain ;
Mettre en valeur l'environnement qualitatif d'Eyragues.

La personne responsable de l'élaboration du PLU est la commune d'Eyragues, représentée par Monsieur le Maire, Michel GAVANON, dont le siège administratif est situé Place de la Libération à EYRAGUES – 13630.

Le dossier d'enquête publique sera déposé en mairie d'Eyragues, siège de l'enquête, pendant 31 jours consécutifs, du 01/03/2023 au 31/03/2023 inclus afin que chacun puisse en prendre connaissance du lundi au jeudi de 8h 30 à 12h 00 et de 13h 30 à 17h 30 et le vendredi de 8h 30 à 12h 00 et de 13h 30 à 16h 30.

Chacun pourra consigner ses observations sur le registre ouvert à cet effet ou les adresser par courrier postal à la commissaire enquêtrice à l'adresse suivante :
Mairie d'Eyragues – A l'attention de Madame la commissaire enquêtrice - Hôtel de ville - Place de la Libération – 13630 EYRAGUES
ou par voie dématérialisée en utilisant la boîte mail suivante :
enquete-publique-4463@registre-dematerialise.fr
ou sur le registre d'enquête dématérialisé à l'adresse suivante :
<https://www.registre-dematerialise.fr/4463>

Madame Fabienne CARRIAS, désignée en qualité de commissaire enquêtrice par décision du Tribunal Administratif de Marseille n°E22000110/13 du 06/01/2023, recevra le public en mairie les jours suivants :
- Le mercredi 1er mars 2023 : de 8h30 à 12h00
- Le samedi 11 mars 2023 : de 8h30 à 12h00
- Le vendredi 17 mars 2023 : de 13h30 à 16h30
- Le mardi 21 mars 2023 : de 8h30 à 12h00
- Le vendredi 31 mars 2023 : de 13h30 à 16h30

Toute information sur le dossier peut être obtenue auprès de M. Tewfik MOKAD-DEM, DGS (tél : 04.90.24.99.00) dès publication de l'arrêté, et de Mme Fabienne CARRIAS Commissaire-Enquêtrice lors de ces jours et heures de permanence.

Pendant toute la durée de l'enquête, chacun pourra prendre connaissance de l'avis d'enquête et de l'ensemble du dossier en Mairie et sur le site internet de la commune d'Eyragues.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ou voie électronique, ainsi que les observations écrites reçues par la commissaire enquêtrice sont consultables au siège de l'enquête ainsi qu'en version numérique via un accès numérique, dont l'adresse est : <https://www.registre-dematerialise.fr/4463>

Une évaluation environnementale a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme et intégrée dans le dossier soumis à enquête publique. L'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement sera intégré au dossier d'enquête publique.

À l'issue de l'enquête publique, le projet de PLU arrêté, éventuellement modifié pour tenir compte des observations et avis formulés dans le cadre de l'enquête publique et des conclusions de la commissaire enquêtrice, sera soumis au conseil municipal pour approbation.

Une copie du rapport et des conclusions de la commissaire enquêtrice sera tenue à la disposition du public, pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, en mairie d'Eyragues ainsi qu'en préfecture des Bouches-du-Rhône et sur le site internet de la commune d'Eyragues.

EYRAGUES, le 01/02/2023
Michel GAVANON
Maire d'Eyragues

293722



EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE DE LA RUE DE ROME ALA PLACE DU QUATRE SEPTEMBRE

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 le prolongement du réseau de tramway de Marseille.

Le projet consiste à prolonger le réseau de tramway de Marseille vers l'ouest de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre, dans les 6ème et 7ème arrondissements de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera du 22 mars 2023 au 30 avril 2023 inclus.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, et en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de donner 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 (plaquettes de présentation du projet, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet www.registrenumerique.fr/tramway-T2-4septembre

MÉTROPOLÉ 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 1^{er} ET 7^èE ARRONDISSEMENTS
61 La Canebière — 13001 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h10 et de 13h10 à 16h30

MAIRIE DES 6^{em} ET 8ÈME ARRONDISSEMENTS
125 rue du Commandant Rolland – 13008 Marseille
du lundi au vendredi de 08h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h30

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
www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

Une réunion publique de lancement de la concertation préalable est prévue :
- Le 22 mars 2023 à 18h au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007, Marseille)

293741



AVIS

PRESSCRIPTION DE LA MODIFICATION N° 2 DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE CORNILLON-CONFOUX.

Par arrêté n°23/148/CM du 20 février 2023, Madame La Présidente de la Métropole a prescrit le lancement d'une procédure de modification n°2 du Plan Local d'Urbanisme de la commune afin de permettre l'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AU de Piele-Belvezet.

Cet acte sera affiché pendant 1 mois au sein des structures suivantes :
· au Pharo à Marseille, siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence,
· à la Mairie de Cornillon-Confoux, Place Carsignol, 13250 Cornillon-Confoux

Il sera publié sur le site internet de la Métropole.
Il fera l'objet d'un avis au public qui sera inséré dans la presse locale.

La Présidente,
Signé : Martine VASSAL

AVIS DE CONCOURS

291221



AVIS DE RECRUTEMENT

La Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée organise un concours externe d'Agent d'Exploitation Principal des Travaux Publics de l'Etat au titre de l'année 2023.

Les modalités d'inscription pour le concours sont disponibles sur le site internet de la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée :
<https://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr>
(rubrique recrutement)

ATTENTION LES DOSSIERS D'INSCRIPTION DOIVENT ÊTRE DÉPOSÉS AU PLUS TARD LE 8 MARS 2023.

APPEL D'OFFRES

293728



AVIS DE CONCESSION

VILLE D'ARLES
M. Patrick de Carolis - Maire
Hôtel de ville
BP 90196 - 13637 Arles – cedex

Concession de service public pour l'organisation de spectacles taurins et traditionnels dans les arènes d'Arles 2024-2028.

La présente consultation est une procédure ouverte. Les candidats sont invités à remettre simultanément leur dossier de candidature et leur offre.

LE DOSSIER DE CONSULTATION EST DISPONIBLE À L'ADRESSE :
<https://www.marches-publics.info>

REMISE DES OFFRES : le 28/04/23 à 16h00 au plus tard, impérativement par voie dématérialisée : <https://www.marches-publics.info>.

293779

PROVENCE PROMOTION

AVIS D'ATTRIBUTION

MARCHÉ DE SERVICE D'UNE AGENCE DE RELATIONS PRESSE ET " RELATIONS DIRIGEANTS " POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UNE PARTIE DU PLAN ANNUEL D' ACTIONS EN MATIÈRE DE COMMUNICATION, D'INFLUENCE ET DE PROMOTION ÉCONOMIQUE DE L'AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE PROVENCE PROMOTION

NOM COMPLET DE L'ACHETEUR
PROVENCE PROMOTION
Numéro national d'identification SIRET : 41504931100020
Ville : MARSEILLE
Code Postal : 13567
Groupement de commande : Non

INTITULE DU MARCHÉ
Marché de service d'une agence de relations presse et " relations dirigeants " pour la mise en oeuvre d'une partie du plan annuel d'actions en matière de communication, d'influence et de promotion économique de l'agence de développement économique Provence Promotion.
Type de marché : Services
Description succincte du marché :
Provence Promotion cherche à approcher ses cibles " décideurs économiques" par une approche multicanale et multi géographique :
- Une démarche communication des atouts de la Provence vers des médias spécialisés destinés à travailler l'image et à renforcer l'envie de Provence.
- Une démarche d'influence destinée à préparer l'action de prospection et sortir de la simple démarche " cold calling "
- Une démarche de prospection ciblée sur les pistes repérées et les profils prioritaires suivants :
CEO, CTO, CFO, CMO, Direction Générale France, GM Europe, Secrétaire général etc.

RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'ATTRIBUTION
Marché attribué à la société A+ CONSEILS représentée par Mme C. ALAMI-CHEL

JUSTIFICATIF DE PARUTION

Cette annonce a été publiée dans son texte intégral, sous réserve d'incident technique :

Le 08/03/2023 à 00h03 dans La Marseillaise Bouches du Rhone web (13)

Avec une durée de visibilité de 365 jours

Références : MAR106434, 202305390

Dossier Client : TQS AVIS DE CONCERTATION



EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE DE LA RUE DE ROME A LA PLACE DU QUATRE SEPTEMBRE 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 le prolongement du réseau de tramway de Marseille.

Le projet consiste à prolonger le réseau de tramway de Marseille vers l'ouest de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre, dans les 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera **du 22 mars 2023 au 30 avril 2023 inclus**.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, et en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de donner 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 (plaquettes de présentation du projet, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet **www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre**

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 1^{er} et 7^{ème} arrondissements

61 La Canebière – 13001 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h10 et de 13h10 à 16h30

Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements

125 rue du Commandant Rolland – 13008 Marseille
du lundi au vendredi de 08h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h30

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

www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

Une réunion publique de lancement de la concertation préalable est prévue :

- Le **22 mars 2023 à 18h** au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007, Marseille)



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussignée, Madame Valérie RANISIO, Directrice d’Appui Fonctionnel de la Direction Générale Adjointe « Ville plus Verte et plus Durable » de la Mairie de Marseille, certifie que,

L’Avis de Concertation Préalable relatif à l’extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du Quatre septembre, dans les 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements de Marseille.

A été affiché, à la Mairie de Marseille, en vitrine extérieure de la Direction Générale Adjointe « la ville plus verte et plus durable » (40, rue Fauchier 13002 Marseille) et publié sur le site internet de la Ville de Marseille.

Du 08 mars 2023 au 02 mai 2023 inclus.

Fait à Marseille, le 03 mai 2023

Pour le Maire, par délégation

**La Directrice
d’Appui Fonctionnel
de la DGAVD**

Valérie RANISIO

CERTIFICAT D’AFFICHAGE
N°23/306

La Maire des 1^{er} et 7^{ème} arrondissements

de la Ville de Marseille

certifie avoir fait afficher

à la Mairie des 1^{er} et 7^{ème} arrondissements

DU 8 MARS 2023 AU 2 MAI 2023 INCLUS

**L’AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE CONCERNANT L’EXTENSION DU RÉSEAU
DE TRAMWAY DE MARSEILLE DE LA RUE DE ROME À LA PLACE DU QUATRE
SEPTEMBRE.**

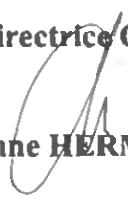
Fait à Marseille,
Le 3 mai 2023

La Maire d'Arrondissements

Sophie CAMARD

Par délégation

La Directrice Générale des Services


Corinne HERMITTE

CERTIFICAT D’AFFICHAGE
N°23/306

Le Maire des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements

de la Ville de Marseille

certifie avoir fait afficher

à la Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements

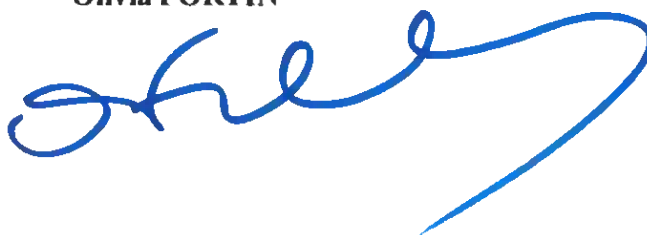
DU 8 MARS 2023 AU 2 MAI 2023 INCLUS

**L’AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE CONCERNANT L’EXTENSION DU RÉSEAU
DE TRAMWAY DE MARSEILLE DE LA RUE DE ROME À LA PLACE DU QUATRE
SEPTEMBRE.**

Fait à Marseille,
Le 3 mai 2023

La Maire d'Arrondissements

Olivia FORTIN



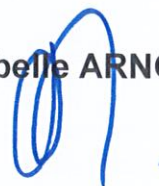
Marseille le,

05 MAI 2023

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussignée, Madame Isabelle Arnould, certifie que, l'avis de concertation préalable concernant l'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du quatre septembre, a été affiché du 8 mars 2023 au 30 avril 2023 inclus, au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Isabelle ARNOULD



ANNEXES

Annexe 1 – Délibérations du conseil de Métropole

Annexe 1.1 Délibération n° TRA-018-510818CM

Annexe 1.2 Délibération n° TRA-017-510718CM

Annexe 2 – Avis de concertation préalable

Annexe 2.1 Avis de concertation

Annexe 2.2 Parution avis de concertation dans la presse locale

Annexe 2.3 Certificats d'affichage

Annexe 3 – Bilan des actions de communication

Annexe 4 – Revue de Presse

Annexe 5 – Documents à la disposition du public

Annexe 5.1 Dépliant deux volets

Annexe 5.2 Brochure projet

Annexe 5.3 Panneaux de présentation du projet

Annexe 6 – Compte rendu de la réunion publique

Extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre

Bilan de communication sur le
lancement de la concertation
publique

Mars 2023 – Avril 2023



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.....	5
Bilan des retombées de la communication digitale.....	6
Affichage de proximité	8
Panneaux MUPI	8
Dépliants.....	9
Radio	10
Presse	11
Communiqué de Presse	11
Annexes.....	12



Rappel du contexte

L'extension ouest de la ligne T2 du tramway de Marseille représente l'un des projets prioritaires du volet Mobilité du Plan Marseille en Grand.

De La Blancarde à la place du Quatre Septembre, cette ligne de transport en commun en site propre constituera la colonne vertébrale de la mobilité de l'agglomération marseillaise.

Cette opération d'extension ouest de la ligne T2, représente 2,1 km d'infrastructures nouvelles.

La concertation préalable du projet s'est déroulée du 22 mars 2023 au 30 avril 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 \(ampmetropole.fr\)](https://ampmetropole.fr) mis en ligne le 07/03/2023.

Parution de l'avis de concertation dans la presse locale

Parution dans La Provence le mardi 07/03/2023 (Annexe2.1_Avis concertation LA PROVENCE)

Parution dans La Marseillaise le mercredi 08/03/2022 (Annexe2.2_Avis concertation LA MARSEILLAISE)

Affichage de l'avis de concertation

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

- mairie des 1^{er} /7^{er} arrondissements
- mairie des 6^{er}/8^{er} arrondissements
- Pharo, siège institutionnel de la Métropole

(Annexe 3 - Certificats d'affichage réglementaire)

Visuel clé pour la campagne de communication



Communication digitale

Sites internet de la Métropole

Mise en ligne d'un article dédié à l'opération tramway place du 4-Septembre

<https://ampmetropole.fr/missions/mobilite/une-mobilite-de-projets-davenir/projet-mobilite-tramway-place-du-4-septembre/>



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).

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-du-tramway-t2-de-la-rue-de-rome-a-la-place-du-4-septembre/>

EXTENSION DU TRAMWAY T2, DE LA RUE DE ROME À LA PLACE DU 4-SEPTEMBRE

Ce projet d'extension du tramway T2 répond aux forts enjeux de desserte des quartiers denses des 6^e et 7^e arrondissements de Marseille. Il participe également à l'apaisement et à l'amélioration du cadre de vie dans le centre-ville. De plus, le tramway est un moyen de transport particulièrement efficace et rapide pour les déplacements dans la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) de Marseille.

Avec ses 2,1 km de nouveau tracé, entre la rue de Rome et la place du 4-Septembre, la ligne de tramway T2 desservira quatre nouvelles stations. Elle assurera ainsi la desserte d'un des secteurs les plus peuplés de Marseille. Ce projet participe des chantiers mis en œuvre par la Métropole pour réorganiser et renforcer le réseau de tramway et, plus globalement, l'offre de transport en commun de Marseille.

Réseaux sociaux

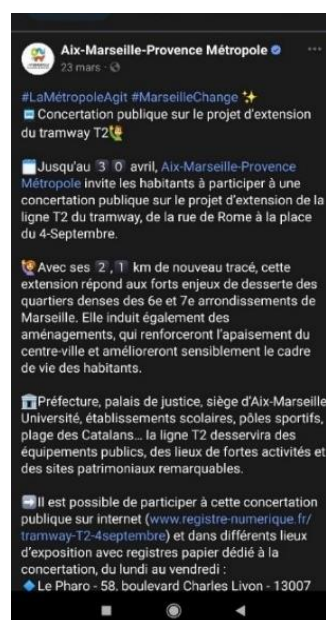
Mise en ligne de plusieurs posts de mars 2023 à mai 2023 sur tous les réseaux sociaux de la Métropole (Facebook, LinkedIn, Instagram, Twitter) :

- pour annoncer le lancement de la concertation préalable à venir et la date de la réunion publique ;

- posts et « stories » publiés régulièrement sur la durée de la concertation, avec renvoi vers la page du registre numérique.

En détail :

- **Facebook :**
 - 23/03/23
 - 06/04/23
 - 28/04/23
 - 13/05/23
 - 22/05/23
- **Instagram :**
 - 28/04/23
 - 13/05/23
- **Stories instagram :**
 - 06/04/23
- **Twitter :**
 - 23/03/23
 - 13/05/23
 - 13/05/23
 - 28/04/23
 - 06/04/23
- **Linkedin :**
 - 23/03/23
 - 06/04/23



Bilan des retombées de la communication digitale

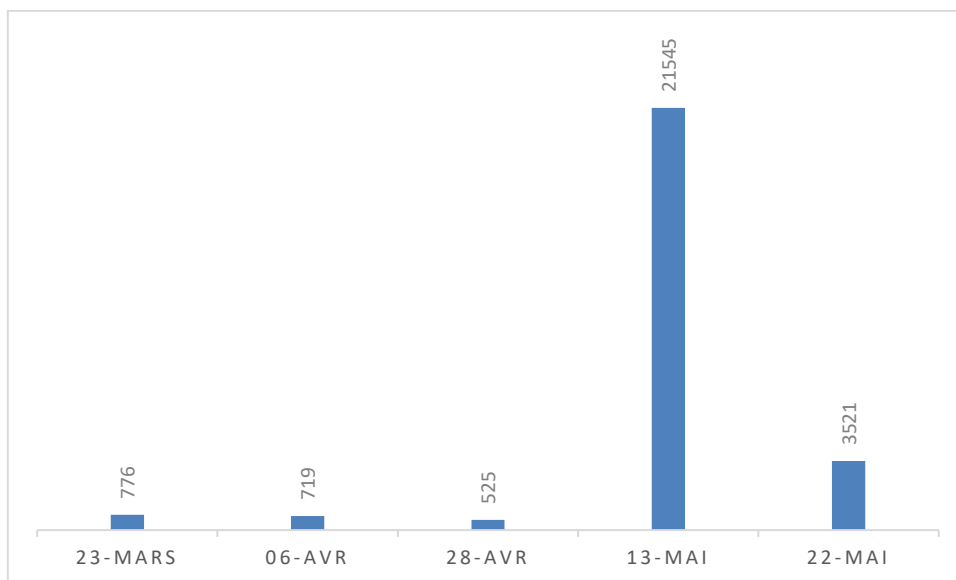
Sites internet de la Métropole Aix-Marseille-Provence

	Site « Marseille Change »	Site AMP
	Page projet tramway 4-Septembre	Page projet tramway 4-Septembre
Nombre de vues	- 1475	- 4028
Nombre de téléchargement (plaquette, panneaux, liseuse)	- Plaquette : 462 - Panneaux : 258	- Liseuse : 1388

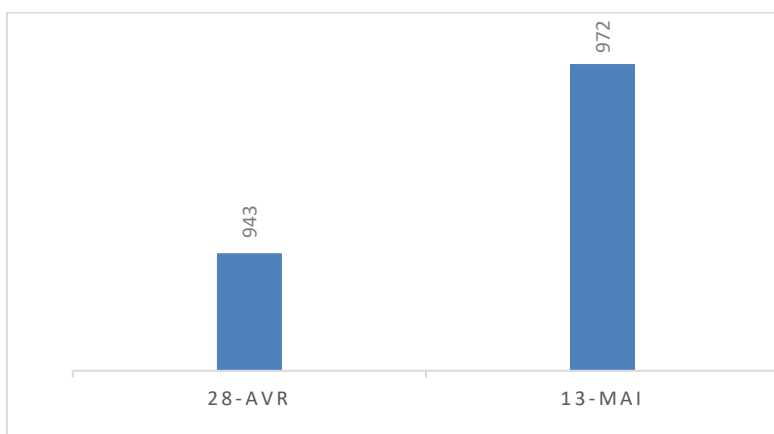
Réseaux sociaux

Les graphiques suivants indiquent le nombre de vues de chaque publication d'information de la concertation sur les réseaux sociaux de la Métropole (portée).

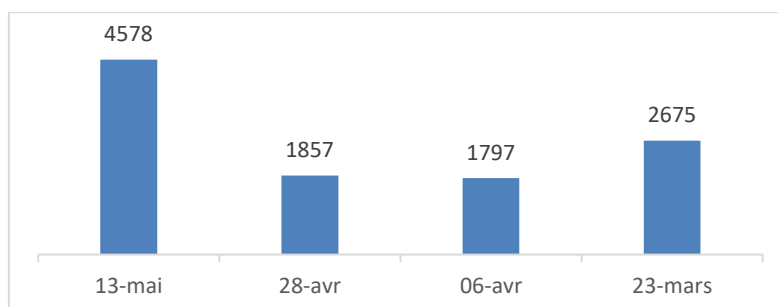
Portée des publications sur Facebook (en nombre de vue)



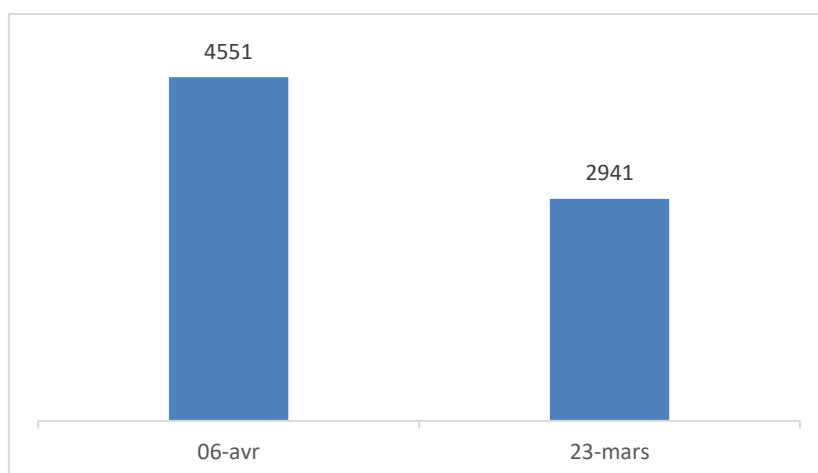
Portée des publications sur Instagram (en nombre de vue)



Portée des publications sur Twitter (en nombre de vue)



Portée des publications sur LinkedIn (en nombre de vue)



Les publications d'information de la concertation sur les réseaux sociaux ont permis une visibilité plus large de personnes ne suivant pas le site de la Métropole. La portée a été ainsi augmentée de plus de 47 000 utilisateurs.

Affichage de proximité

Panneaux MUPI

Affichage du mercredi 5 avril 2023 au mardi 18 avril 2023 sur l'ensemble des stations du réseau de tramway de Marseille (102 faces).



Des affiches ont également été disposées au Pharo et dans les mairies de secteurs (1/7 et 6/8 arrondissements).

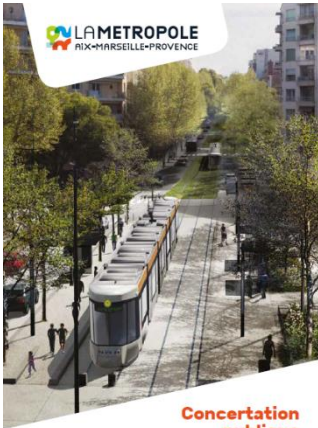
Dépliants

Des dépliants (dépliants concertation deux volets et dépliants trois volets présentant le projet) ont été mis à disposition et distribué (1500 exemplaires) :

- Dans les lieux de la concertation, en complément des panneaux d'exposition du projet :
 - Pharo ;
 - Mairie de secteur des 1^{er}/7^e arrondissement ;
 - Mairie de secteur des 6^e/7^e arrondissements ;

Les dépliants ont également été mis à disposition lors de la réunion publique et sur les sites web.

Un dépliant concertation - 2 volets



Concertation publique

Extension du tramway T2
Rue de Rome - Place du 4 Septembre

DONNEZ VOTRE AVIS !
22 MARS > 30 AVRIL 2023

LA MÉTROPOLE AGIT

PRÉSENTATION DU PROJET

Avec ses **2,1 km** de nouveau tracé entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre, la ligne de tramway T2 desservira 4 nouvelles stations.

Le projet vise à améliorer le cadre de vie des marseillais dans le centre-ville. Il permet une réorganisation des mobilités en faveur d'un espace public apaisé et une meilleure desserte.

SCHÉMA D'EXPLOITATION DU RÉSEAU DE TRAMWAY ENVISAGÉ



— TRAMWAY T1
— TRAMWAY T2
— TRAMWAY T3
— EXTENSION DU TRAMWAY T2 VERS QUARTIER SEPTEMBRE
— EXTENSION VERS QUARTIER T3 DU TRAMWAY T2

CALENDRIER DE RÉALISATION



CONCERTATION PRÉALABLE
du 22 mars au 30 avril 2023
pour vous informer et participer

DONNEZ VOTRE AVIS !

