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

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

Séance du jeudi 15 octobre 2026

Monsieur Nicolas ISNARD, Président du Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 32 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Martial ALVAREZ - Philippe ARDHUIN - Kayané BIANCO-ROATTA - Joël CANICAVE - Gaby CHARROUX - Georges CRISTIANI - Lionel DE CALA - Alexandre DORIOL - Arnaud DROUOT - Capucine EDOU - Olivia FORTIN - Loïc GACHON - Daniel GAGNON - Eric GARCIN - Audrey GARINO - Jean-Pascal GOURNES - Pierre HUGUET - Michel ILLAC - Nicolas ISNARD - Sophie JOISSAINS - Pascaline LÉCORCHÉ - Maxime MARCHAND - Arnaud MERCIER - Véronique MIQUELLY - Pascal MONTECOT - Serge PEROTTINO - Robin PRÉTOT - Hedi RAMDANE - Anne REYBAUD-DECROIX - Laurent SIMON - Frédéric VIGOUROUX - David YTIER.

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Monsieur le Président a proposé au Bureau de la Métropole d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

MOB-009-19660/26/BM

■ Déclaration de projet portant sur l'intérêt général de la réalisation des travaux nécessaires à l'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre.

177978

Monsieur le Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Bureau de la Métropole le rapport suivant :

Par délibération TRA 007-3245/17/CM du 14 décembre 2017, le Conseil de la Métropole a approuvé la création et l'affectation de l'opération d'investissement extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome vers la place Quatre Septembre.

Par délibération TRA 018-5108/18/CM du 13 décembre 2018, le Conseil de la Métropole a approuvé le programme et 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.

Par délibération TRA 017-5107/18/CM du 13 décembre 2018, le Conseil de la Métropole a approuvé 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.

Par délibération MOB-003-20/10/2022-CM du 20 octobre 2022, le Bureau de la Métropole a approuvé une convention de financement avec l'Etat portant sur le volet mobilité du plan Marseille en Grand. Le Projet, inscrit au Plan de Mobilité 2020-2030 de la Métropole Aix-Marseille-Provence, approuvé le 16 décembre 2021, figure parmi les projets prioritaires de ce volet mobilité.

Le projet d'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre a fait l'objet d'une concertation préalable du 22 mars au 30 avril 2023, au titre des dispositions de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme.

Par délibération MOB-006-14780/23/CM du 12 octobre 2023, le Bureau de la Métropole a approuvé le bilan de la concertation préalable de l'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du Quatre Septembre.

Les aménagements du projet s'inscrivent exclusivement sur des voiries publiques existantes et ne nécessitent pas d'acquisition foncière. Toutefois, en raison des travaux de terrassement prévus et afin d'assurer la maîtrise juridique des tréfonds, le recours à une procédure de déclaration d'utilité publique a été privilégié. Par ailleurs, le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale conformément aux dispositions des articles L.122-1 et R.122-2 du Code de l'Environnement. Le dossier d'étude d'impact intègre un volet portant sur l'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 ainsi qu'un dossier de demande d'autorisation de porter atteinte aux alignements d'arbres.

Au regard des dispositions conjointes du Code de l'Environnement et du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, le projet nécessite la mise en œuvre d'une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Par délibération MOB-002-17807/25/BM du 26 juin 2025, le Bureau de la Métropole a approuvé la demande d'ouverture de l'enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à l'Autorisation Environnementale pour l'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre. Les études techniques et environnementales conduites au stade projet, ont permis de préciser que le projet ne relèvera pas du régime de l'autorisation environnementale prévu par les dispositions L.181-1 et suivants du Code de l'Environnement. Le projet relève uniquement du régime de la déclaration au titre des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA), en application des articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement. En conséquence, la procédure d'enquête publique est exclusivement conduite en vue de la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

Par délibération MOB-014-18488/25/BM du 6 octobre 2025, le Bureau de la Métropole a approuvé une convention avec l'Etat fixant les modalités de réalisation et de financement des travaux nécessaires à la création d'un nouveau poste de commandement sécurité au sein de la Préfecture des Bouches-du-Rhône dans le cadre de l'extension du réseau de Tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre.