Concertation en ligne : www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

Registres papier dans 3 lieux dédiés à la concertation

LIEUX D'EXPOSITION

Métropole Aix-Marseille-Provence
du lun. au ven. 9h00-12h00 / 13h30-16h30
Le Pharo
58, boulevard Charles Livon (13007)

Mairie des 1^{er}/7^e arrondissements
du lun. au ven. 8h30-12h10 / 13h10-16h30
61, la Consolidaire (13001)

Mairie des 6^e/7^e arrondissements
du lun. au ven. 8h00-12h00 / 14h00-17h30
125, rue du Commandant Rolland (13008)

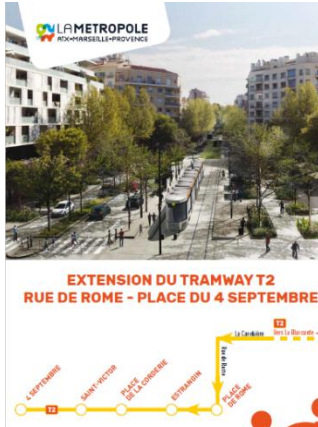
RÉUNION PUBLIQUE
Mercredi 22 mars 2023 à 18 h
au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence
Hémicycle du Pharo
58, boulevard Charles Livon (13007)

LE MOYEN DE TRANSPORT LE PLUS EFFICACE POUR AMÉLIORER VOTRE MOBILITÉ DANS LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M) DE MARSEILLE



PARTICIPEZ !
22 MARS > 30 AVRIL 2023
registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

Un dépliant projet - 3 volets



EXTENSION DU TRAMWAY T2
RUE DE ROME - PLACE DU 4 SEPTEMBRE

LA MÉTROPOLE AGIT

LE MOYEN DE TRANSPORT LE PLUS EFFICACE POUR AMÉLIORER VOTRE MOBILITÉ DANS LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M) DE MARSEILLE



AMÉLIORER
la desserte des équipements publics et des sites patrimoniaux remarquables

VALORISER
le patrimoine architectural et urbain

ENCOURAGER
le développement des mobilités

METTRE EN VALEUR
le cadre de vie des marseillais

REDUIRE
les émissions de CO2

REINFORCER
la sécurité

VOTRE QUARTIER PARMI LES PLUS PEUPLÉS DE MARSEILLE. DÉSENCALVÉ ET MIEUX DESSERVI



LA DESSESTE D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET DE SITES PATRIMONIAUX REMARQUABLES



LA RÉORGANISATION DES MOBILITÉS OFFRIRA UN ESPACE PUBLIC APAISÉ



» VALORISATION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL À TRAVERS LES PLACES DU CENTRE-VILLE



» LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M) DE MARSEILLE



Des panneaux de présentation du projet



Radio

Un spot sur radio Maritima : diffusion les 27 et 30 mars 2023



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Vendredi 10 mars 2023

MOBILITE

À MARSEILLE, LE PROJET DE TRAMWAY JUSQU'À LA PLACE DU 4-SEPTEMBRE ENTRE EN PHASE DE CONCERTATION PRÉALABLE

Mercredi 1^{er} mars, la Métropole a organisé un comité de pilotage afin de préciser l'avancement du projet d'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4-Septembre. La concertation préalable se tiendra du 22 mars au 30 avril 2023.

Ce comité de pilotage, présidé par Catherine Pila, présidente de la RTM et conseillère métropolitaine de la Métropole Aix-Marseille-Provence s'est déroulé en présence de plusieurs élus métropolitains, municipaux, et des représentants de l'État. Il a permis, notamment, d'aborder l'avancement du projet à l'approche de la concertation préalable.

Le tracé passera du croisement de la rue de Rome / Préfecture vers le boulevard Peytral, puis le cours Pierre Puget, rejoignant le boulevard de la Corderie et l'avenue de la Corse jusqu'à la place du 4-Septembre. Quatre stations seront créées sur ce parcours de 2,1 km, dont une correspondance avec le métro Estrangin. Ce projet d'extension permettra également la requalification urbaine de l'ensemble des voies empruntées, une mise en valeur du patrimoine architectural et la création d'au moins un nouveau parking pour les résidents, qui compensera en partie la disparition de plusieurs places de stationnement en surface.

« Le développement des mobilités est ma priorité numéro 1. Tramways, nouveau métro, BHNS, nouveau réseau de bus, pôles d'échanges supplémentaires, parkings relais... C'est une véritable révolution des mobilités que nous conduisons, avec le soutien de l'État. C'est dans ce schéma global que s'inscrit ce projet de tramway, de la rue de Rome jusqu'à la place du 4-Septembre, fléché dans le cadre du plan « Marseille en Grand ». J'y suis particulièrement attachée parce qu'il présente le meilleur objectif de report modal. Situé au cœur de la ZFE-m de Marseille, il desservira près de 42 000 habitants et 27 000 emplois à moins de 500 m. Une solution pour les mobilités, la qualité de l'air et la préservation de l'environnement », précise Martine Vassal, présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Du 22 mars au 30 avril, les habitants seront invités à donner leur avis sur l'ensemble du projet sur Internet mais aussi dans les différents lieux d'exposition. Une fois les avis étudiés, les travaux débiteront en 2026 pour une mise en service en 2028.

Plus d'informations à venir dès le 22 mars 2023 sur www.ampmetropole.fr

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

ampmetropole.fr



Annexes

Annexe 1 – Avis de concertation préalable



EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE DE LA RUE DE ROME A LA PLACE DU QUATRE SEPTEMBRE

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 le prolongement du réseau de tramway de Marseille.

Le projet consiste à prolonger le réseau de tramway de Marseille vers l'ouest de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre, dans les 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera **du 22 mars 2023 au 30 avril 2023 inclus**.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, et en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de donner 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 (plaquettes de présentation du projet, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

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 1^{er} et 7^{ème} arrondissements

61 La Canebière – 13001 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h10 et de 13h10 à 16h30

Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements

125 rue du Commandant Rolland – 13008 Marseille
du lundi au vendredi de 08h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h30

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 www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

Une réunion publique de lancement de la concertation préalable est prévue :

- Le **22 mars 2023 à 18h** au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007, Marseille)

Annonces légales

Mardi 7 Mars 2023
habilité à publier par arrêté de Monsieur le Préfet du Département



JUSTIFICATIF DE PARUTION

Cette annonce a été publiée dans son texte intégral, sous réserve d'incident technique :

Le 08/03/2023 à 00h03 dans La Marseillaise Bouches du Rhone web (13)

Avec une durée de visibilité de 365 jours

Références : MAR106434, 202305390

Dossier Client : TQS AVIS DE CONCERTATION



EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE DE LA RUE DE ROME A LA PLACE DU QUATRE SEPTEMBRE 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 le prolongement du réseau de tramway de Marseille.

Le projet consiste à prolonger le réseau de tramway de Marseille vers l'ouest de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre, dans les 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera **du 22 mars 2023 au 30 avril 2023 inclus**.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, et en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de donner 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 (plaquettes de présentation du projet, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet **www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre**

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 1^{er} et 7^{ème} arrondissements

61 La Canebière – 13001 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h10 et de 13h10 à 16h30

Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements

125 rue du Commandant Rolland – 13008 Marseille
du lundi au vendredi de 08h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h30

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

www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

Une réunion publique de lancement de la concertation préalable est prévue :

- Le **22 mars 2023 à 18h** au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Hémicycle du Pharo - 58 boulevard Charles Livon (13007, Marseille)

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



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussignée, Madame Valérie RANISIO, Directrice d'Appui Fonctionnel de la Direction Générale Adjointe « Ville plus Verte et plus Durable » de la Mairie de Marseille, certifie que,

L'Avis de Concertation Préalable relatif à l'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du Quatre septembre, dans les 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements de Marseille.

A été affiché, à la Mairie de Marseille, en vitrine extérieure de la Direction Générale Adjointe « la ville plus verte et plus durable » (40, rue Fauchier 13002 Marseille) et publié sur le site internet de la Ville de Marseille.

Du 08 mars 2023 au 02 mai 2023 inclus.

Fait à Marseille, le 03 mai 2023

Pour le Maire, par délégation

La Directrice
d'Appui Fonctionnel
de la DGAVD


Valérie RANISIO

CERTIFICAT D’AFFICHAGE N°23/306

Le Maire des 5^{ème} et 8^{ème} arrondissements

de la Ville de Marseille

certifie avoir fait afficher

à la Mairie des 5^{ème} et 8^{ème} arrondissements

DU 8 MARS 2023 AU 2 MAI 2023 INCLUS

L'AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE CONCERNANT L'EXTENSION DU RÉSEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE DE LA RUE DE ROME À LA PLACE DU QUATRE SEPTEMBRE.

Fait à Marseille,
Le 3 mai 2023

La Maire d'Arrondissements

Olivia FORTIN



CERTIFICAT D’AFFICHAGE N°23/306

La Maire des 1^{er} et 7^{ème} arrondissements

de la Ville de Marseille

certifie avoir fait afficher

à la Mairie des 1^{er} et 7^{ème} arrondissements

DU 8 MARS 2023 AU 2 MAI 2023 INCLUS

L'AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE CONCERNANT L'EXTENSION DU RÉSEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE DE LA RUE DE ROME À LA PLACE DU QUATRE SEPTEMBRE.

Fait à Marseille,
Le 3 mai 2023

La Maire d'Arrondissements

Sophie CAMARD

Par délégation

La Directrice Générale des Services

Corinne HERMITTE



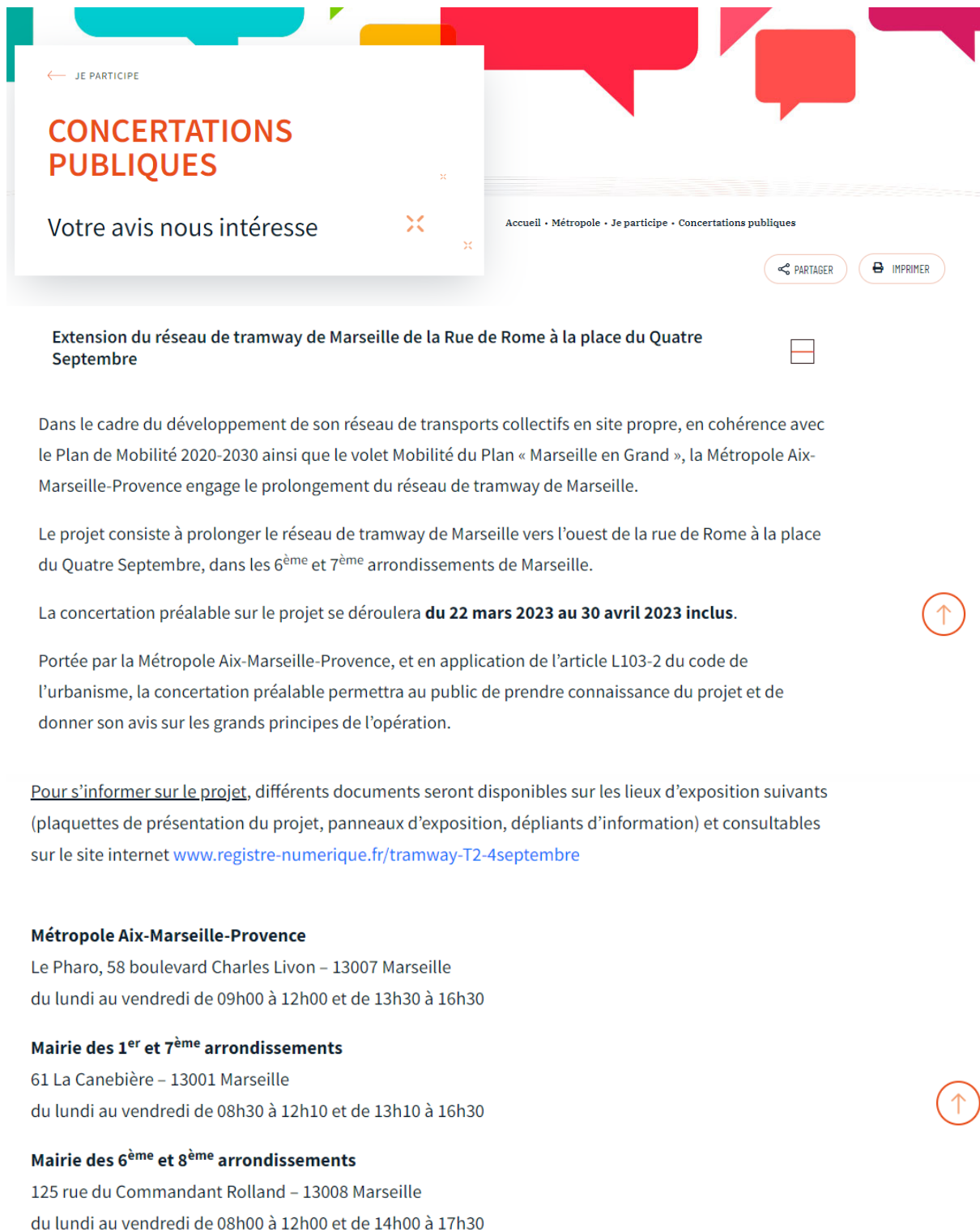
Marseille le, 05 MAI 2023

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussignée, Madame Isabelle Arnould, certifie que, l'avis de concertation préalable concernant l'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du quatre septembre, a été affiché du 8 mars 2023 au 30 avril 2023 inclus, au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Isabelle ARNOULD

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



← JE PARTICIPE

CONCERTATIONS PUBLIQUES

Votre avis nous intéresse

Accueil • Métropole • Je participe • Concertations publiques

PARTAGER IMPRIMER

Extension du réseau de tramway de Marseille de la Rue de Rome à la place du Quatre Septembre

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 le prolongement du réseau de tramway de Marseille.

Le projet consiste à prolonger le réseau de tramway de Marseille vers l'ouest de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre, dans les 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements de Marseille.

La concertation préalable sur le projet se déroulera **du 22 mars 2023 au 30 avril 2023 inclus**.

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, et en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de donner 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 (plaquettes de présentation du projet, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

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 1^{er} et 7^{ème} arrondissements

61 La Canebière – 13001 Marseille
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h10 et de 13h10 à 16h30

Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements

125 rue du Commandant Rolland – 13008 Marseille
du lundi au vendredi de 08h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h30

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 www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

Une réunion publique de lancement de la concertation préalable est prévue :

- Le **22 mars 2023 à 18h** au siège de la Métropole Aix-Marseille

Extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre

Bilan de communication
Avril 2023 – Août 2023



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

4 VISUELS CLES



- **UN DEPLIANT 2 VOLETS**



- AFFICHAGE RESEAU METROPOLITAIN - MARSEILLE

MUPI 120x176 : du 19 avril à fin juin > 220 faces

8m² 320x240 : du 19 avril au 2 mai > 43 faces

Panneaux digitaux du 19 avril à fin mai

• EXPOSITION PROJET METRO ESTRANGIN - MARSEILLE

Pose envisagée mi-mai



• HABILLAGE DU KIOSQUE - POINT INFO PROJET TRAMWAY 69 bd Notre-Dame

Kiosque point information projet tramway à partir du 26/05/2023 jusqu'à fin juillet.



• PLAN MEDIAS

AFFICHAGE

Lieux de sortie 50 faces (A3) : 1/6/7^e arrondissements Marseille : du 11 au 24/05
Covering arrière de bus : lignes 54 et 81 : du 18/05 au 31/05

PRINT

Paris Match (édition Provence) : 2 pages les 20 et 27/04

Objectif Méd (édition PACA) : 1 page le 26/04

La Provence (métropole) : 1 page le 6/05

20 min (Marseille) : surcouv + 1 page le 10/05



Sac à pain : 30 boulangeries
> 30 000ex - 1/6/7^e arrondissements
Marseille
> du 24/05 au 20/06

Set de table : 25 restaurants
> 25 000 ex - 1/6/7^e arrondissements
Marseille
> du 22/05 au 18/06



Boitage dépliant 2 volets : 6/7/8^e
arrondissements Marseille : démarrage le 9/05



DIGITAL

Écrans dans les Monoprix/Carrefours (Marseille) > 15 écrans > spot 10 sec : du 10 au 19 mai

madeinmarseille.net : publi reportage + bannière web : du 15/05 au 21/05

Sponsorisation FB avec renvoi vers la page projet ampmetropole.fr : du 15/05 au 28/05

TV

Vidéo qui valorise le projet, le tracé et les lieux de vie

BFM Marseille Provence 64 spots de 60 sec : du 15/05 au 22/05

France 3 Provence : 25 spots de 20 sec : du 15/05 au 28/05

• EVENEMENTIEL

ANIMATION VELOS

TRIPORTEURS

les 10/05 et 12/05

Déambulation dans le quartier +
distribution du dépliant
plusieurs arrêts dont place du 4-
Sept/Saint-Victor/Estangin



ANIMATION STAND BALL

samedi 13/05

En présence de 2 hôteses
et du médiateur métropole
métro Estrangin
> information au public et distribution du
dépliant



Image d'illustration du stand ball

ANNEXES

Annexe 1 – Délibérations du conseil de Métropole

Annexe 1.1 Délibération n° TRA-018-510818CM

Annexe 1.2 Délibération n° TRA-017-510718CM

Annexe 2 – Avis de concertation préalable

Annexe 2.1 Avis de concertation

Annexe 2.2 Parution avis de concertation dans la presse locale

Annexe 2.3 Certificats d'affichage

Annexe 3 – Bilan des actions de communication

Annexe 4 – Revue de Presse

Annexe 5 – Documents à la disposition du public

Annexe 5.1 Dépliant deux volets

Annexe 5.2 Brochure projet

Annexe 5.3 Panneaux de présentation du projet

Annexe 6 – Compte rendu de la réunion publique



Janvier 2023 - Mai 2023

Revue de Presse

- Concertation extension du tramway T2

Extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre

CONCERTATION PREALABLE

Revue de presse

11.01.2023 : Article de **MadeinMarseille** au sujet du début de la concertation pour le tramway des catalans dans « quelques semaines ». L'article rappelle la volonté de Martine Vassal de faire ce projet.

10.03.2023 : **Communiqué de presse Métropole Aix-Marseille-Provence** annonçant le début de la concertation préalable du projet de tramway du 4 septembre

13.03.2023 : Article de **Gomet'** sur le lancement de la phase de concertation du 22 au 30 mars. L'article souligne la ferme opposition de la municipalité de Marseille et détaille le tracé du parcours du tram.

13.03.2023 : Article de **La Marseillaise** au sujet du lancement de la phase de concertation pour le tramway des catalans. L'article précise les grandes lignes du projet et pointe la forte opposition de la Ville de Marseille.

15.03.2023 : Grand Reportage du **Point** (le supplément consacré à la ville de Marseille). A l'occasion de l'éventuelle visite de Macron sur Marseille et des subventions de l'Etat accordées aux transports marseillais, l'article énumère les 15 grands projets métropolitains concernant la mobilité dont le tramway des catalans.

19.03.2023 : sujet du **BFM TV** Marseille : https://www.bfmtv.com/marseille/replay-emissions/bonsoir-marseille/marseille-jean-pierre-galeazzi-president-du-ciq-pharo-catalans-affirme-que-le-projet-de-tram-des-catalans-ne-convient-pas_VN-202304190722.html

20.03.2023 : Article de **Gomet'** à l'approche du début de la phase de concertation avec intervention de la maire de secteur concernée Sophie Camard qui « demande des expertises complémentaires ».

22.03.2023 : Article de **La Marseillaise** concernant la première réunion publique en marge de la

phase de concertation pour le projet du tramway des catalans. Les principaux sujets débattus sont évoqués.

22.03.2023 : Petite annonce de **La Provence** pour indiquer la tenue de la première réunion de concertation par rapport au tramway des catalans.

22.03.2023 : Article de **Marsactu** pour spécifier que le tramway des catalans entre en phase de concertation. Verbatims de Martine Vassal et Sophie Camard.

23.03.2023 : Article de **La Provence** au sujet de la première réunion de la phase de concertation. Les principaux problèmes et points de tension ont été évoqués entre les différents acteurs concernés.

24.03.2023 : Article de **Marsactu** sur la première réunion de la phase de concertation. L'article note que les riverains sont opposés au projet.

25.03.2023 : Article de **Gomet'** au sujet de la première réunion de la phase de concertation. Les principaux problèmes et points de tension ont été évoqués entre les différents acteurs concernés.

25.03.2023 : Article de **La Provence** qui revient sur l'opposition entre la Métropole et la municipalité concernant le tramway des catalans.

08.04.2023 : Article de **La Provence** au sujet de l'alternative du CIQ de faire un trolleybus à la place du tramway qui suscite trop d'hostilité.

12.04.2023 : Article de **Gomet'** qui revient en détail sur la position du groupe écologiste du Conseil municipal qui sont moins opposés au projet du tramway des catalans que les autres élus du Printemps marseillais.

18.04.2023 : Article de **La Marseillaise** sur le lancement de la concertation publique préalable jusqu'au 30 avril. Des réunions publiques d'information sont organisées par le CIQ.

20.04.2023 : Article de **La Marseillaise** sur l'alternative du CIQ de faire un trolleybus à la place du tramway qui suscite trop d'hostilité.

24.04.2023 : Article de **La Marseillaise** concernant le soutien des écologistes au projet du tramway des catalans malgré l'opposition de la majorité municipale.

27.04.2023 : Article de **La Marseillaise** qui revient sur une des réunions de concertation publique où les échanges ont été très tendus.

29.04.2023 : Petite annonce de **La Marseillaise** pour indiquer la fin de la concertation publique le 30 avril.

21.05.2023 : Sujet sur **France 3**, « 5 choses à savoir sur le prolongement du tramway » :

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/bouches-du-rhone/marseille/marseille-5-choses-a-savoir-sur-les-travaux-de-prolongement-du-tramway-2776510.html>

22.05.2023 : <https://madeinmarseille.net/137220-le-projet-de-tramway-vers-les-catalans-entre-dans-une-nouvelle-phase/>

Article de **Made in Marseille** sur les grandes lignes du projet du tramway des catalans avec le lancement des études qui commence.

La concertation pour le tramway du 4 Septembre doit débuter en mars



Projection tramway du 4 septembre, sur l'avenue de la Corse, datant de 2021. Crédit : Métropole Aix-Marseille-Provence

La présidente de la Métropole, Martine Vassal, annonce le début de la concertation pour le tramway du 4-Septembre « *dans quelques semaines* ». Soit début mars. Sa mise en service est prévue d'ici 2027.

Le projet de tramway qui doit relier la Préfecture à la place du 4-Septembre, à l'entrée du quartier des Catalans, sur 2,1 kilomètres, pour 76 millions d'euros était presque passé au second plan. En effet, ces derniers mois, [le milliard de l'État pour les transports](#), dans le cadre du plan Marseille en grand, a plutôt fait la lumière [sur les projets vers les quartiers Nord](#). La municipalité souhaitait d'ailleurs inverser le calendrier de ce projet avec celui du [nouveau tramway vers la Belle de Mai](#), attendu d'ici 2030.

Mais le " tram des Catalans, comme le nomment certains, fait bien partie des 15 projets prioritaires du plan gouvernemental. Le groupement d'intérêt public qui pilote ce plan l'a acté en 2022. Dans la foulée, la **Métropole Aix-Marseille-Provence** [a désigné le maître d'oeuvre pour le réaliser](#) : le groupement Ingérop, Egis Rail, Ilex et Tangram Architectes.

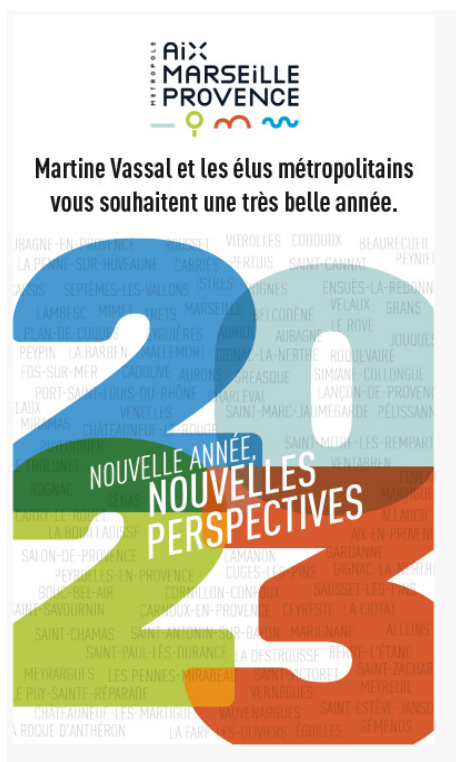
Lors de ses vœux à la presse ce mardi 10 janvier, la présidente de l'intercommunalité, Martine Vassal, a réaffirmé sa volonté de le mettre sur les rails au plus vite. « *C'est la seule ligne à 100 % dans la [Zone de faibles émissions de Marseille](#). Elle va supprimer les voitures pour le tramway et les vélos* », justifie-t-elle. Et ajoute que des « *navettes régulières* », desserviront le quartier d'Endoume. Elle annonce que la concertation publique préalable au lancement du chantier doit démarrer « *dans quelques semaines* ».



Lancement des travaux d'ici 2024

Selon la Métropole il faudra attendre la fin des deux concertations déjà en cours. Celle sur le tracé du tramway Nord Sud ([jusqu'au 16 janvier](#)), et celle sur la refonte du réseau de bus ([jusqu'au 28 février](#)). Le public devrait donc être invité à s'exprimer sur le tramway du 4-Septembre début mars.

Si les avis ne remettent pas en cause le projet, les premiers coups de pioche devraient suivre. Les travaux préalables pourraient donc débuter fin 2023, début 2024. Le gros du chantier doit ensuite durer 27 mois, pour une mise en service espérée en 2027. La prudence sur le calendrier reste toutefois de mise pour ce type de projet.



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Vendredi 10 mars 2023

MOBILITE

À MARSEILLE, LE PROJET DE TRAMWAY JUSQU'À LA PLACE DU 4-SEPTEMBRE ENTRE EN PHASE DE CONCERTATION PRÉALABLE

Mercredi 1^{er} mars, la Métropole a organisé un comité de pilotage afin de préciser l'avancement du projet d'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4-Septembre. La concertation préalable se tiendra du 22 mars au 30 avril 2023.

Ce comité de pilotage, présidé par Catherine Pila, présidente de la RTM et conseillère métropolitaine de la Métropole Aix-Marseille-Provence s'est déroulé en présence de plusieurs élus métropolitains, municipaux, et des représentants de l'État. Il a permis, notamment, d'aborder l'avancement du projet à l'approche de la concertation préalable.

Le tracé passera du croisement de la rue de Rome / Préfecture vers le boulevard Peytral, puis le cours Pierre Puget, rejoignant le boulevard de la Corderie et l'avenue de la Corse jusqu'à la place du 4-Septembre. Quatre stations seront créées sur ce parcours de 2,1 km, dont une correspondance avec le métro Estrangin. Ce projet d'extension permettra également la requalification urbaine de l'ensemble des voies empruntées, une mise en valeur du patrimoine architectural et la création d'au moins un nouveau parking pour les résidents, qui compensera en partie la disparition de plusieurs places de stationnement en surface.

*« Le développement des mobilités est ma priorité numéro 1. Tramways, nouveau métro, BHNS, nouveau réseau de bus, pôles d'échanges supplémentaires, parkings relais... C'est une véritable révolution des mobilités que nous conduisons, avec le soutien de l'État. **C'est dans ce schéma global que s'inscrit ce projet de tramway, de la rue de Rome jusqu'à la place du 4-Septembre, fléché dans le cadre du plan « Marseille en Grand ».** J'y suis particulièrement attachée parce qu'il présente le meilleur objectif de report modal. Situé au cœur de la ZFE-m de Marseille, il desservira près de 42 000 habitants et 27 000 emplois à moins de 500 m. Une solution pour les mobilités, la qualité de l'air et la préservation de l'environnement »,* précise Martine Vassal, présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Du 22 mars au 30 avril, les habitants seront invités à donner leur avis sur l'ensemble du projet sur Internet mais aussi dans les différents lieux d'exposition. Une fois les avis étudiés, les travaux débuteront en 2026 pour une mise en service en 2028.

Plus d'informations à venir dès le 22 mars 2023 sur www.ampmetropole.fr

Tramway des Catalans : une phase de concertation du 22 au 30 mars



[Aperçu du projet de tramway sur la place du 4 septembre à Marseille \(7e\) \(crédit : Métropole AMP\)](#)

Malgré la [ferme opposition de la Ville de Marseille](#), le projet de tramway jusqu'aux Catalans et plus précisément la place du 4 septembre, porté par la [Métropole Aix-Marseille Provence](#), est bien sur les rails. Une nouvelle étape sera franchie dans son avancement à compter du 22 mars, avec l'ouverture d'une phase de concertation préalable, qui courra jusqu'au 30 mars. Une réunion publique aura en outre lieu **le 22 mars à 18h**, au sein de l'hémicycle métropolitain. A l'issue de cette phase de concertation, des études seront menées, avant de soumettre le projet final à l'enquête publique. Les travaux pour concrétiser le projet, eux, devraient démarrer en 2026 pour **une mise en service à partir de 2028**.



EXTENSION DU TRAMWAY T2 RUE DE ROME - PLACE DU 4 SEPTEMBRE



Le tracé du futur tramway (crédit : M2tropole AMP)

4 stations sur l'axe rue de Rome place du 4 septembre et un parking pour résidents

A l'issue d'un comité de pilotage qui s'est tenu le 1er mars, dirigé par la présidente de la Régie des transports métropolitains (RTM) Catherine Pila, un point d'avancement du projet a été fait : concrètement, la future ligne de tramway traversera **le croisement entre la rue de Rome et le boulevard Paul Peytral**, longeant ainsi la Préfecture, pour se prolonger sur le **Cours Pierre Puget**, puis le **boulevard de la Corderie et l'avenue de la Corse** pour arriver jusqu'à la place du 4 septembre. Au total, **quatre stations** seront créées le long de ce parcours de **2,1 kilomètres**, dont une correspondance avec le **métro Estrangin**. Dans un communiqué, la Métropole insiste sur « *la mise en valeur du patrimoine architectural* » par ce projet. Elle promet en outre la création « *d'au moins un nouveau parking pour les résidents* » pour compenser la disparition des places en surface. L'emplacement de ce futur parking n'est cependant pas précisé.

Pour défendre ce futur tramway, la présidente de la Métropole Martine Vassal rappelle qu'il est fléché parmi les quinze projets prioritaires financés dans le cadre du volet transports du plan [Marseille en grand](#). « *J'y suis particulièrement attachée parce qu'il présente le meilleur objectif de report modal. Situé au cœur de la ZFE-m de Marseille, il desservira près de 42 000 habitants et 27 000 emplois à moins de 500 mètres* », écrit également la présidente de la Métropole.

Famille du média : PQR/PQD
(Quotidiens régionaux)

Périodicité : Quotidienne

Audience : 68136

Sujet du média :

Actualités-Infos Générales



Edition : 13 mars 2023 P.8

Journalistes : -

Nombre de mots : 203

p. 1/1

MARSEILLE **Concertation** **pour le tramway** **vers la place** **du 4-Septembre**

Annoncé lors des vœux de la présidente (DVD) de la Métropole, Martine Vassal, la concertation sur le projet de tramway des Catalans se tiendra du 22 mars au 30 avril. Une réunion publique ouvrira les débats le 22 mars, à 18h, dans l'hémicycle du Pharo (58, bd Charles-Livon). Cheval de bataille de la présidente, cette extension du tramway T2 doit relier la préfecture, depuis la rue de Rome, à la place du 4-Septembre, avec cinq arrêts prévus sur 2,1 km. Un chantier chiffré à 76 millions d'euros. Mais le débat s'annonce tendu : la municipalité s'oppose frontalement à un projet que le maire (DVG) de Marseille, Benoît Payan, considérait comme « *la chose la plus bête que j'ai entendue* ».

En juillet 2022 auprès de *20 Minutes*, il avait promis d'utiliser tous ses pouvoirs pour l'empêcher.

Le ministre des Transports, plus prudemment, jugeait que priorité devait être donnée au désenclavement des quartiers Nord.

Pour s'informer et donner son avis sur ce projet, des registres papiers seront mis à disposition au siège de la Métropole au Pharo, à la mairie des 1-7 et celle des 6-8. Il est aussi possible de s'informer en ligne : www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre.





Rattrapage. Prolonger et créer des lignes de tram, de bus et de train, aménager des pôles d'échanges multimodaux, rénover entièrement le métro...

Les transports sur de bons rails

Tournant. Emmanuel Macron est attendu fin mars sur ces chantiers à plusieurs milliards d'euros. Point d'étape.

PAR FRANÇOIS TONNEAU

Les mains dans le cambouis, ou plutôt dans la poussière. Aux commandes d'une pelleteuse qui arrache à la terre la future ligne de tramway dans les quartiers Nord de Marseille, Clément Beaune ne cache pas son envie de creuser un peu

plus vite. « *Il faut accélérer sur les transports !* » clame le ministre des Transports. Ce matin de fin janvier, il a inauguré le *A Galeotta*, fleuron flambant neuf de la Corsica Linea naviguant au gaz naturel liquéfié. Un symbole écologique de mobilité, velours de communication pour le ministre, par ailleurs harcelé par les élus.

Le maire des quartiers Est de Marseille lui réclame une rallonge de 5 millions d'euros pour l'extension du tramway. Au détour d'une courtoisie, ce sont les représentants de Nosterpaca, collectif d'usagers du ferroviaire, qui parviennent à s'entretenir avec lui quelques minutes. « *On a réussi à le coincer pour évoquer la boucle à faire renaître entre Marseille, Aix et Rognac via l'aéroport*, explique son président Gilles Marcel. *Il nous a dit que le préfet lui en avait parlé. On sent un repositionnement de l'État sur ces dossiers vieux de quarante ans, où les discours ont rarement été suivis d'actes.* »





... Dans le cadre de « Marseille en grand », l'État a promis de mettre 1 milliard d'euros sur la table pour mener à bien le projet de modernisation des mobilités.

La fin de l'année 2022 a ainsi été l'occasion de mettre en place un groupement d'intérêt public (GIP). Dirigé par la présidente de la métropole Martine Vassal (DVD), il est chargé de faire avancer le chantier colossal des transports métropolitains. Il s'agit de prolonger ou de créer des lignes de train, de bus et de tram, d'aménager des pôles d'échanges multimodaux, de rénover entièrement le métro. « Il y a eu un travail collectif sur

15 projets prioritaires, résume Clément Beaune. Quand l'État investit, ce n'est pas par charité. Et quand on met la pression aux collectivités, ce n'est pas une forme de verticalité, elle est saine », ajoute-t-il en surveillant de près les échanges grinçants entre Martine Vassal et le maire socialiste de Marseille Benoît Payan. Avant l'arrivée du ministre sur le quai où languissait le *A Galeotta*, les deux anciens rivaux ont longuement discuté à l'écart, prenant

soin de donner une image de conciliation. Condition posée par le chef de l'État lui-même pour mettre comme promis « un milliard d'euros sur la table », rappelle le ministre des Transports. « Il y a eu des reculs par rapport à ce qui était prévu, des pertes de mémoire des décideurs, souligne Gilles Marcel. Mais le discours a sensiblement évolué ces derniers temps. »

Pour Emmanuel Macron, qui a prévu de consacrer trois jours à la métropole fin mars, les mobilités soulèvent plusieurs enjeux. D'abord faire en sorte que Marseille rattrape un retard « de deux décennies » sur les transports. Soucieux de « désenclaver » la cité phocéenne, notamment ses quartiers Nord, afin que « ses habitants puissent accéder au port », comme il nous le confiait fin janvier, le chef de l'État voit dans son « Marseille en grand » un projet qui développe aussi l'emploi, une industrie propre et un territoire plus vert. « C'est lui qui pilote, même si le gouvernement est sur le terrain », confirme le député Renaissance de la 8^e circonscription des Bouches-du-Rhône Jean-Marc Zulesi, spécialiste des mobilités. En décembre, le chef de l'État a ainsi lancé l'idée de RER métropolitains autour de dix grandes villes, parmi

PHOTO: R. LA PROVENCE/MAXPPP - METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE (X2)



Priorité. Clément Beaune, ministre chargé des Transports, et Martine Vassal, présidente de la métropole Aix-Marseille-Provence, sur le chantier de modernisation de la station de métro Saint-Charles, en juillet 2022.

lesquelles Marseille. Le projet, lié à la transformation souterraine de la gare Saint-Charles, est encore un vaste brouillard. « Il faut assumer d'investir sur le long terme, reprend Clément Beaune. Et en même temps, réfléchir à des solutions à court terme. Je pense au plan vélo ou à l'incitation au covoiturage. » Ce « en même temps » comme rythme imposé face à l'urgence écologique est symbolisé par les attermoissements sur les zones à faibles émissions (ZFE) ou la politique des trottinettes (lire encadré), et par le réaménagement de lignes abandonnées faute d'argent. Quand Martine Vassal parle de « révolution » (lire interview page XIV), c'est qu'elle entrevoit aussi la multitude d'obstacles qui l'attend.

15 PROJETS PHARAONQUES

Parmi les urgences listées par la métropole pour développer des transports aujourd'hui déficients, le déploiement des nouvelles rames automatiques du métro Neomma est le plus avancé. Leur mise en service s'échelonne entre 2024 sur la ligne 2 et 2027 sur la ligne 1. Coût estimé : 548 millions d'euros. L'extension du tramway T3 vers Gèze puis Saint-André et les quartiers Nord, ainsi qu'au-delà de la place Castellane vers la Gaye puis la Rouvière au sud de Marseille, se fera par phases entre 2025 et 2030 (320 millions d'euros pour la première tranche, 450 millions pour la seconde). Pour les Catalans (76 millions d'euros) et la Belle-de-Mai (152 millions d'euros) au centre-ville, il faudra attendre 2028 et 2030. Plusieurs pôles d'échanges multimodaux seront créés : à Saint-Antoine dès cette année (15°), Frais-Vallon (13°) en 2026 et Saint-André (15°) en 2028.

Hors Marseille, un bus à haut niveau de service (BHNS) reliera Martigues à Port-de-Bouc en 2026, traversant trois pôles d'échanges (18 millions d'euros). La même année, le Zénibus fera le lien entre Marignane et Vitrolles vers Plan-de-Campagne (20 millions d'euros), tandis que l'Aixpress poussera jusqu'au Val Saint-André à Aix (18 millions d'euros). Dès 2025, les Aubagnais verront la prolongation du Val'Tram jusqu'à La Bouilladisse, soit 14,4 kilomètres accompagnés d'une piste cyclable (180 millions d'euros). Un BHNS rejoindra par ailleurs la zone commerciale d'Aubagne depuis la gare ferroviaire (35 millions d'euros).



5 dates à retenir

2024
mise en service de Neomma sur la ligne 2

2027
mise en service sur la ligne 1

2030
fin de l'extension du T3 et livraison du tramway des Catalans

2035
livraison des deux premières phases de la LNPCA

2037
nouvelle gare Saint-Charles



Automatique.
Les nouvelles rames du métro Neomma, sans conducteur, seront mises en service entre 2024 et 2027.



Extension. Les bus verront un nouveau réseau entrer en vigueur à l'horizon 2025.

Trottinettes en sursis

Pour en finir avec le stationnement anarchique des trottinettes en libre service, la Ville a posé un ultimatum début février aux trois opérateurs – Voi, Lime et Bird – qui gèrent chacun une flotte de 1 500 engins : sans efforts de leur part, elle les bannira des rues marseillaises. Depuis, des mesures communes ont été prises : encadrement du nombre de trottinettes et de vélos garés sur une même zone de stationnement, augmentation des effectifs chargés du remplacement, contrôle d'identité des utilisateurs contre l'usage de

cartes bancaires frauduleuses. De son côté, la Ville a acquis un logiciel permettant de localiser les engins en temps réel, les trajets, les horaires et les secteurs d'utilisation. « Notre objectif, c'est que le service fonctionne, car Marseille est loin de bénéficier d'un maillage de transports exceptionnel, souligne Audrey Gatian, adjointe PS chargée des mobilités. Mais si les opérateurs ne nous démontrent pas que leur modèle est fiable, nous n'aurons d'autre choix que de renoncer à ce moyen de transport » ■ N. T.

MÉTROPOLÉ AIX-MARSEILLE-PROVENCE (X3)



Peau neuve. Des quais élargis, de nouveaux escaliers fixes et roulants : une partie des travaux de rénovation de la station de métro Saint-Charles est achevée.

LE RER SUSPENDU À LA NOUVELLE GARE SAINT-CHARLES

Marseille fait partie de la liste avancée en novembre par Emmanuel Macron des dix métropoles devant accueillir un RER. Mais le chantier présente plusieurs difficultés. Il suppose de créer un tube souterrain en gare Saint-Charles, aujourd'hui saturée et en cul-de-sac.

En outre, même si les élus régionaux s'accordent sur l'idée d'un meilleur cadencement et d'un retour des trains de voyageurs sur les lignes laissées à l'abandon ou aux seules marchandises, la mise en œuvre devrait être longue et complexe. « Il n'y aura pas de grand soir du RER métropolitain », prévient Jean-Pierre Serrus, vice-président (Renaissance) chargé des transports à la région. *Nous avons conscience que la future gare Saint-Charles permettra de créer des quais et des voies desservant le futur réseau métropolitain. Mais c'est à l'horizon 2037. En attendant, nous avons commandé une étude sur l'armature ferroviaire métropolitaine. Les ré-*

sultats attendus en juin permettront de fixer les priorités. » Sur un réseau qui cumule les retards, elles sont multiples. Une étude lancée l'an dernier par l'association Nosterpaca a dégagé des pistes. Elle montrait qu'on pouvait, par exemple, aménager la ligne Aix-Marseille sans attendre 2037. « Cette ligne est essentielle dans le développement de la métropole, nous glissait récemment le ministre Clément Beaune. *Tout cela se regarde financièrement et techniquement, sachant que des investissements ont déjà été faits depuis deux ans.* » En parallèle, le projet de Martine Vassal de construire une télécabine entre l'aéroport de Marseilles et la gare de Vitrolles s'impose comme une alternative rapide à mettre en œuvre. Soutenue par plusieurs parlementaires, la réouverture aux voyageurs du barreau Aix-Rognac est également perçue comme indispensable. « On a l'oreille de l'Élysée là-dessus, ce serait bien que le président fasse une annonce à ce sujet lors de sa visite fin mars », note le député Renaissance Jean-Marc Zulesi. « La question est de savoir à quel moment cette réouverture sera la plus

utile pour le réseau », reprend Jean-Pierre Serrus, soucieux d'une chronologie minutieuse et « de connexions bien coordonnées avec d'autres types de transports, bus, vélos, etc. » Une dentelle à plusieurs centaines de millions d'euros. Mais l'argent est déjà mis de côté.

LNPCA, LE NŒUD GORDIEN

Sur le boulevard Bernabo, des géologues sondent les sols entre les anciens abattoirs et l'autoroute du littoral. Ils travaillent à la future ligne à grande vitesse qui reliera Marseille, Toulon, Nice et la Côte d'Azur. La LNPCA (Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur) traversera la ville en passant par le pôle souterrain de la gare. Sur celle-ci, les travaux ne concernent pour l'heure que la station de métro Saint-Charles, dont l'immense escalier roulant est à l'arrêt pour six mois, et qui fait l'objet d'une modernisation dans le cadre de Neomma. Le chantier de la LNPCA sera, quant à lui, « le plus grand de la région depuis cent cinquante ans », résume Renaud Muselier, président (Renaissance) de Provence-Alpes-Côte d'Azur et de la société qui pilote ce projet estimé à 3,5 milliards d'euros pour ses deux premières phases, financées par l'État (40 %), la Région (40 %) et l'Europe (20 %). Elles permettront, à horizon 2035, de traverser la gare Saint-Charles en souterrain, de désaturer les nœuds ferroviaires de Nice et de Toulon en aménageant des voies et des quais, ainsi que les gares de la Pauline-Hyères et de Saint-Cyr dans le Var. « De l'avancement des travaux dépendront les autres chantiers permettant de mailler le territoire », indique Jean-Pierre Serrus. La LNPCA est en effet le nœud gordien d'une meilleure desserte de la métropole ■

TER : ouverture totale à la concurrence

La décision du conseil régional d'attribuer la ligne TER Marseille-Toulon-Nice à Transdev en 2025 semble avoir porté ses fruits : le transporteur va augmenter le nombre d'allers-retours quotidiens de 7 à 15, tandis que la SNCF, qui conserve les lignes régionales autour de Nice, annonce une hausse de la fréquence des trains de 75 % sans toucher aux tarifs. « En février 2023, nous avons lancé une information européenne pour l'ouverture du reste du réseau à la concurrence en 2029-2030 », annonce le vice-président chargé des transports Jean-Pierre Serrus, qui travaille aussi à un système de billetterie permettant de prendre avec un seul ticket le car, le métro, le bus, le tram et le train, même hors Paca, et de comparer avec la voiture. Il devrait être opérationnel en septembre 2025 ■ T. N.

Tramway des Catalans : Sophie Camard demande « des expertises complémentaires »



Alors que [la concertation est lancée ce 22 mars](#), le projet de tramway vers la place du 4 septembre à Marseille (7e) continue d'être décrié par la municipalité. « *L'opposition est toujours là* » a ainsi réaffirmé **la maire du 1/7 et élue d'opposition à la Métropole Sophie Camard**, lors d'une conférence de presse le 16 mars dernier.

La maire de secteur entend se rendre à la réunion publique prévue **mercredi 22 mars** dans l'enceinte de la Métropole Aix-Marseille Provence, justement située boulevard Charles Livon. L'élue souhaite demander à la Métropole des expertises complémentaires pour ce projet qui doit voir le jour en 2028.

Le tramway des Catalans n'est « pas prioritaire »

Si elle se défend d'être « *anti-tram* », l'élue pointe les limites de ce projet, notamment la charge du tramway de « *seulement 22 000 passagers, ce qui est peu pour quatre stations.* » En effet, le projet porté par la Métropole Aix-Marseille Provence prévoit de relier la rue de Rome à la place du 4 septembre avec quatre arrêts supplémentaires desservis : Estrangin, place de la Corderie, Saint-Victor, et donc la place du 4 septembre.



EXTENSION DU TRAMWAY T2 RUE DE ROME - PLACE DU 4 SEPTEMBRE



Le tracé du futur tramway (crédit : Métropole AMP)

En outre, la maire de secteur souligne de multiples contraintes techniques : « Cela pose la question du déplacement de la fontaine de la Préfecture, la suppression des arbres, et une pression encore plus accrue sur le stationnement... » Pour pallier ce manque de stationnement, la Métropole évoque dans un communiqué sa volonté de construire « au moins un parking pour résidents » sans mentionner de lieu. Des essais seraient en cours sur un bâtiment rue Capitaine Dessemond (7e), indique Sophie Camard.

[Fléché parmi les quinze projets prioritaires du plan « Marseille en grand »](#), le tramway « des Catalans » représente un coût de 80 millions d'euros. Une somme qui pourrait être utilisée à meilleur escient selon la mairie, pour qui la priorité reste le désenclavement des quartiers Nord.

La crainte d'une congestion du trafic pour accéder au tunnel du Vieux-Port

Surtout, la majorité marseillaise craint une congestion du trafic entre la rampe Saint-Maurice et le boulevard Charles Livon, où se fait l'accès au tunnel du Vieux-Port. D'autant qu'une nouvelle piste cyclable a été créée il y a quelques mois le long du boulevard. « On retourne à la case départ, ils vont supprimer le tourne-à-gauche pour accéder au tunnel », déplore Sophie Camard.



« C'est un projet qui est complètement en contradiction avec [la refonte du réseau de bus pour 2025](#). Les nouvelles lignes vont se heurter au chantier. Il risque d'y avoir un report de la circulation rue sainte ou encore rue Neuve Sainte-Catherine », renchérit Christian Pellicani, également élu métropolitain et conseiller d'arrondissement du 1/7.

Les élus Printemps Marseillais disent avoir exposé ces multiples contraintes à la Métropole. Mais le projet est bien sur les rails et les travaux devraient démarrer en 2026. « Pas forcément une date propice avec les élections municipales », soulignent les élus marseillais.

**ACTUALITÉ LOCALE**

Une difficile concertation s'ouvre pour le tramway des Catalans

TRANSPORTS

À Marseille, la phase de concertation préalable du controversé tramway des Catalans s'ouvre ce mercredi avec une réunion publique (18h) au siège de la Métropole.

Un comité de pilotage présidé par Catherine Pila, présidente (LR) de la RTM, a levé le voile le 1^{er} mars sur les études préliminaires du tram des Catalans. Quatre nouvelles stations ponctueront les 2,1 kilomètres d'extension de la ligne (T2). Sa mise en service est prévue pour 2028.

Depuis la rue de Rome, le

tramway cheminera devant la préfecture vers le boulevard Peytral, traversera la rue Paradis puis grimpera le cours Pierre-Puget, au bas duquel est prévu un arrêt (Estrangin) de correspondance avec la station de métro (M1). Il redescendra ensuite vers le boulevard de la Corderie (arrêt Corderie) puis l'avenue de la Corse (arrêt Saint-Victor) jusqu'à la place du 4-Septembre.

Situé dans la Zone à faibles émissions, il concernera, précise la Métropole, 41 900 habitants et 27 100 emplois situés à 500 mètres du tracé. Il joindra Noailles et les Catalans en dix minutes et vise 22 700 voyageurs par jour en 2030. Un projet auquel s'oppose la municipalité.

« Ce n'est pas une question idéologique, on est pour le tram, mais une question de priorité »,





Du 22 mars au 30 avril, les Marseillais peuvent donner leur avis sur le projet sur internet (registre-numerique.fr), au siège de la Métropole au Pharo, à la mairie des 1-7 et celle des 6-8. PHOTO ILEX PAYSAGE URBANISME

rappelait la maire (GRS) du secteur Sophie Camard, avant le dernier conseil métropolitain, évoquant « une réelle opposition des habitants » sur ce dossier à 75 millions. Le Plan Marseille en grand en ne lui accordant que 4 millions d'euros n'en a d'ailleurs pas fait une priorité.

La rampe Saint-Maurice, clé du débat ?

Et de pointer les controverses. Sur la charge pour commencer : « 22 000 voyageurs par jour ; c'est très peu, le minimum c'est 35 000, 100 000 dans certaines villes. Est-ce que l'on est sur

le bon transport collectif ? », interroge la maire. D'autant qu'il nécessitera un « aménagement lourd », admet le Copil.

Première complication : le raccordement rue de Rome. La réalisation d'un « triangle complet » permettant de remonter vers Castellane en direction du réseau Sud, nécessitera de déplacer le monument commémorant l'assassinat du roi de Yougoslavie Alexandre I^{er}. « D'importants travaux » sur la rue de Rome sont aussi à prévoir avec un « surcoût » à la clé. C'est donc l'option d'un triangle incomplet, ne raccordant les rails com-

merciaux qu'à la ligne T2 vers la Blancarde qui a été retenue.

Un peu plus loin, c'est la fontaine de la place Estrangin qui devra subir un « léger déplacement ». Les architectes des Bâtiments de France ont donné leur accord à condition de restituer sa « couronne d'arbres », car ses sept marronniers seront abattus. Un peu plus loin, c'est l'emblématique Sophora de la place Bergasse qui touchera terre. Sur l'ensemble du chantier 50 des 366 arbres existants seront abattus. 186 seront replantés.

Sur le cours Pierre-Puget, le tram empruntera le parking

central vidé de ses voitures. Le projet retire encore 500 places de stationnement sur le secteur de la Corderie. Sans garantie que le parking Dessemond (290 places) puisse se faire assurer Sophie Camard qui redoute l'impact sur la circulation.

« Le débat clé, c'est l'accès à la rampe Saint-Maurice (...) Le non-dit de ce projet, c'est comment on va faire avec le flux de circulation de voitures qui ne sont pas sur des trajets de quartiers et auxquels le tramway se substitue difficilement », observe-t-elle. Le tourne à gauche depuis l'avenue de la Corse vers cette voie d'accès aux tunnels Prado carénage et Vieux-Port sera en effet supprimé. Le projet anticipe d'ailleurs un report du trafic sur la rue Pasteur... qui deviendrait « une autoroute » craint Christian Pellicani, son 1^{er} adjoint (PCF). « C'est le schéma complet de circulation » mis en place avec la semi-piétonnisation du Vieux-Port qu'il faut revoir, estime Sophie Canard exigeant « des expertises sérieuses ».