Par courrier du 16 décembre 2025, la Métropole Aix-Marseille-Provence, conformément à l'article L.123-3 du Code de l'Environnement, a sollicité le Préfet de Région pour l'ouverture d'une enquête publique portant sur l'utilité publique du projet.

Par décision n°E26000014/13 du 18 mars 2026, le Président du tribunal administratif de Marseille a désigné la commissaire enquêtrice et sa suppléante afin de conduire l'enquête publique susvisée.

Par arrêté n°2026-16 du 3 avril 2026, le Préfet de région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, le Préfet de la zone de défense et de sécurité Sud et le Préfet des Bouches-du-Rhône a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet d'extension du réseau de tramway de la rue de Rome vers la place du 4 septembre, au bénéfice de la Métropole Aix-Marseille-Provence, sur le territoire de la commune de Marseille. L'arrêté précise les modalités de l'enquête publique qui s'est déroulée du lundi 4 mai 2026 au mercredi 10 juin 2026 inclus.

Cette enquête publique a suscité un vif intérêt de la part des habitants, qui ont été nombreux à consulter le dossier d'enquête publique et à formuler des observations dans les registres de l'enquête (plus de 3200 contributions).

La commissaire enquêtrice a rendu son rapport le 8 juillet 2026. Elle a émis un avis favorable à la demande de déclaration d'utilité publique du projet, assorti d'une réserve et de trois recommandations. La réserve porte sur la réalisation du parking Dessemond et les recommandations portent sur la végétation, la circulation et la communication lors de la phase travaux.

L'ensemble des observations formulées par la commissaire enquêtrice ont été analysées et le maître d'ouvrage présente ci-après ses engagements.

La Métropole Aix-Marseille-Provence entend, par la présente délibération, valant déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, se prononcer sur l'intérêt général de l'opération projetée.

1. OBJET DE L'OPERATION

1.1. Rappel des objectifs du projet

Le projet d'extension du réseau de tramway de Marseille consiste à étendre le réseau de tramway sur 2,1 km. L'extension débute en se connectant au réseau existant rue de Rome, au niveau de la place de Rome, se prolonge le long de la Préfecture, emprunte le boulevard Paul Peytral, le Cours Pierre Puget, le boulevard de la Corderie puis l'avenue de la Corse et se termine au niveau de la place du 4 Septembre.

Les objectifs principaux de ce projet visent à :

- Améliorer l'offre et la performance des transports en commun sur la section de ligne créée et plus largement sur le réseau de transports en commun de Marseille. L'opération permettra de proposer un axe attractif et de restructurer les réseaux de bus et de tramway afin d'optimiser les coûts globaux d'exploitation ;
- Améliorer la desserte des quartiers peuplés, accueillant de nombreux équipements publics (préfecture, palais de justice, établissements scolaires) et sites patrimoniaux remarquables (Basilique Notre-Dame de la Garde, Abbaye Saint-Victor, Palais du Pharo, etc.) ;
- Améliorer l'intermodalité et favoriser le développement des modes actifs par la création de cheminements continus, sécurisés et accessibles, l'amélioration des correspondances, notamment avec le métro au niveau de la place Estrangin et avec les lignes de bus desservant les quartiers des collines au niveau de la rue d'Endoume ;
- Améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des transports en commun et de l'espace public ;
- Améliorer le cadre de vie et apaiser l'environnement urbain en réduisant les niveaux de pollution sonore des axes circulés ;
- Valoriser le patrimoine urbain, architectural et paysager par une requalification de l'espace public respectant les prescriptions du Site Patrimonial Remarquable de Marseille et en préservant et renforçant le patrimoine végétal.

1.2. Caractéristiques essentielles du projet d'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre

Le projet porte sur l'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome vers la place du Quatre Septembre, sur une distance de 2,1 kilomètres.

Il nécessitera la réalisation des dévoiements de réseaux (eaux, etc.), la création d'une plateforme pour les voies et les équipements nécessaires au fonctionnement du tramway : 4 nouvelles stations voyageurs ainsi que des équipements techniques nécessaires au fonctionnement du tramway (sous-station électrique enterrée, zone de manœuvre tramway signalisée, systèmes de priorité aux feux à tous les carrefours, ligne aérienne de contact raccordée à des mâts ou à des ancrages en façade).
Le projet ne nécessite pas l'acquisition de nouvelles rames. Son exploitation sera assurée à partir des rames en service grâce à une réorganisation du réseau de tramway existant.