La restructuration du réseau de bus interroge aussi la municipalité. Le projet est « en contradiction avec tout ce qui a été so-disant réfléchi dans le cadre de la refonte du réseau de la RTM », estime son adjoint redoutant l'isolement de pans entiers du quartier lors des travaux prévus pour les municipales 2026. Les principes établis pour 2025 ne sont pas remis en question et « feront l'objet d'optimisations mineures au droit du tramway », répond la Métropole.

Christophe Casanova

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

Périodicité : **Quotidienne**

Audience : **501000**

Sujet du média :

Actualités-Infos Générales



Edition : **22 mars 2023 P.10**

Journalistes : -

Nombre de mots : **51**

p. 1/1

LE PHARO

● **Réunion publique.** Une concertation publique sur le projet du tramway Catalans-Place du 4 septembre se tiendra ce soir de 17 h à 21 h au Jardin du Pharo : 58, boulevard Charles-Livon (7^e), bâtiment de la Métropole Aix-Marseille Provence. La phase de concertation tramway des Catalans s'échelonnera du 22 au 30 mars.



Le tram du 4-septembre entre en concertation

Il est inscrit au plan de déplacements urbains depuis la pose des premières lignes de tram au début des années 2000. Ce mercredi, le tramway du 4-septembre entre enfin en phase de concertation. Cette ligne doit permettre de relier cette place située à quelques centaines de mètres de la plage des Catalans à la ligne 2 du tramway filant vers la Blancarde à partir de la place de Rome. Ces 2,1 kilomètres de voies doivent remonter l'avenue de la Corse avant de bifurquer vers le boulevard de la Corderie. " *J'y suis particulièrement attachée parce qu'il présente le meilleur objectif de report modal* ", se félicite Martine Vassal, la présidente (LR) de la métropole, dans le communiqué de l'institution.

À l'inverse, la maire de secteur, Sophie Camard, a déjà fait part de ses réticences, notamment du fait de l'impact sur le trafic routier et notamment l'accès à la rampe Saint-Maurice qui permet de rejoindre les tunnels sous le Vieux-Port et vers Prado Carénage. Outre une réunion publique au siège du Pharo, ce 22 mars à partir de 18 heures, la concertation passe par des expositions et des registres ouverts aux remarques du public dans les deux mairies de secteur concernées, dans les 1/7 et les 6/8.





TRAMWAY DES CATALANS

La difficile concertation a été lancée hier

Si le débat est déjà engagé depuis plusieurs mois au sein de la cité phocéenne - et notamment entre le maire de Marseille et la présidente de la Métropole -, le début de la concertation préalable concernant le projet d'extension du réseau de tramway entre la rue de Rome et la place du 4-Septembre, ne débutait véritablement qu'hier. Une réunion marquant l'ouverture de cette concertation, qui aura lieu jusqu'au 30 avril, était d'ailleurs organisée en fin de journée au Pharo.

Une soixantaine de représentants associatifs, élus et habitants du secteur étaient présents pour participer à cette séquence démocratique présidée par Catherine Pila (LR), présidente de la RTM. "Cette extension du tramway fait partie intégrante des 15 projets fléchés par l'État et la Métropole pour illustrer le plan Marseille en grand. Un plan voté à l'unanimité par le GIP mobilité auquel participait notamment le maire de Marseille", indique l'élue, qui loue le "véritable intérêt de cette desserte sur un secteur où l'on retrouve des commerces de proximité, des écoles, des collèges, des lycées...". La conseillère métropolitaine ponctue son propos par le fait que cette extension, dont le coût est estimé à 75 millions d'euros, "ne retarde aucun



La concertation préalable au projet d'extension du réseau de tramway jusqu'à la place du 4-Septembre a débuté hier. / PH. R.S.

autre dossier".

De son côté, l'adjointe aux mobilités (PS) à la Ville de Marseille, Audrey Gatian, rappelle que sur ce "projet ancien, la position de la Ville n'a pas varié". "Actuellement, nous ne sommes pas favorables à cette extension car il y a d'autres priorités", indique l'élue, qui aura l'occasion de reprendre la parole au cours de la séance pour affiner ses propos. Sabine Bernasconi (LR), conseillère départementale et municipale salue la fréquence de tramway, avec une rame annoncée toutes les 5-6 minutes. "Il existe également beaucoup d'inquiétudes sur les dessertes, la compatibilité avec les autres moyens de transports et l'utilité de cette ligne dans ce quartier...

Les habitants attendent des réponses", tempère-t-elle. Après une présentation du projet de cette extension, dont le tracé passera au croisement de la rue de Rome/Préfecture vers le boulevard Peytral, puis par le cours Pierre-Puget avant de rejoindre le boulevard de la Corderie et l'avenue de la Corse jusqu'à la place du 4-Septembre et qui comprend la création de quatre stations, les habitants ont pris la parole pour exprimer, dans la quasi-totalité des cas, leur désaccord.

Sandrine Touyon, présidente de l'association CAS 7^e, soulève d'emblée la problématique qui aura fait le plus frémir l'hémicycle: la suppression du tourne à gauche vers la rampe

Saint-Maurice depuis l'avenue de la Corse. Jean-Pierre Galeazzi, président du CIQ Pharo-Catalans abonde et pointe les répercussions sur les rues adjacentes et notamment la rue Girardin, qui va devenir "un boulevard et surtout un enfer pour les riverains".

Sur la question du stationnement, la maire des 1-7, Sophie Camard (GRS), se montre dubitative: "Ce que vous proposez aujourd'hui sur le stationnement n'est pas suffisant ni novateur sur un quartier qui est déjà sous pression". Pour rappel, le projet prévoit la suppression de 500 places de stationnement sur le tracé. De son côté, la Métropole souhaite notamment créer un parking souterrain à proximité de la place du 4-Septembre, permettant de recréer 235 places. Cyril Pimentel, du collectif Vélos en ville, se dit scandalisé par la place accordée aux voitures: "Là où il y a des pistes cyclables, elles sont trop étroites et très mal faites. En revanche les voies de circulation pour les véhicules sont maintenues partout et c'est là où on se plante complètement".

La concertation est donc bien lancée et elle risque d'être nourrie au vu des nombreux points de désaccord abordés pour cette première réunion.

Rémi SIMONPIETRI



Le futur tramway des Catalans se heurte à l'hostilité des riverains

Jusqu'au 30 avril, la métropole consulte les habitants sur l'extension éventuelle du tramway de la rue de Rome jusqu'à la place du 4-Septembre. Au palais du Pharo, les participants ont exprimé leur rejet de ce tracé et de ses effets collatéraux sur le quartier.



Réunion publique de lancement de la concertation du tramway du 4-septembre. (Photo : B.G.)

Ambiance studieuse, discussions courtoises et franche opposition au menu de l'unique réunion de concertation pour le tramway des Catalans. " Tramway du 4-Septembre, de la place de Rome, ce sont plusieurs appellations pour le même projet, balaie Catherine Pila, habitante du quartier et présidente de la Régie des transports métropolitains (RTM) qui préside la séance. À [...]



Tramway des Catalans : le projet ne fait pas consensus avec les habitants



[Place du 4 Septembre - Extension Tramway T2 - Marseille - Situation projetee \(© Antoine Derrien / ILEX paysage+urbanisme / MAMP\)](#)

[Share on Twitter](#)[Share on Facebook](#)[Email](#)

Le tramway des Catalans est sur les rails. C'est le message que la Métropole Aix-Marseille a voulu faire passer aux habitants du 7^e arrondissement lors de la première concertation publique au Palais du Pharo le 22 mars. Mais, après plus de trois heures de discussions dans l'hémicycle présidé par Catherine Pila, la présidente de la RTM et conseillère municipale d'opposition, les participants restent dubitatifs voire réfractaires au projet métropolitain.

Devant une assemblée silencieuse, Romain Coiffet, responsable du département infrastructure du cabinet Ingérop, le maître d'ouvrage de l'opération avec [Tangram+Rougerie](#), fait défiler les photos de la requalification du quartier. On y voit de boulevard de la Corderie dégagé : l'îlot central qui sert de parking remplacé par des rails, une piste cyclable à double sens, le tout protégé par de grands arbres feuillus.

Ce transport « régulier et confortable » est « une réponse vertueuse aux exigences écologiques de notre temps » qui s'inscrit dans les contraintes de la zone à faible émission de Marseille ([ZFE-m](#)), explique [Catherine Pila](#). Ce moyen de transport doit permettre d'une pierre deux coups de fluidifier le trafic du quartier et de requalifier les rues tout en « mettant en valeur le patrimoine ». En 2030, le nombre de voyageurs transporté par cette fraction de tramway est estimé à **22 000 passagers chaque jour** 1 500 en heure de pointe entre la rue de Rome et la place du 4 septembre.

La priorité d'un tramway vers le Sud remise en cause

Ces bienfaits ont un coût : 75 millions d'euros. La Métropole endossera 89% du montant du projet (66M) et l'État financera les 11% restants, comme le spécifie le [groupement d'intérêt public \(GIP\) transports](#) du plan Marseille en Grand qui cible 15



projets prioritaires pour accélérer les mobilités dans la ville.

Installée à gauche de Catherine Pila sur l'estrade, Audrey Gatian, adjointe aux transports de Marseille, épingle d'emblée le projet : « Clairement, sur le GIP, les financements prioritaires étaient sur les projets des quartiers nord et on l'a répété ». L'élue du Printemps marseillais [milite depuis des mois](#) pour une desserte du métro vers l'hôpital Nord (15e). De son côté, le président du CIQ Pharo-Catalans, Jean-Pierre Galeazzi, fait le même constat : « Ce tramway n'est pas une priorité. »



Projet d'extension du tramway T2 Prefecture Place du 4 Septembre Marseille Situation projetee

En réponse, la représentante de la Métropole se justifie : « Ces 15 projets ne sont pas les uns contre les autres. Les 15 sont financés. » A sa droite, Yvan Cordier, secrétaire général de la préfecture des Bouches-du-Rhône, nommé deux mois avant l'annonce du plan Marseille en Grand, rappelle que ces projets ont été validés par les six principaux maires, dont Benoît Payan, lors du conseil d'administration du GIP Transports en mars 2022.

> [Tramway des Catalans : « la chose la plus bête que j'ai entendue » \(Benoît Payan\)](#)

Le risque de report du trafic pointé

« Ça coûte cher, il faut que ça en vaille la peine », prévient à son tour Sophie Camard, la maire de secteur. L'élue du Printemps Marseillais avait sollicité la Métropole la semaine dernière pour lui fournir des [études complémentaires](#) sur le report du trafic engendré par le projet. Elle s'inquiète notamment d'une potentielle congestion des voitures entre la rampe

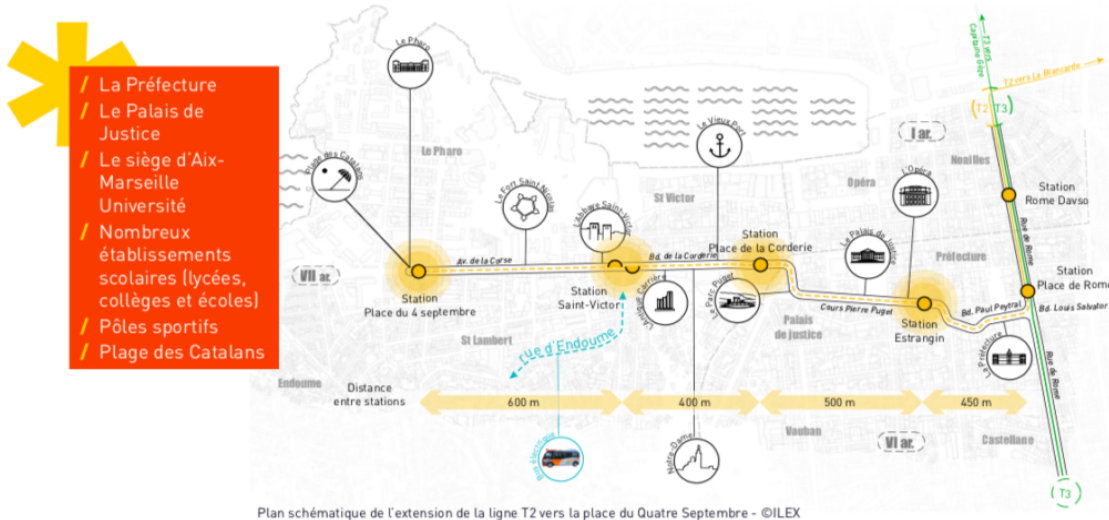
Saint-Maurice et le boulevard Charles Livon.

La maire de secteur questionne en filigrane l'utilité de ce moyen de transport lourd en investissement. « 22 000 passagers c'est assez peu. Ça ne va augmenter que de 2% la fréquentation du T2 », pointe-t-elle, acquiescée par un habitant du quartier éloquent : « Il nous faut une étude de trafic avant de discuter du projet », plaide le chef d'entreprise.

La congestion de la rue Pasteur inquiète aussi les habitants. « On ne peut pas fermer l'avenue Pasteur, ça hurle déjà ! », prévient Jean-Pierre Galeazzi. L'avenue Pasteur compte actuellement 600 véhicules par heure. Avec ce projet, la fréquentation pourrait monter « jusqu'à 1 000 véhicules par heure », admet Romain Coiffet.

Plus de 200 places de parking supprimées dans le quartier

Mais Ingérop préfère vanter la requalification des « axes à haut potentiel » permise par le projet et la « mise en valeur le patrimoine urbain ». De fait, le tracé passe devant un certain nombre de monuments : la Préfecture, la fontaine d'Estrangin qui sera déplacée de quelques mètres pour faire passer le tramway le Palais de Justice, l'abbaye Saint-Victor, le fort Saint-Nicolas et la plage des Catalans. « Sur photo il est magnifique ce projet, mais dans la pratique est-ce qu'il est faisable ? », demande la présidente de l'association Cas 7e dont la présentation « n'a pas atténuée [ses] inquiétudes ».



Cette riveraine pointe notamment la suppression de près de 200 places de parking dans le quartier. Le projet ampute en effet le quartier des 500 places de parking en surface. Pour pallier cette destruction, Ingérop prévoit de construire **un parking sur cinq niveaux de 236 places**, rue Dessemond, en face du lycée Colbert dont « 50 places seront réservées aux habitants », souligne Romain Coiffet. « Ce parking va servir tous ceux qui veulent venir à la plage en voiture... », déplore un autre riverain. Le ton monte dans la salle.

La place du vélo est minorée pour Cyril Pimentel

La Métropole et Ingérop se défendent, cette fois, en valorisant la construction de voies cyclables et piétonnes « sur tout le

linéaire ». A noter que construire des pistes cyclables pour ce type d'aménagement est obligatoire selon l'article L228-2 du code de l'environnement. « *Nous devons diminuer la place de la voiture* », rappelle un citoyen en se référant au plan de mobilités (PDU) voté par la Métropole en 2019. Ce plan a pour objectif de **réduire de 15% les trajets en voiture ou en moto**.



Cycliste sur le futur tracé du tramway des Catalans (Crédit : MG)

Si le président de l'association Vélo en ville, Cyril Pimentel, aurait pu se réjouir de ces aménagements, il regrette : « *On se retrouve encore avec des pistes cyclables sur les trottoirs...* ». Et alerte même que « *certaines options sont illégales* ». Dans l'option A (où la piste cyclable serait reportée sur la rue Sainte) : « *il y a tout un tronçon sans aucun aménagement cyclable* », étaye Cyril Pimentel. « *Vous pouvez faire tous les trams et les pistes que vous voulez, si vous ne contraignez pas les voies de voitures, les pistes cyclables et le tram resteront vides* », se désole le cycliste.

Le trolleybus : une solution envisageable ?

Le chef d'entreprise enchaîne : « *Il faut des pistes cyclables qui soient sûres pour les cyclistes de bout en bout* ». Peu convaincu par l'utilité de ce projet, il propose une alternative viable pour répondre aux contraintes de la ZFE-m et à une meilleure desserte du quartier. C'est le trolleybus.



Ancien trolleybus à Marseille sur le Vieux-Port (Crédit : Jean-Henri Manara)

Non ce n'est pas la boîte de nuit du Vieux-Port. C'est l'ancêtre du tramway. Trois fois plus long qu'un bus normal d'une meilleure capacité le trolleybus est alimenté par le réseau électrique via un branchement sur son toit.

Marseille en a connu tout un réseau dans les années 1930 avant son démantèlement en 2004. Plus de trois participants ont ainsi proposé de faire renaître ce moyen de transport dans le quartier des Catalans. « *C'est économique et écologique* », justifie Jean-Pierre Galeazzi qui a déjà proposé son projet de trolleybus à la collectivité qui préfère ne pas rebondir.

Malgré plus de trois heures de discussions, la demande de Julien Soret, l'élue à la mairie du 1-7, est restée en suspend tout au long de la concertation : « *Jamais on ne promet un tramway pour faire un tramway. Il faut d'abord que vous nous expliquiez pourquoi vous voulez en faire un.* » La Métropole va devoir se montrer plus persuasive aux yeux des habitants avant le 30 avril.



Tramway des Catalans : l'opposition en mode veille

Malgré l'accord à la Métropole, la mairie de gauche conteste toujours l'utilité de cette ligne

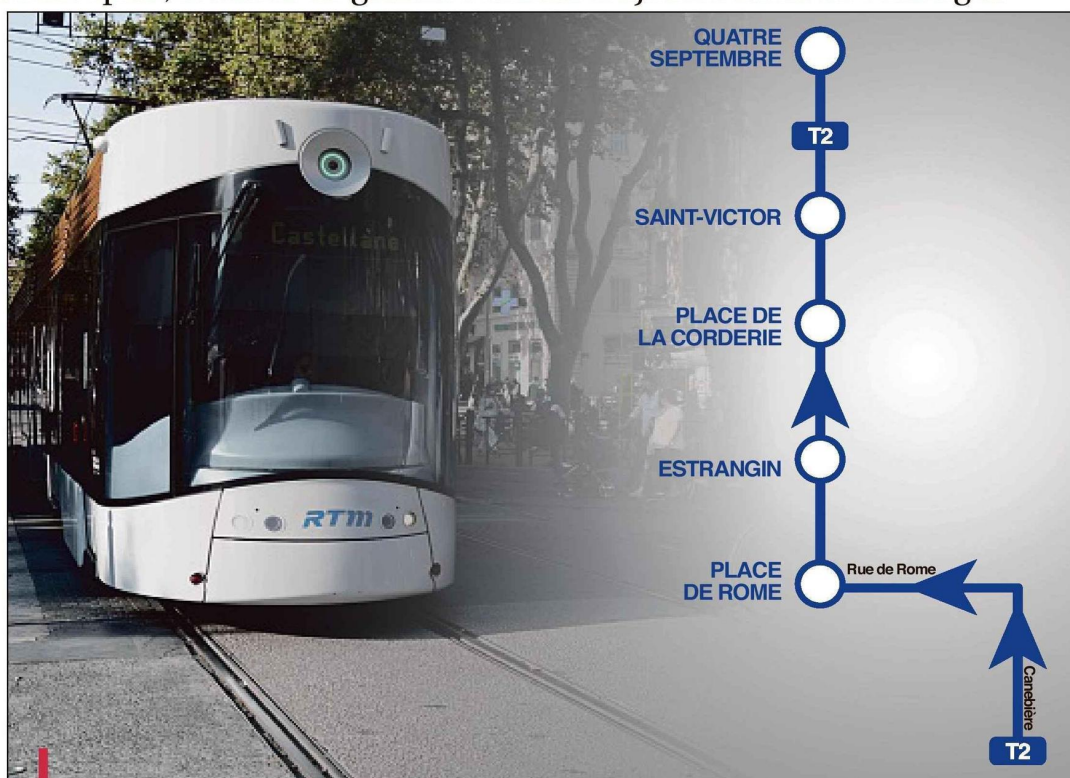
Sous la place du 4-Septembre, coule la lave. Celle des oppositions au projet de tramway dit "des Catalans", exprimées mercredi soir lors de la première réunion publique (notre édition de jeudi). Mais aussi la contestation politique par la mairie de Marseille, même si elle est moins visible depuis quelques mois.

Bref retour en arrière : à l'été 2022, Benoît Payan tape du poing sur la table et promet d'employer les grands moyens pour contrer ce chantier. "Il va falloir empêcher la Métropole si elle décidait de passer en force. Moi, je l'empêcherai. J'utiliserai tous mes pouvoirs de police. Il n'y aura pas de tramway aux Catalans tant que le tramway vers le Nord ne sera pas lancé. C'est un point duquel je ne dérogerai pas", tonne-t-il dans 20 Minutes.

Rebelote volcanique deux mois plus tard, dans La Provence: "Pourquoi s'obstiner à mettre en place une idée aussi vieille, dont les Marseillais ne veulent pas? Je me bats pour

"J'utiliserai mes pouvoirs de police pour empêcher ce projet."

BENOÎT PAYAN, LE 8 JUILLET 2022



Le projet de tramway vers la place du 4-Septembre verra-t-il le jour? La concertation publique a en tout cas été lancée... / PHOTO ANTOINE TOMASELLI

que ce projet n'existe pas."

Le lancement de la concertation publique, première étape d'un long processus, semble pourtant montrer que le projet suit son train-train. Avec une date limite au 30 avril pour s'exprimer. Mais si les critiques se font moins vives, l'opposition à gauche demeure. "Un bien mauvais projet pour la ville, a tweeté Audrey Gatian, adjointe (PS) au maire chargée des mobilités. Il existe d'autres endroits où un tramway est bien plus nécessaire et utile."

Cet argumentaire s'inscrit dans un cadre: le volet mobilité du plan Marseille en grand, lancé par Emmanuel Macron en septembre 2021. À la clef, un milliard d'euros pour les transports en commun marseillais.

Et un objectif: "Désenclaver les quartiers Nord et permettre de relier le nord au sud." Lorsque le maire exprime son opposition frontale, à l'été 2022, la crise entre Ville et Métropole est à son paroxysme, alors que la loi 3DS les presse de se mettre d'accord.

En toile de fond, la crainte de l'équipe municipale que les investissements pour le tramway des Catalans manquent aux projets vers le Nord. "Ce n'est pas en arrêtant d'un côté qu'on ira plus vite de l'autre", martèle pourtant, depuis des mois, Martine Vassal. "Le tramway des Catalans ne bénéficiera que de 4 millions d'euros de la part de l'État sur les 74 qu'il représente", rappelle un connaisseur du dossier métropolitain. Qui

"Il n'y a pas eu d'accord entre Benoît Payan et Martine Vassal sur ce tramway."

souligne que "les quinze projets transports du plan Marseille en grand ont été validés au GIP Mobilité (Groupement d'intérêt public), y compris par les élus de la Ville de Marseille. Le tramway des Catalans en faisait partie. Comme ils l'ont voté, ils sont coïncés".

Une vue de l'esprit, juge-t-on dans l'entourage du maire: "La validation des élus marseillais n'est valable qu'à la hauteur de l'investissement de l'État sur ce

dossier, c'est-à-dire 4 millions d'euros. L'État est sur la même ligne que nous: l'essentiel du financement du GIP doit aller vers les quartiers Nord."

Benoît Payan, à la faveur du *modus vivendi* trouvé avec la Métropole fin décembre (gestion de la voirie et de la propriété par des élus de la Ville, plan d'investissement de 50 millions d'euros pour la voirie marseillaise, création d'une dotation de solidarité communautaire), a mis un bémol sur ses critiques. Sans y renoncer.

"Il n'y a pas eu d'accord entre le maire de Marseille et la présidente de la Métropole sur le tramway des Catalans, tranche-t-on dans le camp métropolitain. Ils se sont simplement dits qu'il était temps d'ar-

rêter les combats stériles qui ne servent à rien et d'essayer d'avancer sur les dossiers." "Il n'y a pas de nécessité à se réexprimer sur ce dossier, reprend-on du côté de la municipalité. Mais on ne veut toujours pas de ce tramway dans ce tempo."

D'autant que du point de vue de la Ville, l'affaire serait bien mal embarquée: "La maire de secteur, Sophie Camard, l'a bien exprimé, avec les suppressions des places de stationnement, l'arrachage d'arbres et la liaison routière avec la rampe Saint-Maurice. Si jamais ce tramway se fait, il faudra bien se poser l'intégralité des questions." En misant, peut-être, sur la possibilité que le projet n'aboutisse jamais...

Sylvain PIGNOL





CATALANS

Et si le trolleybus faisait son grand retour ?

Deux kilomètres de tracé qui s'étirent comme un vieux serpent de mer entre la rue de Rome et la place du 4-Septembre. En pleine phase de concertation préalable au projet d'extension du réseau de tramway (lire ci-contre), les mécontents font entendre leur voix. Ce fut le cas lors de la première réunion de concertation animée par Catherine Pila (LR), présidente de la RTM, le 22 mars dernier. C'est aussi le cas dans les rangs de la fédération des CIQ du 7^e arrondissement. *"Nous ne sommes pas favorables au tramway. Le projet a trop de répercussions négatives sur le quartier et ne répond pas aux demandes des usagers des bus qui vivent dans le 7^e. Peut-être qu'un jour, quand le quartier sera apaisé, le tram y trouvera alors sa place. Mais pour l'heure, ce n'est pas le cas..."*, explique le président Jean-Claude Rostain. Mais loin d'afficher seulement une opposition au projet et d'organiser la contestation, la fédération des CIQ veut avant tout proposer une alternative. Depuis de longs mois, du côté de l'avenue Pasteur, on potasse, interroge, dessine des plans. Presque vingt ans après l'arrêt du trolleybus (de Saint-Pierre en 2004, ndlr), les membres des CIQ aimeraient bien le voir reprendre du service. *"Dans notre projet, le trolleybus bénéficierait d'une voie spécifique et, évidemment de lignes aériennes de contact. Les avantages par rapport au tram sont nombreux. Le trolleybus permet notamment de conserver tous les arrêts de bus existants et sur son passage et seulement 50 % du stationnement serait supprimé. Ce qui pour les riverains est un point important"*, insiste-t-il.

Le dossier ficelé, Jean-Claude



Opposés au projet d'extension du tram, les membres des CIQ du 7^e présenteront leur solution alternative aux élus et aux riverains : le retour du trolleybus.

/ PHOTO ARCHIVES LA PROVENCE

Rostain a rencontré Benoît Payan. Et a bénéficié, dit-il, de toute l'attention du maire de la ville qui n'a jamais caché sa réticence sur ce projet *"dont les Marseillais ne veulent pas"* (La Provence, 2022, ndlr). *"Bien sûr, nous avons l'intention de présenter le projet à la maire de secteur, Sophie Camard et aux habitants qui le souhaitent lors de réunion d'information. La prochaine se déroulera le 18 avril au CMA Saint-Georges à laquelle seront invités représentants de la RTM, de la Métropole et de la Ville"*, précise-t-il. Alors en attendant, Jean-Claude Rostain affine son argumentaire pour contrer la future ligne de tramway qui, rappelons-le, tra-

versera le croisement entre la rue de Rome et le boulevard Paul Peytral, longeant ainsi la Préfecture, pour se prolonger sur le Cours Pierre Puget, puis le boulevard de la Corderie et l'avenue de la Corse pour arriver jusqu'à la place du 4 septembre. *"Moins cher, plus écologique, pas de gros travaux, moins d'impact sur le bâti, moins de nuisance sonore, déroule-t-il. Et puis attention aux clichés que véhicule le trolleybus. Ce moyen de transport a lui aussi évolué. Il n'y a qu'à regarder les nouvelles générations qui circulent à Limoges, Lyon, Saint-Etienne ou encore Nancy. Ça fait réfléchir..."*

Christelle CARMONA

LA CONCERTATION

La phase de concertation préalable est ouverte jusqu'au 30 avril. À l'issue, des études seront menées, avant de soumettre le projet final à l'enquête publique. Les travaux pour concrétiser le projet, eux, devraient démarrer en 2026 pour une mise en service à partir de 2028. Pour participer : registres disponibles en mairie de secteur ou sur : www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre



Tramway des Catalans : les écologistes marseillais disent « oui... mais »



[Le tramway doit être prolongé jusqu'à la place du 4 septembre \(crédit : Métropole AMP\)](#)

Le groupe écologiste et pluriel-s se distingue légèrement de la majorité municipale marseillaise, dont il est pourtant issu, sur un sujet hautement sensible : la **prolongation du tramway T2 vers les Catalans**, qui irait de la rue de Rome jusqu'à la place du 4 septembre.

« Le groupe écologiste et pluriel-s et les élus écologistes considèrent que l'ensemble des projets inscrits au [GIP transports](#) (...) doivent être menés à bien sans obstacle et retard », écrivent ainsi dans un communiqué (voir l'intégralité ci-dessous) les élus **Sébastien Barles, Aïcha Guedjali, Zoubida Meguenni et Etienne Tabbagh**. Cette réaction intervient alors que la [phase de concertation du projet est lancée depuis le 22 mars auprès des habitants du quartier](#).

Le groupe énumère **plusieurs points positifs** pour appuyer le projet, notamment la diminution des nuisances routières sur l'axe Puget-Corderie-Corse, la requalification des espaces publics pour un meilleur accès aux piétons, ou encore l'amélioration de la desserte de ces quartiers avec la mise en service d'un minibus au départ du terminus du tramway pour desservir les hauteurs du 7e.

Tramway des Catalans : les réserves des écologistes

Cette position affichée par le groupe des écologistes diffère sensiblement de celle tenue jusqu'alors par les autres élus du **Printemps Marseillais**, [à commencer par la maire du 1/7 Sophie Camard](#). Cette dernière s'inquiète notamment **d'un report de circulation sur le boulevard Charles Livon**, et de difficultés d'accès au tunnel du Vieux-Port. De son côté, la **présidente de la Métropole Aix-Marseille Provence Martine Vassal** s'est réjouie de ce soutien plutôt inattendu sur Twitter.





Mais pour les écologistes non plus, le tableau n'est pas tout blanc. L'adjoint à la transition écologique de la Ville de Marseille **Sébastien Barles**, co-signataire du communiqué, tempère d'ailleurs les propos de Martine Vassal, et clarifie sa position, toujours sur Twitter. Il réitère la priorité déjà affirmée par le maire de Marseille, et par l'État, de **désenclaver les quartiers Nord**, et souligne les réserves du groupe écologistes sur le tramway des Catalans.



Ces réserves sont listées dans le communiqué. Le groupe réclame la préservation des arbres sur le tracé, la continuité et la sécurité des espaces cyclables ([pointée du doigt par le collectif Vélos en ville](#)), la place dévolue aux piétons, et la mise en place **d'une navette en direction des collines d'Endoume**, en compensation de la modification du réseau de bus qu'induit le nouveau tramway.

Cette dernière proposition était évoquée par Martine Vassal [dans un entretien accordé à Gomet'](#) en septembre dernier. Enfin, les écologistes insistent sur la « réversibilité » du **futur parking qui sera créé** pour compenser la suppression du parking du cours Pierre Puget.

Document source : le communiqué du groupe écologiste et pluriel-s

- offrir un service public de transport performant, fiable et fréquent entre ces quartiers et le centre ville ;
- diminuer la place à la voiture dans notre ville et apaiser notre cité afin de mieux vivre et respirer ;
- augmenter les mobilités actives et non polluantes (déplacements à pied, à vélo et en transports en commun) ;
- permettre un rabattement efficace, par minibus, de l'ensemble du 7ème arrondissement.

Dépendant, ce projet doit être amélioré pour répondre à ces exigences. Dans cette phase de concertation publique, le groupe écologiste et pluriel-s et les élu-es écologistes seront particulièrement vigilants-es :

- sur la préservation des arbres sur le tracé,
- sur la continuité et la sécurité des aménagements cyclables à assurer,
- sur la place dévolue aux piétons,
- sur la « réversibilité » du parking prévu aujourd'hui,
- sur la nécessaire mise en place de navettes électriques par la Métropole sur Endoume et les collines du 7ème afin de permettre un vrai report modal de la voiture vers les transports collectifs (minibus et tramway).

Vouloir ralentir les travaux d'un équipement de transport ne fait pas avancer plus vite les autres projets dont notre ville a besoin.

Le groupe écologiste et pluriel-s et les élu-es écologistes du premier secteur de la Ville appellent au respect du calendrier figurant dans le GIP, sur lequel l'Etat, Métropole et Ville de Marseille se sont engagés. Il en va de même pour la mise enfin en oeuvre du plan vélo et d'un vrai réseau de RER métropolitain.

Les éluEs écologistes et pluriel.s et REIV du 1/7

Sébastien Baries

Aicha Guejjali

Zoubida Meguenni

Etienne Tabbagh



TRAMWAY

Extension de la ligne 3 : réunion publique organisée par les CIQ

Projet prioritaire du Plan Marseille en grand, l'extension du tramway entre la préfecture et la place du 4-Septembre fait débat. C'est le moment de mettre en avant les arguments pour et contre, la concertation publique préalable prévue jusqu'au 30 avril permettant aux citoyens de donner leur avis.

Une réunion publique d'information est organisée par la fédération des CIQ du 7^e arrondissement Ce mardi 18 avril à 18h au centre municipal d'animation Saint-Georges, 49 Rue Charras.





Contre le tram des Catalans, l'option du trolleybus

MARSEILLE

La fédération des CIQ du 7^e arrondissement met sur la table l'option d'un trolleybus contre l'extension du tramway défendue par la Métropole. Et demande une table ronde.

Reports de circulation chaotiques, suppression de stationnements partiellement compensée, disparition de lignes de bus et d'arrêts, accès complexifié au tunnel Prado-Carénage dans un quartier de transit... Face aux journalistes, ce mercredi, les responsables de la fédération des comités d'intérêt de quartier (CIQ)

du 7^e arrondissement tirent à boulets rouges sur le projet d'extension du tramway T3 jusqu'à la place du 4-Septembre (lire *La Marseillaise* du 22/03). Jusqu'au 30 avril, le « tramway des Catalans », défendu par la Métropole contre l'avis de la Ville et de la mairie de secteur, est en effet soumis à une consultation publique parfois animée. « *Nous ne sommes pas anti tramway*, plaide Jean-Pierre Galeazzi, président du CIQ Pharo-Catalans. *Mais pour le tramway version 7^e arrondissement, il faut revoir la copie.* »

Offre de rencontre

Alors, dans le bras de fer qui les oppose à la Métropole, les responsables du CIQ remettent une pièce dans la machine, sous la forme d'un projet alternatif.

Exit le tram, place au trolleybus. « *C'est le projet le plus raisonnable*, présente Jean-Claude Rostain, le président de la fédération des CIQ du 7^e arrondissement. *Nous proposons un trolleybus articulé qui remplacerait le bus 54 jusqu'à la Timone, avec un stationnement au dépôt Saint-Pierre.* » Cette ligne, justement, existait depuis les années 1980. Avant d'être supprimée en 2004. « *La Métropole nous dit qu'il faudrait recréer un centre de gestion technique, recréer des lignes aériennes de contact* », reconnaît Jean-Claude Rostain. Mais pour lui, ce mode de transport reste plus économique et plus écologique : selon la longueur, un trolley coûte entre 800 000 et 1,2 million d'euros, contre 3 à 4 millions pour un tramway, le déploiement des lignes aérien-





Les responsables des CIQ du 7^e arrondissement ont présenté leur projet de trolleybus à la presse ce mercredi. PHOTO Y.S.

nes revenant à 600 000 euros par km. Avec ce projet, l'accès à la rampe Saint-Maurice resterait également possible, tout comme la desserte en bus des collines d'Endoume, du Roucas-Blanc et de Bompard. De quoi résoudre les points noirs reprochés au projet métropolitain, alors même que les métropoles de

Lyon, Saint-Étienne, Limoges et Nancy misent sur le développement de ce mode de transport. « *Nous sommes prêts à rencontrer les responsables de la Métropole, pose Jean-Pierre Galeazzi. Nous avons fait une proposition, c'est à eux de bouger.* »

Yves Souben



MARSEILLE

Tram des Catalans : EELV persiste et signe

Deux semaines après le groupe écologiste au conseil municipal, c'est au tour des militants d'Europe écologie-les Verts de venir défendre le projet d'extension du tramway T2 jusqu'à la place du 4-Septembre. « *En tant que militant.e.s écologistes nous ne pouvons que nous réjouir d'un tel projet qui participe au développement d'un réseau de transport en commun plus performant sur l'ensemble de notre territoire* », défend le groupe local Cœur de Marseille. S'il se réjouit d'un projet qui fera baisser les émissions de gaz à effet de serre, ce positionnement risque de mettre de l'eau dans le gaz au sein de la majorité municipale. La mairie d'arrondissements tout comme le maire (DVG) de Marseille sont en effet opposés au projet porté par la Métropole. La présidente (DVD) Martine Vassal n'avait en effet pas manqué de remercier l'adjoint (EELV) Sébastien Barles et les élus écologistes de leur soutien. Les militants d'EELV, cependant, expriment des points d'inquiétude : ils veulent accorder plus de place aux vélos, veulent préserver davantage d'arbres et mettre en place un réseau de mini-bus électriques pour desservir les collines de l'arrondissement.





Tram du 4-Septembre : des échanges toujours bouillants

MARSEILLE

Mercredi se tenait une nouvelle réunion sur le projet du tramway des Catalans. L'opposition au chantier reste toujours virulente.

Parlez plus fort ! » « Taisez-vous ! » Les injonctions contradictoires volaient mercredi soir, au Centre municipal d'animation (CMA) des Lices, dans le 7^e arrondissement de Marseille. Pour la quatrième fois depuis le lancement de la concertation, la fédération des CIQ du secteur organisait une réunion d'information sur le prolongement de tramway T2 de la rue de Rome à la place du 4-Septembre. Une

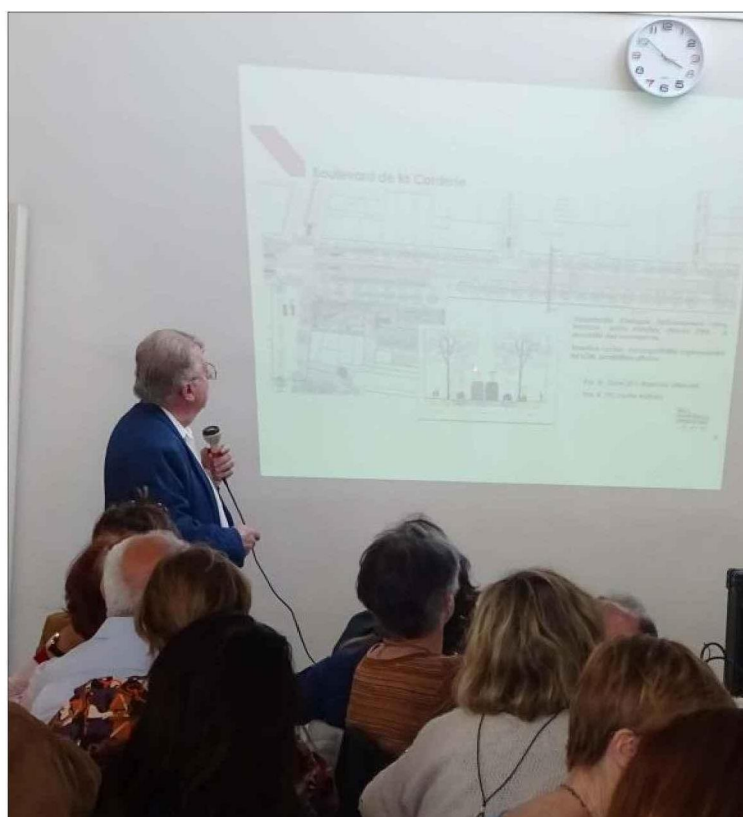
fois de plus, la salle était comble. Et survoltée.

Pendant les près de deux heures consacrées à la présentation du projet et à l'alternative du trolleybus portée par la fédération des CIQ du 7^e arrondissement (lire *La Marseillaise* du 20/04), les protestations fusent sans arrêt. Une voie réservée aux vélos ? « C'est déjà le bordel », râle un habitant. Une cinquantaine d'arbres abattus ? « C'est honteux ! » Et ainsi de suite avec l'accès aux tunnels du Vieux-Port, des stationnements supprimés, de la disparition proposée de la ligne 82. Les prises de parole se font presque toutes en défaveur du projet porté par la Métropole. « Ce tramway est plus adapté pour les visiteurs et les touristes que pour les habitants de Marseille », résume une représentante asso-

ciative. L'adjoint de secteur Julien Soret (G.s) insiste pour que les habitants donnent leur avis sur le registre numérique de la Métropole. Un registre qui dysfonctionne régulièrement, soupire une militante associative. L'extrême droite, elle, reste présente, et accuse la mairie de secteur d'avoir voté en faveur du projet. « Faux », répond le premier adjoint (PCF) Christian Pellicani, preuve à l'appui. Après deux heures, la Métropole tente de se faire entendre. « Toutes les études montrent que ce tramway répondra pleinement à ses objectifs », tente le directeur des infrastructures de la RTM, rappelant que les études d'avant-projet viendront après. Le brouaha lui répond. La concertation, elle, se poursuit jusqu'au 30 avril.

Yves Souben





Le président de la fédération des CIQ a présenté le tram puis l'alternative qu'il défend de trolleybus. PHOTO Y.S.



MARSEILLE

La concertation pour le tram des Catalans s'arrête dimanche

Dernière ligne droite pour la première consultation de l'extension du tramway T2 de la rue de Rome à la place du 4-Septembre. Un projet de la Métropole Aix-Marseille à 75 millions pour 2,1 km supplémentaires, qui soulève l'opposition de la mairie de secteur et de la Ville de Marseille mais a reçu le soutien d'EELV.

<https://www.registre-numerique.fr/tramway-t2-4septembre>



ANNEXES

Annexe 1 – Délibérations du conseil de Métropole

Annexe 1.1 Délibération n° TRA-018-510818CM

Annexe 1.2 Délibération n° TRA-017-510718CM

Annexe 2 – Avis de concertation préalable

Annexe 2.1 Avis de concertation

Annexe 2.2 Parution avis de concertation dans la presse locale

Annexe 2.3 Certificats d'affichage

Annexe 3 – Bilan des actions de communication

Annexe 4 – Revue de Presse

Annexe 5 – Documents à la disposition du public

Annexe 5.1 Dépliant deux volets

Annexe 5.2 Brochure projet

Annexe 5.3 Panneaux de présentation du projet

Annexe 6 – Compte rendu de la réunion publique



**Concertation
publique**

Extension du tramway T2

Rue de Rome - Place du 4 Septembre

DONNEZ VOTRE AVIS !
22 MARS > 30 AVRIL 2023



PRÉSENTATION DU PROJET

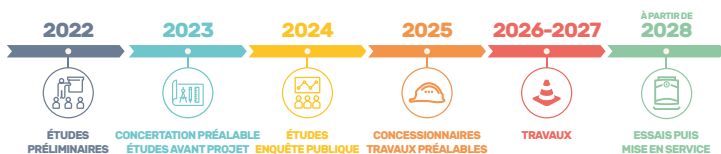
- / Avec ses **2,1 km** de nouveau tracé entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre, la ligne de tramway T2 desservira 4 nouvelles stations.
- / Le projet vise à améliorer le cadre de vie des marseillais dans le centre-ville. Il permet une réorganisation des mobilités en faveur d'un espace public apaisé et une meilleure desserte.

SCHÉMA D'EXPLOITATION DU RÉSEAU DE TRAMWAY ENVISAGÉ



- TRAMWAY T1
- TRAMWAY T2
- TRAMWAY T3
- EXTENSION DU TRAMWAY T2 VERS QUATRE SEPTEMBRE
- EXTENSIONS NORD-SUD PHASE 1 DU TRAMWAY T3

CALENDRIER DE RÉALISATION



CONCERTATION PRÉALABLE du 22 mars au 30 avril 2023 pour vous informer et participer

DONNEZ VOTRE AVIS !



📄 **Concertation en ligne :**
www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

📄 **Registres papier dans 3 lieux
dédiés à la concertation**

LIEUX D'EXPOSITION

Métropole Aix-Marseille-Provence

du lun. au ven. 9h00-12h00 / 13h30-16h30
Le Pharo
58, boulevard Charles Livon (13007)

Mairie des 1^{er}/7^e arrondissements

du lun. au ven. 8h30-12h10/ 13h10-16h30
61, la Canebière (13001)

Mairie des 6^e/8^e arrondissements

du lun. au ven. 8h00-12h00/ 14h00-17h30
125, rue du Commandant Rolland (13008)

RÉUNION PUBLIQUE

Mercredi 22 mars 2023 à 18 h

au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Hémicycle du Pharo
58, boulevard Charles Livon (13007)



LE MOYEN DE TRANSPORT LE PLUS EFFICACE POUR AMÉLIORER VOTRE MOBILITÉ DANS LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M) DE MARSEILLE



PHOTOMONTAGE PLACE DU QUATRE SEPTEMBRE © Antoine Derrien, pour ILEX paysage+urbanisme



PARTICIPEZ !
22 MARS > 30 AVRIL 2023
registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre

OPÉRATION
RÉALISÉE AVEC

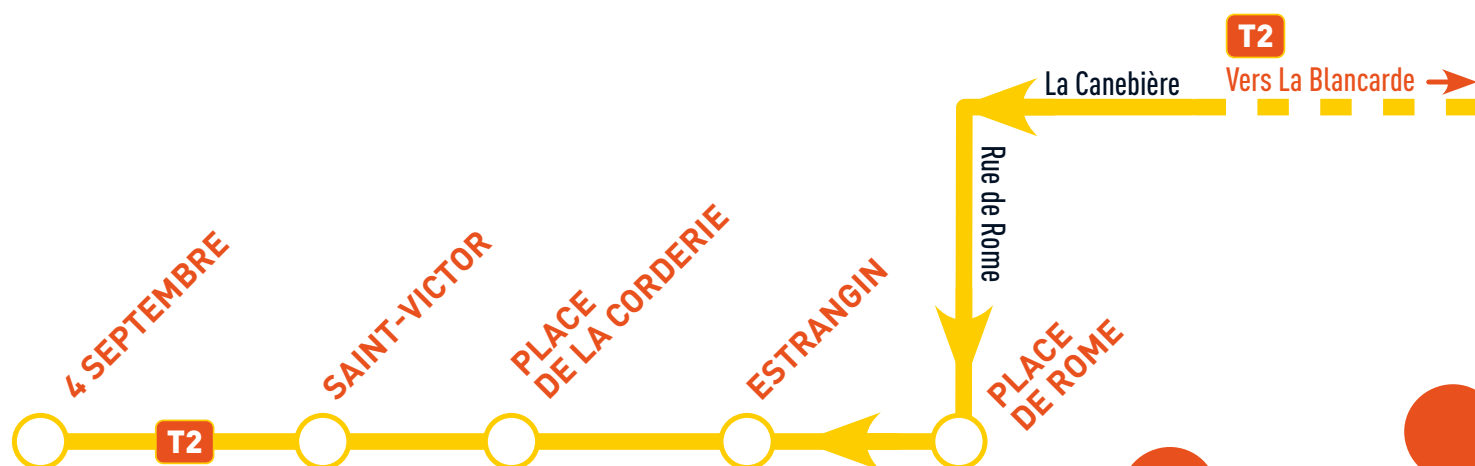
**MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS**
Liberté
Égalité
Fraternité

AFIT France

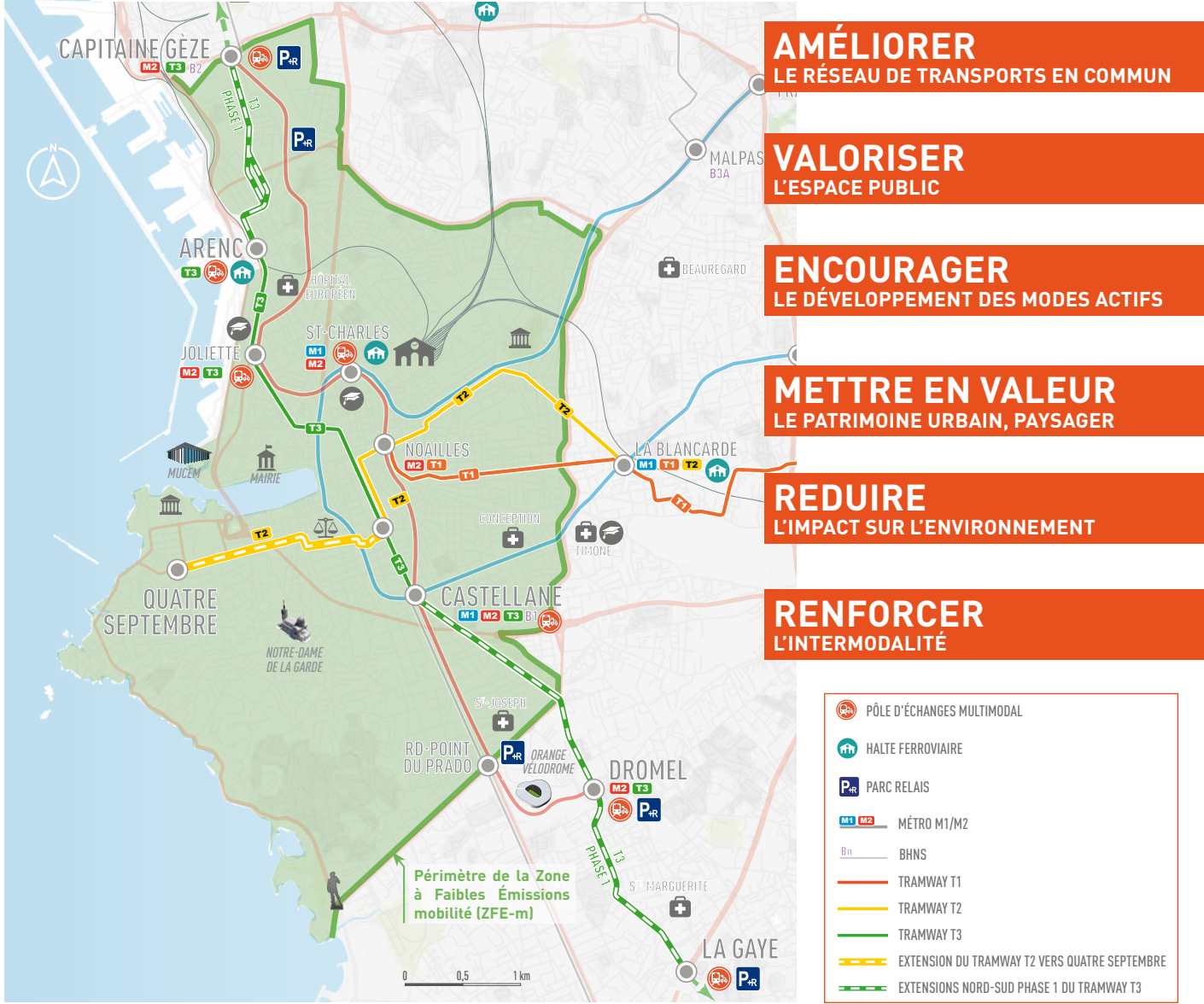
Reçu au Contrôle de légalité le 16 octobre 2023



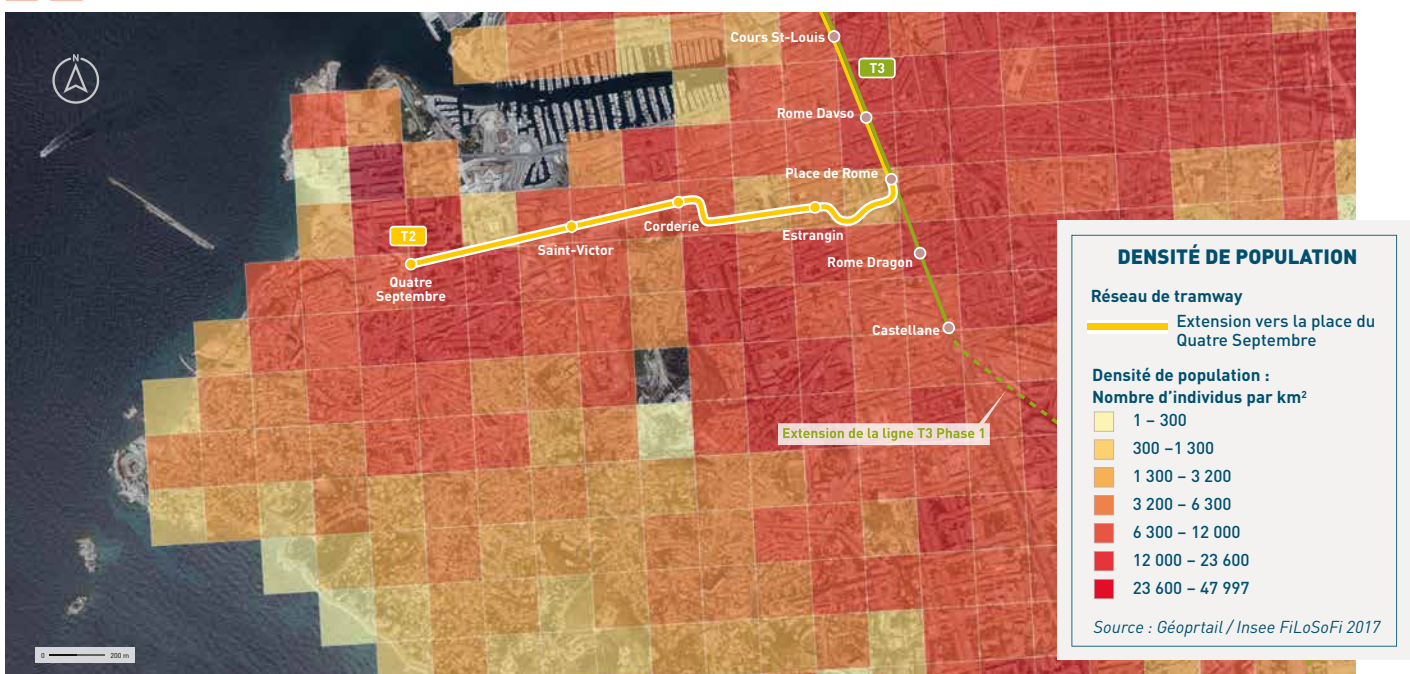
EXTENSION DU TRAMWAY T2 RUE DE ROME - PLACE DU 4 SEPTEMBRE



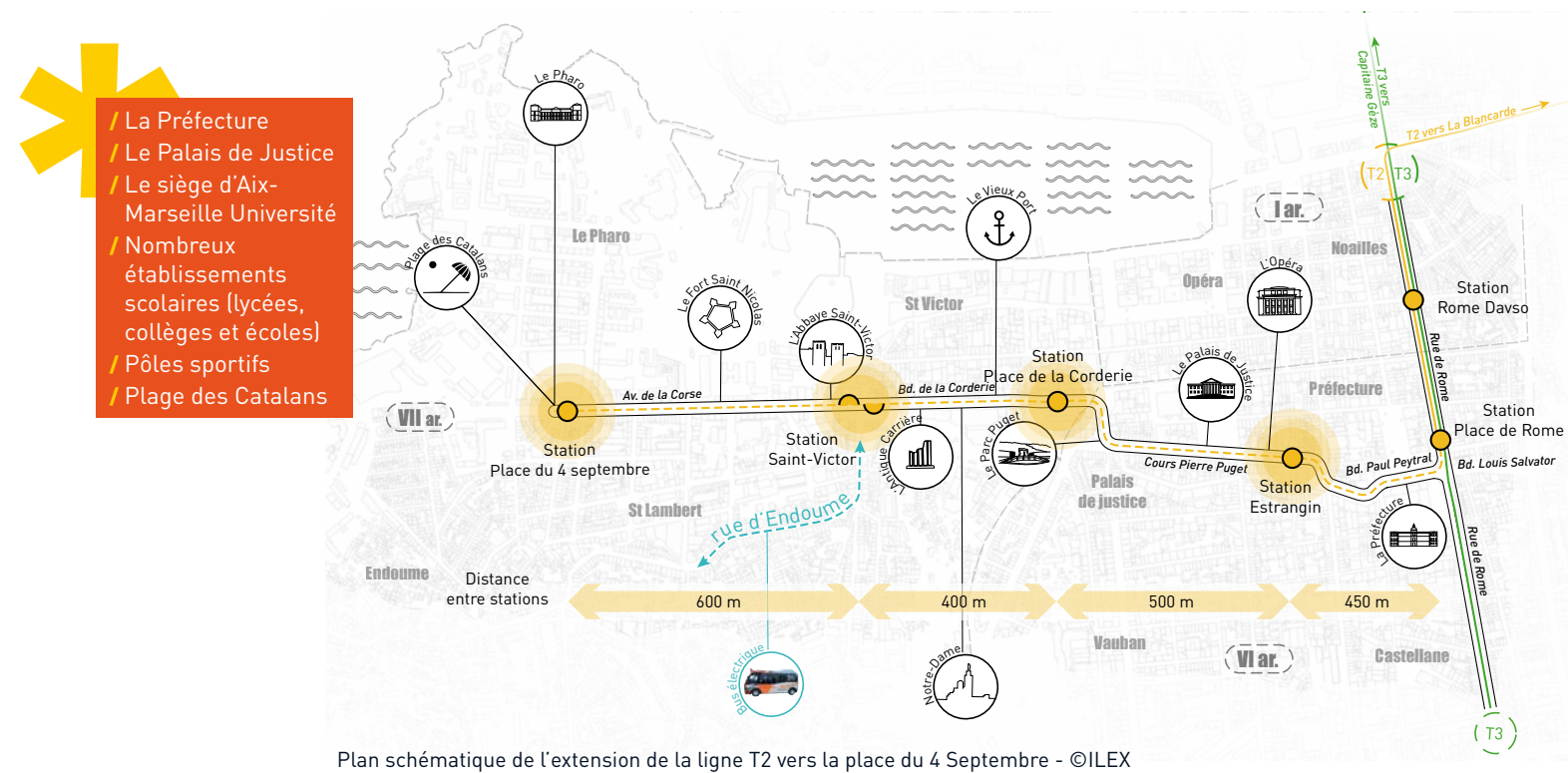
LE MOYEN DE TRANSPORT LE PLUS EFFICACE POUR AMÉLIORER VOTRE MOBILITÉ DANS LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M) DE MARSEILLE



VOTRE QUARTIER PARMI LES PLUS PEUPLÉS DE MARSEILLE, DÉSENCLAVÉ ET MIEUX DESSERVI



LA DESSERTE D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET DE SITES PATRIMONIAUX REMARQUABLES



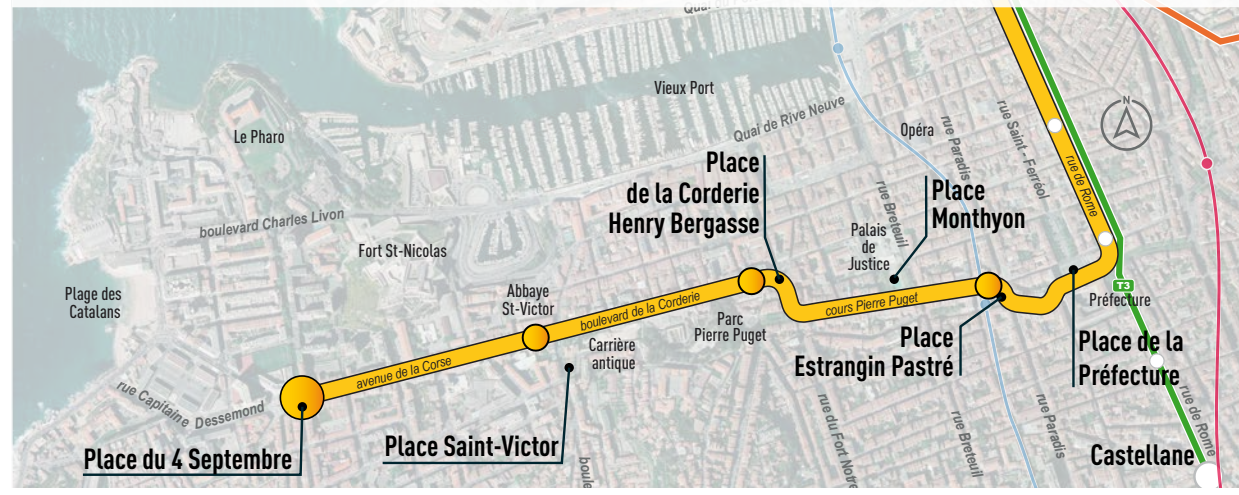
LA RÉORGANISATION DES MOBILITÉS OFFRIRA UN ESPACE PUBLIC APAISÉ



VALORISATION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL À TRAVERS LES PLACES DU CENTRE-VILLE

Les axes Peytral, Puget, Corse et Corderie sont des espaces remarquables du centre-ville nécessitant un traitement spécifique qui comprend :

- la protection, la densification et la valorisation des arbres
- la valorisation des éléments architecturaux urbains historiques
- le respect de l'architecture, de l'agencement urbain et des perspectives



PLACE DE LA PRÉFECTURE

- Étendre la zone de la place Félix Barret jusqu'à la façade de la Préfecture
- Privilégier les déplacements à vélo dans les aménagements
- Harmoniser les espaces publics



PLACE DE LA CORDERIE HENRY BERGASSE

- Créer un lieu apaisé au coeur du quartier en restreignant la place de la voiture
- Récupérer la vue sur le Vieux Port et l'artère de la Corderie
- Aménager de larges espaces piétons et végétalisés

DE LA PLACE ESTRANGIN-PASTRÉ À L'ENTRÉE DU PARC PUGET

- Créer un espace unique pour piétons et usagers des transports en commun, permettant de redécouvrir le patrimoine architectural autour de la fontaine Estrangin
- Un tramway qui circule le long du cours Pierre Puget végétalisé
- Homogénéiser les espaces publics de façade à façade



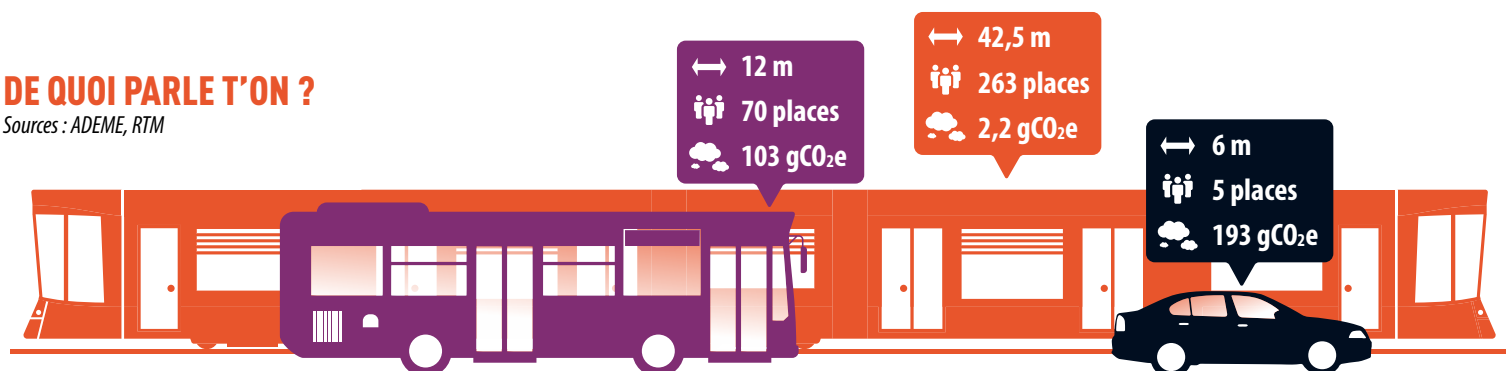
PLACE DU 4 SEPTEMBRE

- Intégrer le tramway au coeur de la place du 4 Septembre dans l'axe de l'avenue de Corse
- Densifier la végétalisation pour créer des îlots de fraîcheur
- Apaïser la circulation routière et aménager des cheminements pour piétons et cycles, pour plus de confort et de sécurité

LE TRAMWAY : UNE ALTERNATIVE À LA VOITURE POUR UN RÉSEAU DE TRANSPORT PLUS ATTRACTIF

DE QUOI PARLE T'ON ?

Sources : ADEME, RTM



Confortable et accessible aux personnes à mobilité réduite

Grande capacité

Performant, fiable, régulier



Peu polluant

Aménagements paysagers qualitatifs

Design spécifique

FRÉQUENTATIONS DÉDIÉES PAR MODE DE TRANSPORT EN COMMUN*

BHNS
Bus à Haut Niveau de Service



TRAMWAY



MÉTRO



0 2000 4000 6000 8000

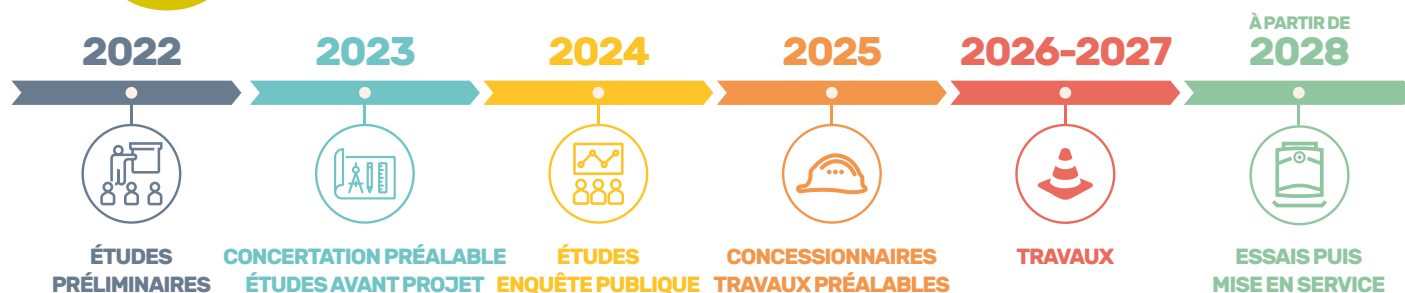
Tramway du 4 septembre

* En nombre de voyageurs par heure de pointe et par sens

Reçu au Contrôle de légalité le 16 octobre 2023



CALENDRIER DE RÉALISATION



+2,1km
DE NOUVEAU
TRACÉ



10 min
TEMPS DE TRAJET
4 SEPTEMBRE
NOAILLES



5 à 6 min 30
FRÉQUENCE EN
HEURES DE POINTE



22 700
MONTÉES PAR
JOURS EN 2030



+4
NOUVELLES
STATIONS



41 900
HABITANTS
À 500 MÈTRES
DU TRACÉ



75 M€
EN
INVESTISSEMENT



27 100
EMPLOIS
À 500 MÈTRES
DU TRACÉ

* LES CHIFFRES CLÉS



LES ACTEURS

- / La Métropole Aix-Marseille-Provence autorité organisatrice de la mobilité et maître d'ouvrage du projet d'extension
- / La Régie des Transports Métropolitains exploitant du réseau de transport en commun

OPÉRATION
RÉALISÉE AVEC



MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS
*Liberté
Égalité
Fraternité*



Reçu au Contrôle de légalité le 16 octobre 2023

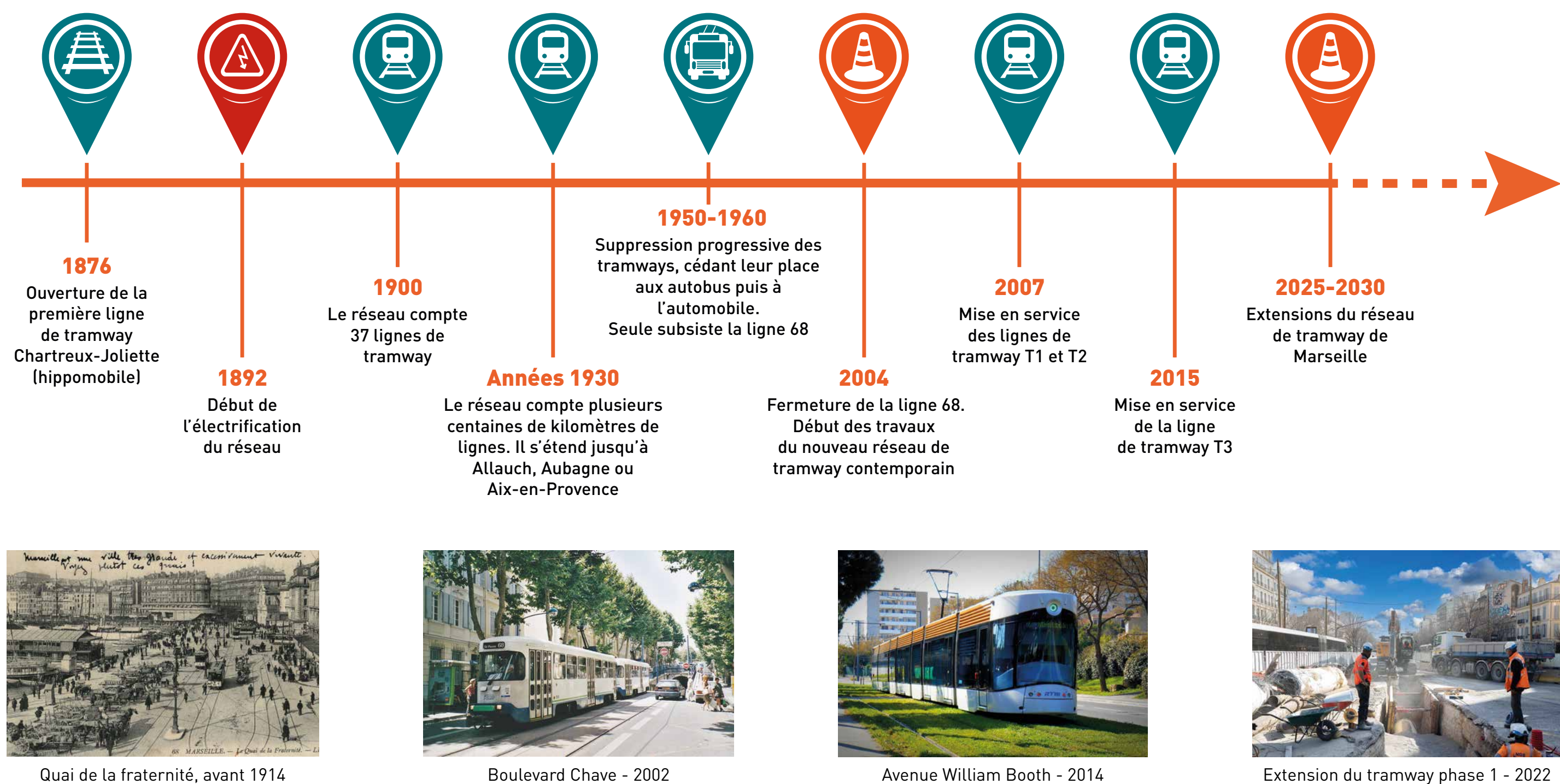
LA MÉTROPOLE AGIT

EXTENSION DU TRAMWAY T2 RUE DE ROME - PLACE DU 4 SEPTEMBRE

EXTENSIONS DU RÉSEAU DE TRAMWAY



ÉVOLUTION DE VOTRE RÉSEAU DE TRAMWAY



LA MÉTROPOLE AGIT

EXTENSION DU TRAMWAY T2 RUE DE ROME - PLACE DU 4 SEPTEMBRE

» **LE MOYEN DE TRANSPORT LE PLUS EFFICACE
POUR AMÉLIORER VOTRE MOBILITÉ
DANS LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ
(ZFE-M) DE MARSEILLE**



AMÉLIORER
LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

VALORISER
L'ESPACE PUBLIC

ENCOURAGER
LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

METTRE EN VALEUR
LE PATRIMOINE URBAIN, PAYSAGER

REDUIRE
L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

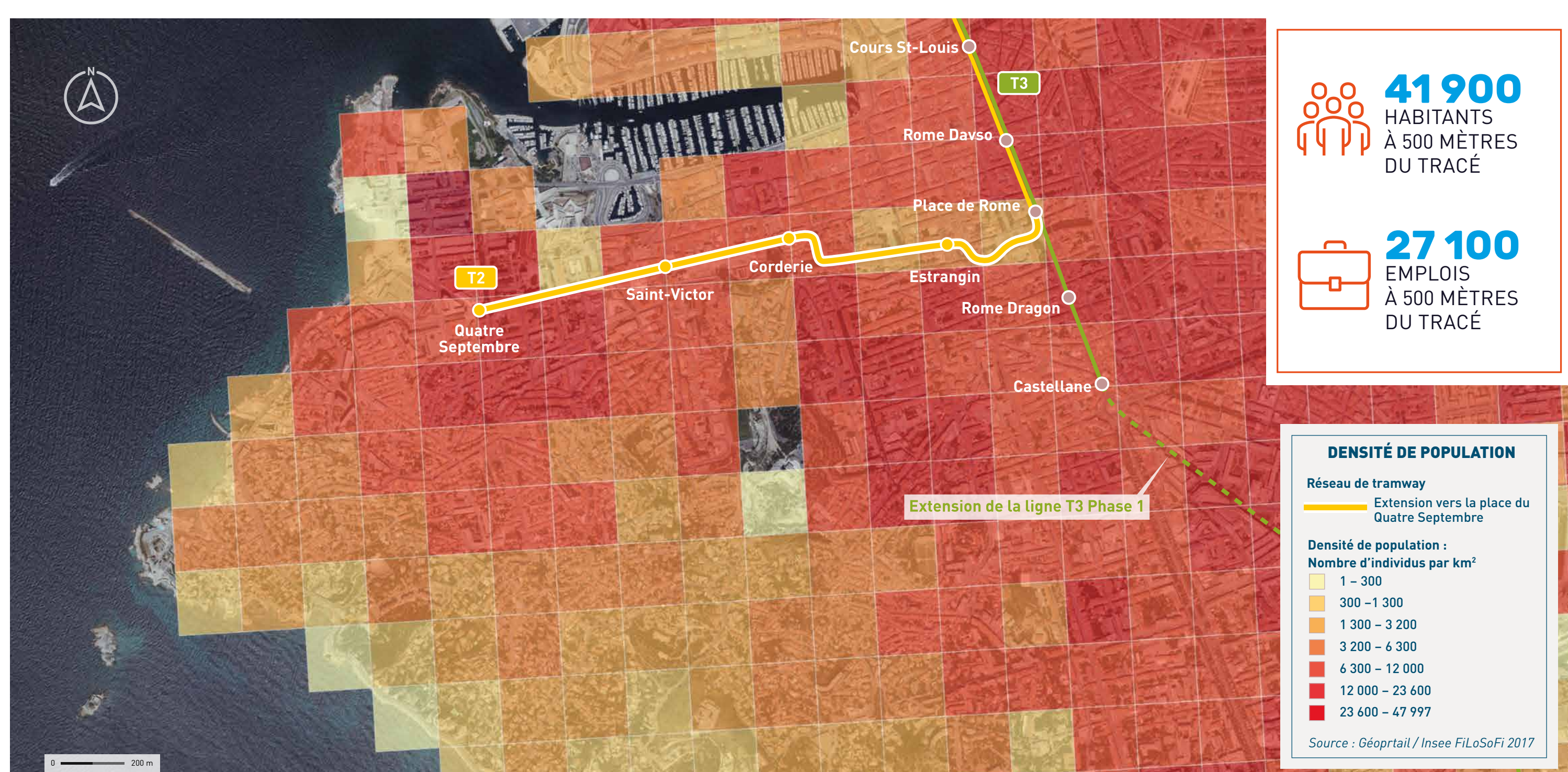
RENFORCER
L'INTERMODALITÉ

+2,1 km
DE NOUVEAU
TRACÉ

22 700
MONTÉES PAR
JOUR EN 2030

10 min
TEMPS DE TRAJET
4 SEPTEMBRE
NOAILLES

» **VOTRE QUARTIER PARMIS LES PLUS PEUPLÉS
DE MARSEILLE, DÉSENCLAVÉ ET MIEUX DESSERVI**



41 900
HABITANTS
À 500 MÈTRES
DU TRACÉ

27 100
EMPLOIS
À 500 MÈTRES
DU TRACÉ

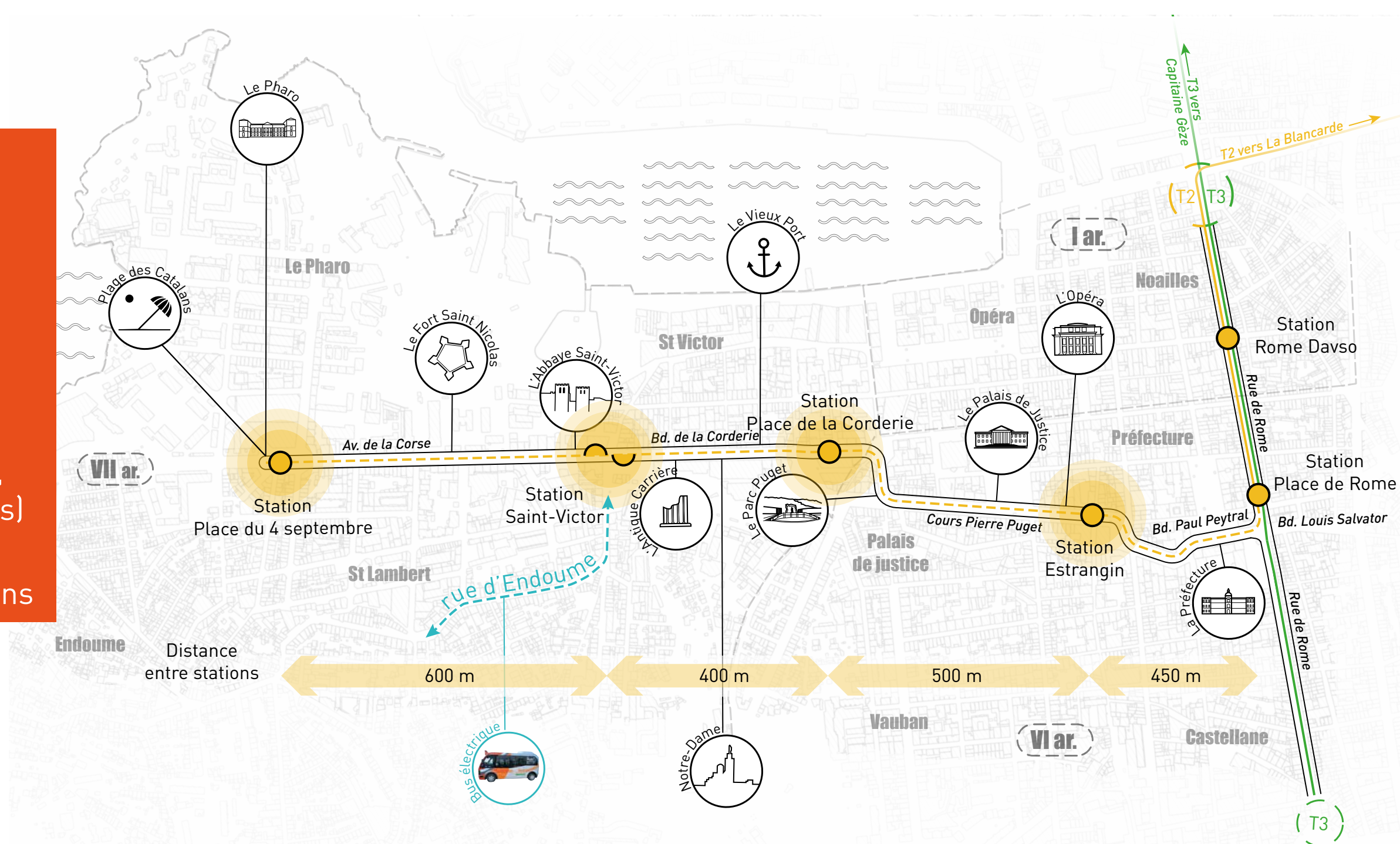


LA MÉTROPOLE AGIT

EXTENSION DU TRAMWAY T2 RUE DE ROME - PLACE DU 4 SEPTEMBRE

LA DESSERTE D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET DE SITES PATRIMONIAUX REMARQUABLES

- / La Préfecture
- / Le Palais de Justice
- / Le siège d'Aix-Marseille Université
- / Nombreux établissements scolaires (lycées, collèges et écoles)
- / Pôles sportifs
- / Plage des Catalans



Plan schématique de l'extension de la ligne T2 vers la place du 4 Septembre - ©ILEX

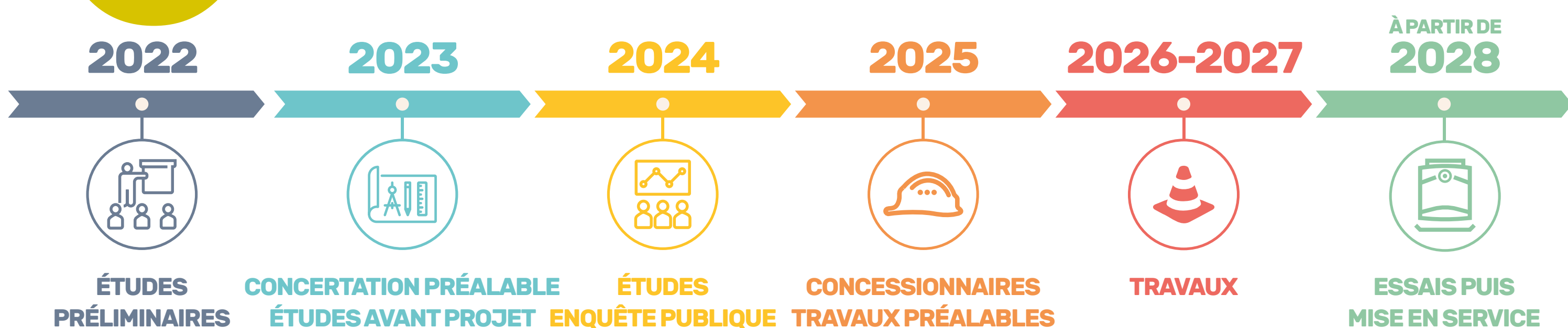
LA RÉORGANISATION DES MOBILITÉS OFFRIRA UN ESPACE PUBLIC APAISÉ



Le projet vise à améliorer le cadre de vie des marseillais dans le centre-ville et permettra de :

- / réorganiser la circulation sur les boulevards
- / créer des lignes de transports en commun en site propre
- / étendre les aires piétonnes et les axes de circulation réservés aux modes actifs

CALENDRIER DE RÉALISATION





Le haut du cours Pierre Puget : une placette est restituée devant l'entrée du parc

Photomontage parc Pierre Puget © Antoine Derrien, pour ILEX paysage+urbanisme

EXTENSION DU TRAMWAY T2 RUE DE ROME - PLACE DU 4 SEPTEMBRE

VALORISATION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL À TRAVERS LES PLACES DU CENTRE-VILLE

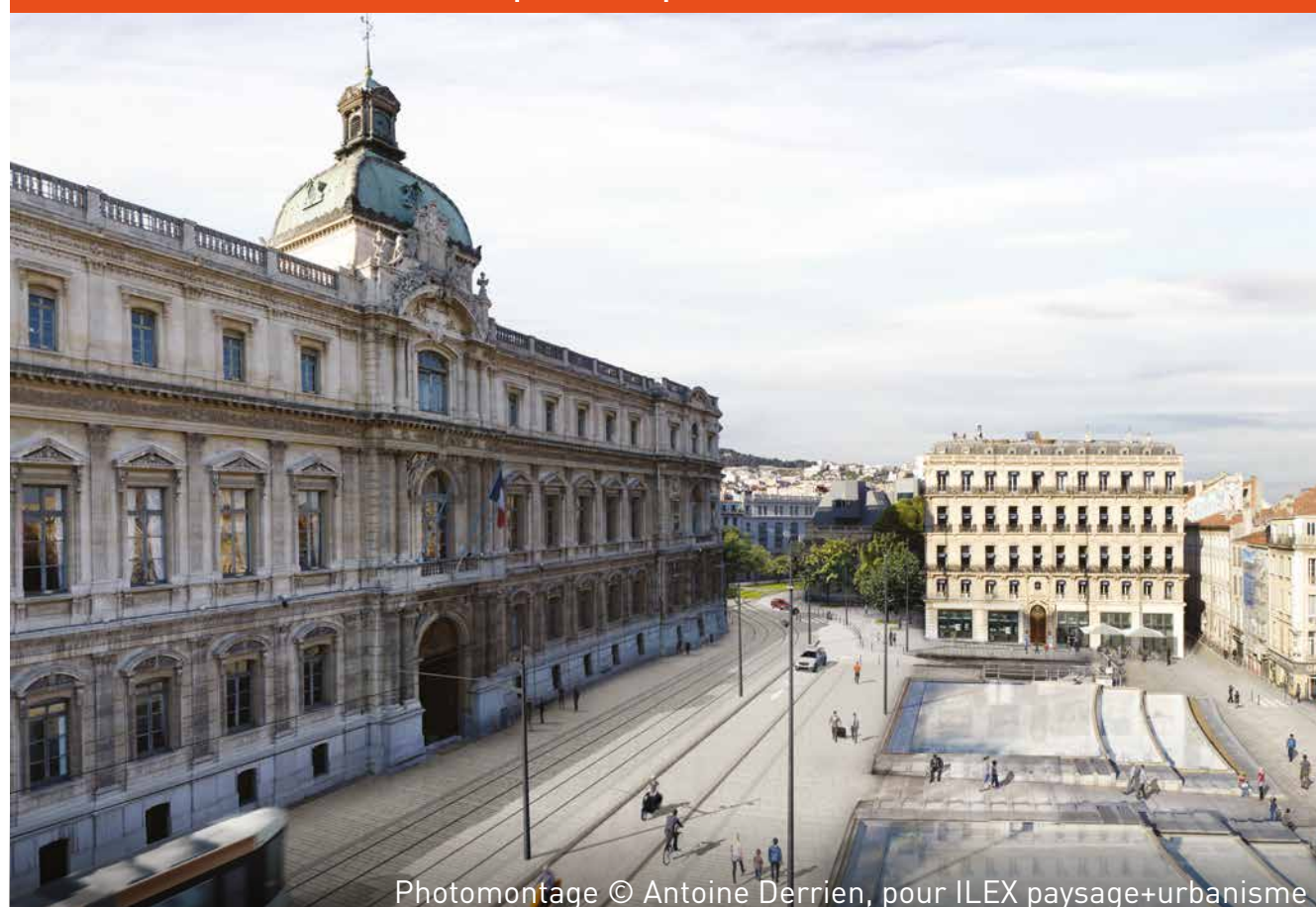
/ Les axes Peytral, Puget, Corse et Corderie sont des **espaces remarquables** du centre-ville nécessitant un traitement spécifique qui comprend:

- la protection, la densification et la valorisation des arbres
- la valorisation des éléments architecturaux urbains historiques
- le respect de l'architecture, de l'agencement urbain et des perspectives



PLACE DE LA PRÉFECTURE

- / Étendre la zone de la place Félix Barret jusqu'à la façade de la Préfecture
- / Privilégier les déplacements à vélo dans les aménagements
- / Harmoniser les espaces publics



Photomontage © Antoine Derrien, pour ILEX paysage+urbanisme



Photomontage © Antoine Derrien, pour ILEX paysage+urbanisme

PLACE DE LA CORDERIE HENRY BERGASSE

- / Créer un lieu apaisé au coeur du quartier en restreignant la place de la voiture
- / Récupérer la vue sur le Vieux Port et l'artère de la Corderie
- / Aménager de larges espaces piétons et végétalisés

DE LA PLACE ESTRANGIN-PASTRÉ À L'ENTRÉE DU PARC PUGET

- / Créer un espace unique pour piétons et usagers des transports en commun, permettant de redécouvrir le patrimoine architectural autour de la fontaine Estrangin
- / Un tramway qui circule le long du cours Pierre Puget végétalisé
- / Homogénéiser les espaces publics de façade à façade



Photomontage © Antoine Derrien, pour ILEX paysage+urbanisme



Photomontage © Antoine Derrien, pour ILEX paysage+urbanisme

PLACE DU 4 SEPTEMBRE

- / Intégrer le tramway au coeur de la place du 4 Septembre dans l'axe de l'avenue de Corse
- / Densifier la végétalisation pour créer des îlots de fraîcheur
- / Apaiser la circulation routière et aménager des cheminements pour piétons et cycles, pour plus de confort et de sécurité

LA MÉTROPOLE AGIT

EXTENSION DU TRAMWAY T2 RUE DE ROME - PLACE DU 4 SEPTEMBRE CONCERTATION PRÉALABLE

DU 22 MARS AU 30 AVRIL 2023

INFORMEZ-VOUS ET EXPRIMEZ-VOUS

DONNEZ VOTRE AVIS !



- 📍 **Concertation en ligne :**
www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre
- 📍 **Registres papier dans 3 lieux dédiés à la concertation**

RÉUNION PUBLIQUE

Mercredi 22 mars 2023 à 18 h

à la **Métropole Aix-Marseille-Provence**
Hémicycle du Pharo
58, boulevard Charles Livon (13007)

LIEUX D'EXPOSITION

Métropole Aix-Marseille-Provence
du lun. au ven. 9h00-12h00/ 13h30-16h30
Le Pharo
58, boulevard Charles Livon (13007)

Mairie des 1^{er}/7^e arrondissements
du lun. au ven. 8h30-12h10/ 13h10-16h30
61, la Canebière (13001)

Mairie des 6^e/8^e arrondissements
du lun. au ven. 8h00-12h00/ 14h00-17h30
125, rue du Commandant Rolland (13008)



À QUOI SERT LA CONCERTATION ?

Conformément aux articles L 103-2 du Code de l'Urbanisme, la concertation préalable est un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales d'un projet. Dans le cadre de l'extension ouest de la ligne de tramway T2, la **Métropole Aix-Marseille-Provence** souhaite initier cette phase de dialogue avec :

- / les habitants,
- / les usagers des transports en commun,
- / les acteurs associatifs et économiques concernés, afin de garantir la qualité de leur information et de leur participation

Vos contributions sont essentielles car elles nourrissent les études de conception

LES OBJECTIFS

La concertation publique permet à la **Métropole Aix-Marseille-Provence** :

- / de présenter l'opportunité et 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

”

Votre avis, dès maintenant, a toute son importance

ANNEXES

Annexe 1 – Délibérations du conseil de Métropole

Annexe 1.1 Délibération n° TRA-018-510818CM

Annexe 1.2 Délibération n° TRA-017-510718CM

Annexe 2 – Avis de concertation préalable

Annexe 2.1 Avis de concertation

Annexe 2.2 Parution avis de concertation dans la presse locale

Annexe 2.3 Certificats d’affichage

Annexe 3 – Bilan des actions de communication

Annexe 4 – Revue de Presse

Annexe 5 – Documents à la disposition du public

Annexe 5.1 Dépliant deux volets

Annexe 5.2 Brochure projet

Annexe 5.3 Panneaux de présentation du projet

Annexe 6 – Compte rendu de la réunion publique



Extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre

Compte-rendu
Réunion publique de lancement
de la Concertation Préalable
Hémicycle du Pharo



Sommaire

Déroulement de la réunion	4
Ouverture	6
Introduction par Madame Catherine PILA, conseillère métropolitaine et Présidente de la RTM	6
Intervention de Madame Audrey GATIAN, adjointe au maire de Marseille	6
Intervention de Madame Sabine BERNASCONI, vice-présidente du conseil départemental	6
Intervention de Monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône	7
Intervention de Monsieur Christophe SOULLIER, directeur du pôle infrastructures de la Métropole Aix Marseille Provence.....	7
Présentation du projet	7
Présentation de l'opération dans son ensemble et principaux objectifs	7
Présentation du projet secteur par secteur.....	8
Présentation de points spécifiques du projet.....	9
Planning de l'opération.....	10
Objectifs et déroulé de la concertation préalable	10
Echanges avec la salle.....	10
Interventions de la salle	10
Madame Sophie CAMARD, maire des 1er et 7e arrondissements de Marseille	10
Madame Sandrine TOUYON, Présidente de l'association CAS 7 ^{ème} (club amitié social et culturel) ..	11
Monsieur Jean-Pierre GALEAZZI, Président du CIQ Pharo-Catalans.....	11
Monsieur Cyril PIMENTEL, Collectif Vélo en Ville	11
Monsieur Yves BONNEL, architecte	12
Madame Sandrine TOUYON, Présidente de l'association CAS 7 ^{ème} (club amitié social et culturel) ..	12
Monsieur Valério MOTTA, chef d'entreprise	12
Madame Monique ROLBERT, élue à la Mairie du 1/7 ^{ème} arrondissement, adjointe à la propreté et à la tranquillité publique	13
Intervenante riveraine de l'avenue Pasteur	13
Monsieur Jean-Baptiste RIVOALLAN, conseiller métropolitain	13
Intervenant riverain du 7 ^{ème} arrondissement.....	13
Madame Nassera BENMARNIA, adjointe au maire de Marseille en charge des espaces verts	13
Monsieur Julien SORET, adjoint au Maire du 1/7 ^{ème} arrondissement, en charge du quartier Le Pharo ...	13
Intervenant riverain du 7 ^{ème} arrondissement.....	14
Intervenant riverain du 7 ^{ème} arrondissement.....	14
Intervenante riveraine du 7 ^{ème} arrondissement	14
Intervenant riverain du 7 ^{ème} arrondissement.....	14
Intervenante riveraine du 7 ^{ème} arrondissement	14
Monsieur Jean-Claude ROSTAIN, Président de la fédération des CIQ du 7 ^{ème} arrondissement	15

Interventions de la tribune	15
Madame Audrey GATIAN, adjointe au maire de Marseille.....	15
Madame Catherine PILA, Conseillère Métropolitaine et Présidente de la RTM.....	15
Monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône	16
Madame Sabine BERNASCONI, vice-présidente du conseil départemental.....	16
Monsieur Frédéric GUELLE, conseiller métropolitain en transports, mobilité durable.....	16
Madame Elisa MAITRE, cheffe de projet de l'opération à la Métropole et Monsieur Romain COIFFET, directeur de projet INGEROP, représentant du groupement de maîtrise d'œuvre de l'opération ...	17
Conclusion	17



Déroulement de la réunion

La réunion de lancement de la concertation préalable s'est déroulée le 22 mars 2023 à l'hémicycle du Pharo, siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

La réunion a duré environ 3h, 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 ;
- interventions des membres de la tribune :
 - o Madame Audrey GATIAN, adjointe au maire de Marseille ;
 - o Madame Sabine BERNASCONI, vice-présidente du Conseil départemental
 - o Monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône ;
 - o Monsieur Christophe SOULLIER, directeur du pôle infrastructures de la Métropole Aix Marseille Provence.

Présentation du projet (environ 30 min)

- o Madame Elisa MAITRE, cheffe de projet de l'opération, Métropole Aix Marseille Provence
- o Monsieur Romain COIFFET, directeur de projet Ingérop, représentant du groupement de maîtrise d'œuvre.

Echanges avec la Salle (environ 2h15)

- interventions de la salle :
 - o Madame Sophie CAMARD, maire des 1er et 7e arrondissements de Marseille
 - o Madame Sandrine TOUYON, Présidente de l'association CAS 7ème (club amitié social et culturel)
 - o Monsieur Jean-Pierre GALEAZZI, Président du CIQ Pharo-Catalans
 - o Monsieur Cyril PIMENTEL, Collectif Vélo en Ville
 - o Monsieur Yves BONNEL, architecte
 - o Madame Sandrine TOUYON, Présidente de l'association CAS 7ème (club amitié social et culturel)
 - o Monsieur Valério MOTTA, chef d'entreprise
 - o Madame Monique ROLBERT, élue à la Mairie du 1/7ème arrondissement, adjointe à la propreté et à la tranquillité publique
 - o Monsieur Jean-Baptiste RIVOALLAN, conseiller métropolitain
 - o Madame Nassera BENMARNIA, adjointe au maire de Marseille en charge des espaces verts
 - o Monsieur Julien SORET, adjoint au Maire du 1/7 arrondissement, en charge du quartier Le Pharo
 - o Intervenants riverains du 7ème arrondissement

- Monsieur Jean-Claude ROSTAIN, Président de la fédération des CIQ du 7ème arrondissement
- réponses des membres de la tribune :
 - Madame Audrey GATIAN, adjointe au maire de Marseille
 - Madame Catherine PILA, Conseillère Métropolitaine et Présidente de la RTM
 - Monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône
 - Madame Sabine BERNASCONI, vice-présidente du conseil départemental
 - Monsieur Frédéric Guelle, conseiller métropolitain en transports, mobilité durable
 - Madame Elisa MAITRE, cheffe de projet de l'opération à la Métropole et Monsieur Romain COIFFET, directeur de projet INGEROP, représentant du groupement de maîtrise d'œuvre de l'opération

Conclusion

Clôture de la séance par Madame Catherine PILA, conseillère métropolitaine et présidente de la RTM.

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 de la Préfecture 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.

La concertation préalable de l'opération d'extension du réseau de tramway ligne T2 de Marseille de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre démarre ce 22 mars 2023.

Madame PILA précise que ce projet de tramway va s'intégrer au réseau existant de la ville. Il offrira des commerces de proximité, des écoles, des collèges et des lycées. Le service sera fréquent, toutes les 5 à 6 minutes en heure de pointe, avec une capacité d'accueil de 22 000 voyageurs par jour. Le coût total du projet est de 75 millions d'euros et il est entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite. Le projet s'inscrit dans un plan global "Marseille en Grand", avec un budget d'un milliard d'euros pour développer des projets structurants de transports. Ce plan a été voté à l'unanimité des participants, y compris le Maire de Marseille, lors du groupement d'intérêt public en Préfecture. Le tramway est également une réponse aux exigences écologiques de notre temps.

Madame PILA remercie les services de la Direction Générale Déléguée de la Mobilité et Monsieur Claude FAUCHER en particulier pour le travail engagé.

Intervention de Madame Audrey GATIAN, adjointe au maire de Marseille

Madame GATIAN commence par remercier Madame PILA et précise que la Ville a des travaux prioritaires et d'autres qui le sont moins. Elle rappelle que les financements prioritaires étaient sur les projets des quartiers nord et que la position de la Ville sur le projet de tramway en question n'a pas varié. Elle estime que ce projet n'est pas prioritaire ni forcément adapté au territoire, car il existe déjà une desserte en bus. Elle précise que cette position n'est pas favorable au projet pour l'heure. Elle conclut en signalant que Madame Camard, maire de secteur, pourra compléter ses propos par la suite.

Madame PILA précise que les choses ont été posées de manière très factuelle. Elle explique que le lancement des études d'un projet de tramway à un endroit ne posera pas de retards de calendrier pour un autre projet. Elle souligne que le plan « Marseille en Grand » est un plan très global qui permet une vision panoramique des déplacements sur le territoire et que le projet de tramway du 4 Septembre s'inscrit parfaitement dans cette dynamique.

Intervention de Madame Sabine BERNASCONI, vice-présidente du conseil départemental

Madame BERNASCONI met ensuite en évidence l'importance de cette réunion, car le projet est soumis à concertation de manière officielle. Les habitants sont inquiets quant à la faisabilité, la compatibilité avec les autres moyens de transport, l'utilité de la ligne dans un quartier déjà desservi par les transports en commun. Les participants à la réunion attendent des réponses à

ces questions. Madame BERNASCONI souligne les bienfaits évidents du tramway, en le présentant comme un moyen de transport efficace, écologique, qui ne sera pas pris dans les embouteillages, qui améliore la desserte et qui sera confortable. Elle précise également que les habitants du 7^e arrondissement seraient heureux de renoncer à leur voiture si les transports en commun étaient plus efficaces. Madame BERNASCONI conclue en rappelant que le tramway est financé et fait partie de 15 projets du plan Marseille en Grand qui ne sont pas prioritaires et qui peuvent être mis en place sans se cannibaliser les uns les autres. Il est rappelé aussi le rôle de la concertation pour répondre aux questions des habitants.

Intervention de Monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône

Monsieur CORDIER souligne l'importance de la concertation préalable qui s'ouvre au public jusqu'au 30 avril 2023. Cette réunion est un moment crucial pour écouter les représentants de la population, les élus et les habitants afin de changer certains paramètres du projet. Monsieur CORDIER indique également que les propositions peuvent être prises en compte par le maître d'ouvrage à ce stade. Monsieur CORDIER explique ensuite l'objectif du plan « Marseille en Grand ». Le président de la République a annoncé un milliard d'euros pour aider la Métropole à financer son plan de déplacement urbain, sous certaines conditions. Parmi les projets financés, il y a celui du tramway du 4 septembre, qui a été présenté au Groupement d'Intérêt Public (GIP), il y a un an, et qui a fait l'objet d'une attribution de subvention lors du Conseil d'administration du 29 septembre dernier de ce même GIP. Monsieur CORDIER explique également l'importance du GIP, une instance permettant de suivre de manière transparente l'affectation du milliard d'euros en présence des six principaux maires de la Métropole, ainsi que des représentants du monde économique et un représentant des usagers. Il confirme que cette instance doit se réunir à nouveau d'ici la fin du 1^{er} semestre 2023.

En conclusion, Monsieur CORDIER se montre intéressé par les remarques qui vont être produites, soulignant qu'il est important de pouvoir entendre et répondre aux questions des participants.

Intervention de Monsieur Christophe SOULLIER, directeur du pôle infrastructures de la Métropole Aix Marseille Provence

Monsieur SOULLIER rappelle que le projet de tramway est au stade des études préliminaires, qui sont réalisées par une équipe de maîtrise d'œuvre. L'objectif de la présentation est précisé, il s'agit de rendre compte de ces études et de recueillir les observations et remarques des participants pour les prendre en compte dans la suite des études. Monsieur SOULLIER cède la parole à Madame Elisa MAITRE, cheffe de projet de l'opération au sein de la Métropole et à Monsieur Romain COIFFET, représentant de la maîtrise d'œuvre, du bureau d'études Ingérop.

Présentation du projet

Présentation de l'opération dans son ensemble et principaux objectifs

Le projet d'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre vise à offrir une alternative à l'utilisation de la voiture au sein la zone à faibles émissions mobilité de Marseille. Les principaux objectifs du projet sont d'améliorer le service de transport en commun, de réaménager l'espace public, de promouvoir les modes de transport actifs, de mettre en valeur le patrimoine urbain et paysager, de réduire l'impact environnemental, de renforcer l'intermodalité et de réduire les coûts d'exploitation.

Le projet s'inscrit dans la continuité des stratégies de déploiement du réseau de transport en commun à Marseille, avec des plans déjà établis depuis 2004. Il fait partie des 15 projets de mobilité retenus dans le cadre du « Plan Marseille en Grand », soutenu par l'État avec un financement de 1 milliard d'euros, ainsi qu'une augmentation annuelle du budget de transport de la Métropole de 300 millions d'euros.

Le tracé du projet de tramway s'étend de rue de Rome à la place du Quatre Septembre, en passant par la Préfecture, le cours Pierre Puget, le boulevard de la Corderie et l'avenue de la Corse. Quatre nouvelles stations seront créées : « Estrangin », « Place de la Corderie », « Saint-Victor » et « Quatre Septembre ». Le projet permettra de desservir de nombreux sites patrimoniaux, équipements publics, établissements scolaires, pôles sportifs et la plage des Catalans.

Le choix du tramway comme mode de transport est justifié par son efficacité, sa régularité, sa vitesse commerciale, son confort, son accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et sa capacité à transporter un grand nombre de personnes avec une faible émission de gaz à effet de serre. Il contribue également à la restructuration du réseau de transports à Marseille et à la requalification des axes routiers en faveur des modes de transport en commun et des modes actifs.

Le projet répond aux besoins de capacité de transport, avec une prévision de plus de 22 000 voyageurs par jour sur la section de 2,1 km du projet. Il permettra également la création de continuités piétonnes et cyclables le long du tracé. Le budget d'investissement du projet est de 75 millions d'euros.

Ce projet de tramway vise ainsi à améliorer la mobilité en offrant un transport en commun efficace, confortable et respectueux de l'environnement. Il s'inscrit dans une stratégie globale de développement des transports en commun à Marseille et contribue à la requalification de l'espace public et à la valorisation du patrimoine urbain.

Présentation du projet secteur par secteur

Le tracé du tramway est parcouru secteur par secteur en mettant l'accent sur certains choix d'aménagement importants ainsi que sur les contraintes et difficultés rencontrées lors des études préliminaires.

La présentation a débuté par la place de la Préfecture, où l'objectif est de valoriser le parvis tout en respectant la conception originelle du projet. Les bassins sont maintenus, et une double piste cyclable a été ajoutée. Des études complémentaires seront engagées, relatives au positionnement de la plateforme tramway et au maintien des accès de la Préfecture et du parking public.

Ensuite, le réaménagement de la place Estrangin est présentée, avec la proposition de déplacement de la fontaine située sur la place, tout en conservant sa couronne arborée, conformément à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France. La première station de ce secteur, la station Estrangin, revêt une grande importance en termes d'intermodalité avec le métro.

Le cours Pierre Puget est ensuite présenté avec une implantation centrale du tramway entre les alignements d'arbres, dans le but de retrouver l'aspect originel du cours et de créer un espace piéton plus large.

Ensuite, au haut du cours Puget, le tramway tournera vers le boulevard Notre-Dame. Le haut du cours Puget sera également requalifié avec de nouvelles plantations.

La place Bergasse est également réaménagée, avec un nouvel espace public et des plantations. Des légères modifications de circulation ont été effectuées, notamment dans la

rue Suriant, pour permettre l'implantation de la station Corderie tout en préservant les alignements d'arbres.

Ensuite, il est présenté l'axe Corse - Corderie avec une insertion centrale du tramway et au niveau de la station Saint-Victor, une mixité de l'aménagement entre tramway et véhicules, en raison de la nécessité de préserver les alignements d'arbres.

Enfin, au niveau de la place du Quatre Septembre, la circulation est située au nord de la place pour créer un nouvel espace accueillant et dédié aux modes actifs. Des mesures conservatoires sont également envisagées pour un prolongement de la ligne dans le futur.

Présentation de points spécifiques du projet

Certains points spécifiques sont par ailleurs présentés.

- Les cycles :

Dans le secteur Est, des pistes cyclables bidirectionnelles ont été aménagées, à l'exception de deux points délicats : sens ouest-est boulevard Peytral et boulevard Notre-Dame. Ces points restent à l'étude.

Pour le secteur Ouest, deux propositions sont en analyse : un itinéraire cycle via la rue Sainte ou une piste cyclable contre le niveau du trottoir le long de l'axe Corse-Corderie, séparée des flux piétons.

- Le stationnement :

La problématique du stationnement est également abordée. Les places de stationnement en surface seront impactées par le projet de tramway.

Dans le secteur Ouest, une proposition consiste à construire un nouveau parking souterrain (réservé à 80 % aux résidents) au niveau de la rue Dessemond, offrant 236 places.

Dans le secteur Est, des discussions sont en cours pour la restitution de places réservées aux résidents dans les parkings existants.

- La trame circulaire :

La trame circulaire actuelle sera maintenue dans une large mesure. Cependant, la capacité de certains axes sera réduite en raison de l'espace occupé par le tramway. Cette trame circulaire reste à l'étude pour assurer la fluidité du trafic, la priorité du tramway, la sécurité des piétons et des cyclistes. Il est proposé à ce stade du projet de maintenir l'accès à la Rampe Saint-Maurice par l'avenue Pasteur et de supprimer le tourne à gauche passant par l'avenue de la Corse.

Par ailleurs, la restructuration du réseau de bus est en cours de concertation et mis en cohérence avec les extensions du réseau de tramway.

- Le patrimoine arboré :

Le projet accorde également une grande importance à la valorisation du patrimoine arboré, avec une renaturation importante et une mise en valeur paysagère du secteur. Le bilan arboré sera positif, avec 500 arbres prévus au total après la réalisation du projet (300 arbres existants). Des arbres pourraient être impactés en raison de conflits d'usage ou de leur état phytosanitaire, mais la volonté est de renaturer l'espace urbain et de lutter contre les îlots de chaleur.

Planning de l'opération

Le marché de maîtrise d'œuvre a été notifié en été 2022, les études préliminaires sont en cours et la phase de concertation débute.

Les études avant-projet et projet se dérouleront entre 2023 et 2025.

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.

Les premiers travaux de préparation devraient débuter en 2025, suivis des travaux principaux entre 2026 et 2027.

La mise en service du projet est prévue pour 2028.

Objectifs et déroulé de la concertation préalable

La concertation préalable sur le projet se déroulera du 22 mars 2023 au 30 avril 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 en amont des études détaillées, pour échanger sur le projet.

Pour s'informer sur le projet, différents documents (panneaux d'exposition, dépliants d'information) seront disponibles sur les lieux d'exposition (Mairie du 1/7, Mairie du 6/8 et Pharo) et consultables sur le site internet dédié au projet.

Le public est invité à s'exprimer sur le registre numérique et sur les registres papier mis à disposition au sein des trois lieux d'exposition de la concertation.

Echanges avec la salle

Interventions de la salle

Madame Sophie CAMARD, maire des 1er et 7e arrondissements de Marseille

Madame CAMARD, débute les échanges en proposant de se concentrer sur trois points : la fréquentation, la circulation du secteur et le stationnement.

Madame CAMARD exprime dans un premier point le besoin de justifier l'utilité du tramway et de discuter des attentes en termes de fréquentation et du rapport coût-efficacité. La question de la comparaison entre les chiffres actuels de la ligne T2 et les prévisions de fréquentation pour l'extension est posée.

Le deuxième point concerne le quartier Pharo-Catalans, qui est à la fois résidentiel et un quartier de transit. Madame CAMARD soulève la question du plan de circulation et de l'accès au Vieux-Port, en particulier de la rampe Saint-Maurice. Elle exprime des doutes quant à la capacité du projet de tramway à réduire le flux de transit de voitures qui traverse la zone pour accéder aux tunnels. Madame CAMARD, craint également que cela entraîne une

augmentation du trafic dans les petites rues adjacentes et sur l'avenue Pasteur, ce qui pourrait causer des problèmes de congestion et de frustration pour les résidents. Madame CAMARD demande des garanties quant à la gestion du flux de circulation dans le quartier.

Le dernier point abordé concerne le stationnement. Madame CAMARD souligne être favorable aux mobilités alternatives et douces, mais reconnaît la pression existante sur le stationnement dans le quartier. Elle suggère de repenser les solutions de stationnement en privilégiant des parkings modernes qui pourraient encourager l'utilisation de voitures électriques, le partage de véhicules, etc. Elle estime que les propositions actuelles en matière de stationnement ne sont pas suffisamment novatrices et qu'il faudrait aller plus loin pour résoudre les problèmes de stationnement dans un quartier déjà fortement sollicité.

En conclusion, Madame CAMARD expose clairement ses trois points d'inquiétude. Elle exprime sa volonté de continuer à discuter de ces questions tout au long du processus de concertation.

Madame Sandrine TOUYON, Présidente de l'association CAS 7^{ème} (club amitié social et culturel)

Madame TOUYON exprime ses inquiétudes et souhaite être rassurée sur le projet. En particulier, la rampe Saint-Maurice suscite des inquiétudes en raison de ses fréquentes fermetures pour travaux ou accidents, ce qui pourrait entraîner des difficultés supplémentaires. La réduction de la place accordée à la voiture et la suppression des places de stationnement de surface posent aussi question. L'association CAS 7^{ème} n'est pas opposée au projet, mais souhaite obtenir des réponses à ses questions et dissiper les inquiétudes.

Monsieur Jean-Pierre GALEAZZI, Président du CIQ Pharo-Catalans

Monsieur GALEAZZI, débute son propos par une question concernant le financement de ce projet de tramway, en comparaison avec les financements des autres projets de tramway en cours. Il est mentionné que l'intervention de l'État ne représente qu'un pourcentage limité et cette information pose question sur la priorité accordée à ce projet de tramway. Monsieur GALEAZZI suggère qu'il serait possible d'envisager d'autres projets, et soumettra un avant-projet de Trolleybus à la Métropole et à la Ville de Marseille pour étude.

La deuxième question abordée est celle du tracé du tramway et de son impact sur les quartiers des Catalans, avec en particulier des préoccupations quant à la manière dont le tramway desservirait ces quartiers et comment cela affecterait la circulation automobile.

Monsieur GALEAZZI évoque également les défis liés à la restructuration des lignes de bus, qui entraîneront des changements d'itinéraires et mentionne la nécessité de trouver des solutions pour répondre aux besoins de transport des résidents des collines.

La troisième question porte sur les parkings. Bien que l'ajout de 230 places de stationnement ait été apprécié, Monsieur GALEAZZI estime que des améliorations supplémentaires sont nécessaires.

D'autres questions sont abordées, notamment l'aménagement de la rue Girardin, la rampe Saint-Maurice et ses impacts potentiels sur la circulation, ainsi que les études sur l'impact des vibrations du tramway sur les immeubles situés sur l'avenue de la Corse.

Monsieur Cyril PIMENTEL, Collectif Vélo en Ville

Monsieur PIMENTEL souhaite rappeler que l'association dont les objectifs statutaires incluent la promotion du vélo, de la marche en ville et des alternatives à la voiture particulière est présente pour discuter des voies cyclables proposées dans le projet.

Il a été souligné que la pertinence du projet lui-même ne serait pas abordée lors de cette réunion, mais que l'attention serait principalement portée sur les voies cyclables présentées.

Il a été exprimé des inquiétudes quant au non-respect de la loi et a souligné que l'association avait déjà engagé huit procès contre la Métropole pour non-respect du Code de l'environnement, qui stipule l'obligation de créer des aménagements cyclables lors de la création ou de la rénovation d'une voie. Des préoccupations ont été exprimées quant aux largeurs des voies cyclables, qui semblaient ne pas respecter les recommandations du CEREMA, l'organisme compétent en matière de mobilité. Des observations ont été faites sur la largeur réduite des voies unidirectionnelles et bidirectionnelles, ainsi que sur la réduction du cheminement piéton.

Il a été mentionné que les pistes cyclables semblaient souvent être situées au niveau des trottoirs, et que cela posait un problème pour les piétons et les cyclistes, en particulier lorsque les espaces alloués étaient insuffisants.

Il a été souligné que le projet global ne semblait pas apporter de changements significatifs dans le plan de circulation actuel, ce qui remettrait en question l'efficacité des travaux et des aménagements cyclables proposés. Il a été suggéré que pour réussir la mise en place d'un bon plan de déplacement dans la ville, il était essentiel de réexaminer le plan de circulation dans son ensemble lors de la création d'un nouveau tramway.

La question du trafic de transit a également été abordée, avec la suggestion de fermer l'entrée et la sortie de l'autoroute pour réduire le flux de voitures dans le centre-ville de Marseille.

Monsieur Yves BONNEL, architecte

Monsieur BONNEL souhaite apporter un rappel historique du tramway à Marseille et se dit favorable au développement des transports. Néanmoins, Monsieur BONNEL déclare partager les observations de la maire de secteur du 1/7, en particulier les effets négatifs du projet sur le site pour un bénéfice transport assez faible. Monsieur BONNEL regrette l'absence de prise en compte de l'alternative de trolleybus ou de bus électriques et se positionne défavorablement au projet.

Madame Sandrine TOUYON, Présidente de l'association CAS 7^{ème} (club amitié social et culturel)

Madame TOUYON souhaite à nouveau s'exprimer pour préciser la nécessité de trouver un équilibre entre les aménagements pour les cycles et les besoins des personnes âgées. Elle souligne la nécessité de veiller à ce que les aménagements urbains prennent en compte la diversité des usagers et garantissent l'inclusion de tous, y compris les personnes âgées et les personnes ayant des besoins spécifiques.

Monsieur Valério MOTTA, chef d'entreprise

Monsieur MOTTA demande davantage d'informations détaillées sur les études de trafic, les émissions de carbone et l'impact environnemental, ainsi que sur l'aménagement des pistes cyclables et la circulation routière. Il considère que ces informations aideraient à évaluer le projet de manière plus approfondie et à prendre des décisions éclairées. Monsieur MOTTA exprime par ailleurs plusieurs craintes concernant le parking en question : en particulier l'effet d'affluence de véhicules, le coût et l'emplacement.

Madame Monique ROLBERT, élue à la Mairie du 1/7^{ème} arrondissement, adjointe à la propreté et à la tranquillité publique

Madame ROLBERT soulève plusieurs points de préoccupation, notamment en ce qui concerne les pistes cyclables, les bus, la coexistence tramway-voitures, et les zones de livraison. Elle demande des clarifications et souhaite que ces aspects soient pris en compte dans le projet d'aménagement.

Intervenante riveraine de l'avenue Pasteur

Une précision est apportée à propos du nombre important d'habitants impacté par une potentielle augmentation du trafic sur l'avenue Pasteur. Il est aussi souligné que la piste cyclable ne devrait pas être perçue comme une menace pour les piétons et qu'il ne devrait pas y avoir de rivalité entre les modes de transport.

Monsieur Jean-Baptiste RIVOALLAN, conseiller métropolitain

Monsieur RIVOALLAN souligne l'importance de la transition écologique et de la nécessité que tous les acteurs fassent des efforts en ce sens. Il encourage les participants à adopter un regard bienveillant envers ces projets et à ne pas se focaliser uniquement sur leurs propres intérêts. Monsieur RIVOALLAN rappelle les efforts déployés au cours des 40 dernières années pour développer les transports en commun dans la ville et souligne l'opportunité actuelle de réaliser ces projets grâce à des budgets alloués.

Intervenant riverain du 7^{ème} arrondissement

Une demande d'une meilleure co-construction des projets et de prise en compte du point de vue des habitants est proposée. Il est aussi souligné les difficultés de stationnement dans le secteur.

Madame Nassera BENMARNIA, adjointe au maire de Marseille en charge des espaces verts

Madame BENMARNIA exprime sa préoccupation concernant la question des arbres dans la ville de Marseille. Elle souligne le fait qu'une grande quantité d'arbres a été perdue au cours des 50 dernières années, notamment les arbres majestueux et volumineux qui contribuaient à la fraîcheur du centre-ville. De plus, il est souligné que les nombreux travaux prévus au cœur de la ville auront certainement un impact sur les 50% restants. Madame BENMARNIA estime que la perte d'arbres de grande valeur en termes de fraîcheur et de captation de carbone, dans le cadre de ces projets, est encore trop importante.

Madame BENMARNIA souhaite aussi souligner le manque de verdure des projets engagés et son mécontentement quant à la diminution de l'espace piéton au profit des pistes cyclables.

Il est rappelé l'importance des arbres et des îlots de fraîcheur dans le contexte du réchauffement climatique.

Monsieur Julien SORET, adjoint au Maire du 1/7 arrondissement, en charge du quartier Le Pharo

Monsieur SORET estime qu'une étude approfondie sur la circulation aurait dû être réalisée, en prenant en compte les résidents du 7^e arrondissement, leurs lieux de résidence, de travail et leurs modes de déplacement. Il souligne également que de nombreux habitants travaillent en dehors de Marseille, et qu'ils seront grandement handicapés par le tramway dans leurs déplacements quotidiens. Il suggère que le projet devrait être envisagé en premier lieu comme

un projet de quartier, en tenant compte des besoins de la population et en évaluant les différentes échelles de celui-ci.

Monsieur SORET remet également en question le choix du tramway plutôt que d'autres moyens de transport tels que les bus, notamment en raison du coût élevé du projet. Monsieur SORET souligne que les questions qui seront posées demain à la Mairie de secteur concerneront l'impact du tramway sur la circulation et les mesures prises pour réduire la présence des voitures. Il demande aussi si des engagements seront pris pour préserver les arbres le long du cours Pierre Puget. Monsieur SORET mentionne également la complexité des précédents projets de transport en commun à Marseille, tels que le boulevard urbain sud, qui n'est pas encore achevé. Enfin, Monsieur SORET demande une explication claire des objectifs du projet et de la raison pour laquelle le tramway a été choisi comme mode de transport.

Intervenant riverain du 7^{ème} arrondissement

L'habitant du quartier exprime son soutien général au projet de tramway, soulignant le besoin d'un meilleur réseau de transports en commun à Marseille. Il compare la situation de Marseille à d'autres villes comme Nice, Montpellier et Bordeaux, où les transports en commun sont mieux développés et contribuent à attirer de nouvelles populations. L'habitant insiste sur la nécessité d'améliorer les transports en commun dans ces zones qui sont mal desservies.

Intervenant riverain du 7^{ème} arrondissement

L'habitant du quartier exprime son souhait de végétaliser la place de la Préfecture et dès que possible la plateforme de tramway.

Intervenante riveraine du 7^{ème} arrondissement

L'habitante du quartier souligne que de nombreux résidents du secteur travaillent en dehors de Marseille et doivent utiliser le tunnel pour se déplacer. Elle fait également remarquer le manque de fréquence actuel des transports en commun. L'habitante exprime des inquiétudes quant à la faisabilité de la trame circulaire proposée, comme la suppression du tourne-à-gauche de la rampe Saint-Maurice et l'accès au tunnel par l'avenue Pasteur ou le contournement par la rue Girardin. Elle souligne également le manque de parkings et les longues distances à parcourir à pied entre les arrêts de tramway.

Intervenant riverain du 7^{ème} arrondissement

L'intervenant suggère de fournir des données plus précises pour permettre un débat éclairé concernant le comparatif des différents modes de transport. En ce qui concerne les voitures, il mentionne le développement des véhicules électriques, tant au niveau national qu'à l'échelle de la ville, et souligne la nécessité d'intégrer cette donnée pour évaluer correctement l'électrification. Il précise également que le nombre d'arrêts prévus pour le tramway, ne correspond pas à la réalité actuelle et entraînerait une perte significative d'arrêts. Il exprime également ses inquiétudes sur les propositions de parkings.

Intervenante riveraine du 7^{ème} arrondissement

L'intervenante souhaite indiquer que les personnes favorables au projet de tramway sont souvent moins mobilisées que celles qui s'y opposent. Elle affirme qu'il existe de nombreux habitants, y compris des personnes âgées et des jeunes, qui sont réellement en faveur du projet de tramway présenté. L'argument principal en faveur du projet est l'absence d'un réseau de transport en commun adéquat dans le quartier, malgré une densité de population très importante. Elle reconnaît qu'il faudra certainement faire des concessions, mais se réjouit que des études complètes soient menées. L'intervenante mentionne également que la ville est

habituée à un modèle de circulation automobile depuis longtemps, ce qui rend difficile la marche sur les trottoirs en raison du stationnement sauvage. Elle souligne la nécessité d'avoir un projet répondant aux enjeux de 2030, en accordant une attention particulière aux modes actifs, tels que le vélo et la marche à pied. Elle propose d'étudier la possibilité de remettre en question le maintien des deux voies de circulation sur l'axe Corderie/Corse pour accorder plus d'espace aux modes de transport actifs.

Monsieur Jean-Claude ROSTAIN, Président de la fédération des CIQ du 7^{ème} arrondissement

Monsieur ROSTAIN mentionne que l'avenue de la Corse et le boulevard de la Corderie sont des boulevards de petite ceinture du centre-ville qui absorbent le trafic nord-sud et sud-nord des personnes se déplaçant pour travailler à Vitrolles ou ailleurs. Il propose comme alternative le trolleybus, qui selon lui, coûte moins cher et évite certains inconvénients liés à la circulation automobile dense. Il suggère que peut-être dans 10, 15 ou 20 ans, lorsque la circulation dans le 7^e sera apaisée, il serait possible de reconsidérer l'option du tramway. Pour l'instant, il estime que la circulation reste très importante dans le quartier en raison de sa situation géographique et de son rôle de transit.

Interventions de la tribune

Madame Audrey GATIAN, adjointe au maire de Marseille

Madame GATIAN apporte une remarque sur la préservation du patrimoine urbain et paysager. Elle présente une inquiétude sur la préservation de la fontaine Estrangin et de la composition de l'ensemble architectural associé. Madame GATIAN souligne également l'importance de la préservation des arbres, en particulier pour leur rôle dans la lutte des îlots de chaleur.

Madame GATIAN souligne par ailleurs, l'importance de prendre en compte tous les modes de mobilité lorsqu'on aborde la question de la mobilité urbaine, y compris les transports en commun, les modes actifs et la place de la voiture dans la ville. Madame GATIAN souhaite mettre en évidence l'importance d'écouter les résidents et de considérer leur point de vue, en soulignant que leur réalité diffère souvent des images de synthèse et des représentations idéalisées. L'objectif des transports en commun devrait être d'améliorer la qualité de vie des habitants et de ne pas détériorer leur situation. Madame GATIAN encourage ainsi à prendre en compte les préoccupations des habitants et à rechercher des solutions de transport en commun adaptées aux quartiers concernés.

Madame Catherine PILA, Conseillère Métropolitaine et Présidente de la RTM

Madame PILA rappelle que l'objectif de la concertation est de permettre à chacun de s'exprimer en fonction de son vécu personnel. Il est également souligné l'importance de la cohabitation entre tous les acteurs, en prenant en compte les différentes perspectives, y compris celles des personnes à mobilité réduite et des cyclistes. Elle précise que la question du tramway ne doit pas être politisée, car elle a été validée par le maire de Marseille lors du Groupement d'Intérêt Public. Elle mentionne le travail effectué sur les études préliminaires du tramway de la Belle de Mai et souligne que les projets en cours sont rendus possibles grâce aux ressources financières disponibles. Elle encourage à profiter de ces opportunités tout en veillant à ce que les conditions satisfassent le plus grand nombre de personnes possible. En ce qui concerne les questions posées sur la prise en compte du trafic du secteur, Madame PILA indique qu'une réponse sera apportée.

Monsieur Yvan CORDIER, secrétaire général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône

Monsieur CORDIER précise quelques informations sur le financement des projets liés au « Plan Marseille en Grand ». Un milliard d'euros a été alloué à ce stade. Le projet reçoit pour le moment une subvention de l'État de près de 5 millions d'euros, représentant 11% du financement total.

Monsieur CORDIER mentionne également la question de la zone à faibles émissions mobilité et du flux de voitures de transit. Des discussions sont en cours avec la Ville de Marseille et la Métropole pour la mise en œuvre du Fonds vert, créé par le gouvernement pour favoriser la transition écologique. Il s'agit en particulier de définir comment ces financements complémentaires pourront être utilisés dès 2023.

Madame Sabine BERNASCONI, vice-présidente du conseil départemental

Madame BERNASCONI, souligne que certaines conditions accompagnent le projet de tramway pour garantir son efficacité. L'objectif principal est de permettre aux quartiers du 7^e arrondissement, en particulier ceux situés sur les collines, de rejoindre rapidement le réseau de tramway. Pour atteindre cet objectif, il a été proposé de mettre en place des navettes de bus électriques rapides circulant fréquemment.

Madame BERNASCONI, rappelle que ces propositions font partie d'une phase de concertation et que des études sont en cours pour répondre aux préoccupations et inquiétudes soulevées.

Parmi les points encore à étudier, la question du transit des voitures représente un défi majeur. Il est essentiel de comprendre l'origine du trafic automobile entrant dans la zone de transit pour trouver des solutions de canalisation avant l'arrivée au parking souterrain proposé au projet. D'autant plus que ce dernier, d'une capacité de 230 à 250 places, est conçu comme un parking destiné aux résidents du quartier.

Madame BERNASCONI souligne ainsi la nécessité de repenser l'ensemble du réseau de transport, du transit des voitures aux services offerts, pour offrir une alternative viable aux déplacements en voiture et respecter les voies cyclables et l'aération du centre-ville. Cette approche complexe nécessitera des compromis, mais l'objectif est de résoudre ces problèmes en prenant en compte les différents facteurs.

Madame BERNASCONI conclue son propos en précisant que la concertation en cours a pour objectif de recueillir officiellement les préoccupations des parties prenantes et de déterminer les points qui nécessitent des avancées supplémentaires.

Monsieur Frédéric GUELLE, conseiller métropolitain en transports, mobilité durable

Monsieur GUELLE souligne qu'il est essentiel d'accorder une place plus importante au vélo dans notre ville afin de réduire la dépendance à la voiture. Il est aussi mis en évidence l'importance de travailler sur la trame circulaire pour trouver le bon équilibre entre les différents modes de transport.

Madame Elisa MAITRE, cheffe de projet de l'opération à la Métropole et Monsieur Romain COIFFET, directeur de projet INGEROP, représentant du groupement de maîtrise d'œuvre de l'opération

Des réponses complémentaires aux questions posées sont apportées, en particulier sur les thématiques suivantes : le stationnement, la fréquentation du tramway, la fontaine Estrangin, le bilan végétal, les cycles, la trame circulatoire et l'accès au tunnel.

Conclusion

Madame Catherine PILA conclut la réunion de lancement de la concertation publique en invitant à y participer très largement.

Cette réunion de lancement de la concertation a permis de mettre en évidence les principales préoccupations suivantes :

- Des attentes fortes sont exprimées relatives à la circulation dans le secteur et le stationnement proposé.
- Plusieurs demandes portent sur la prise en compte des modes actifs avec des aménagements adaptés de pistes cyclables.
- Il est aussi évoqué le choix du mode tramway, avec des précisions à apporter sur les fréquentations associées et des alternatives (bus, trolleybus) proposées.
- D'autres préoccupations sont également mentionnées, telles que la prise en compte des besoins des personnes âgées, l'impact environnemental, la restructuration du réseau de bus, l'aménagement des zones de livraison, et la préservation des arbres dans la ville.