Le projet inclut également un réaménagement de façade à façade sur l'ensemble du linéaire du tramway, permettant de requalifier les voiries existantes et de permettre la réalisation de l'ensemble des nouveaux aménagements (voie de circulations, cheminements piétons, aménagements cyclables, etc.). L'aménagement comprend également le déplacement de la fontaine Estrangin, monument historique classé, et celui de la statue de Frédéric Chevillon.

Enfin le projet incluait initialement la création d'un parking souterrain au niveau de la rue du capitaine Dessemond d'une capacité de 220 places.

1.3. Chiffres clés du projet initial

Les principaux chiffres clés de l'opération sont les suivants :

- Coût total du projet : 75 000 000 € HT ;
- Création de 2,1 km de nouveau tracé du réseau de tramway ;

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

- Création de 4 nouvelles stations ;
- La desserte de 41 900 habitants et de 27 100 emplois ;
- Fréquentation estimée à 22 700 voyageurs par jour en 2030 ;
- Un tramway toutes les 5 à 6 minutes ;
- 10 minutes de temps de trajet entre la place du 4 Septembre et la canebière ;
- Création d'un nouveau parking de 220 places.

2. PRISE EN CONSIDERATION DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DES AVIS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES CONSULTEES

L'article L.122-1 du Code de l'Environnement énonce que « *les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale ».* L'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement énonce que les projets de transports guidés de personnes tels que les tramways sont soumis à une évaluation environnementale systématique.

Dès lors, le projet d'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la place du 4 Septembre a fait l'objet d'une évaluation environnementale, dont l'une des principales composantes est la réalisation d'une étude d'impact. Celle-ci a pour objet d'identifier, d'analyser et d'évaluer les principales incidences du projet sur l'environnement. Elle vise également à proposer des mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les incidences négatives du projet sur l'environnement.

2.1. Principaux impacts du projet et mesures ERC (Eviter, Réduire Compenser)

Dès la phase de conception, des études ont été réalisées afin d'identifier et d'évaluer les incidences potentielles du projet sur les milieux physiques et naturels susceptibles d'être affectés. Dans le cadre de l'étude d'impact, les principales analyses ont notamment porté sur la biodiversité, la qualité de l'air et les effets sur la santé humaine, les conditions de circulation et de stationnement, le risque hydraulique, les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que les incidences du projet sur l'environnement sonore et vibratoire.

Ces études ont permis d'adapter au fil de l'eau la conception du projet afin d'en limiter les effets négatifs. Les incidences à caractère notable sont synthétisées dans les paragraphes suivants.

2.1.1. Effets positifs attendus du projet

Les principaux effets positifs du projet sont les suivants :

- L'amélioration de la desserte en transports en commun d'un quartier regroupant plus de 41 900 habitants et 27 100 emplois à 500 mètres du tracé, grâce à une extension du tramway en site propre offrant un temps de parcours de 8 min 30 s entre la place du 4 Septembre et la rue de Rome, des trajets plus fiables et un gain de temps estimé à 34 680 heures par an pour l'ensemble des usagers des transports en commun à la mise en service du projet ;
- L'augmentation de la fréquentation du réseau, avec plus de 10 000 voyageurs supplémentaires par jour sur la section entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre ;
- L'amélioration des déplacements des modes actifs, grâce à la création de cheminements piétons et de continuités cyclables sécurisées ;
- L'amélioration de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), par l'adaptation de l'espace public et des infrastructures du tramway (quais accessibles, rampes et rames à plancher bas) ;
- L'amélioration des conditions de circulation, avec une réduction du trafic automobile liée aux effets du report modal et à la reconfiguration de la voirie ;
- Le renforcement de la sécurité des usagers, grâce au réaménagement des espaces

publics, à l'amélioration des carrefours, à l'élargissement des trottoirs et à l'apaisement de la circulation ;
- L'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement sonore, grâce à la diminution du trafic automobile et au report vers les transports collectifs ;
- La valorisation du patrimoine urbain, architectural et paysager, par un réaménagement qualitatif des espaces publics respectant les prescriptions du Site Patrimonial Remarquable de Marseille et le renforcement de la trame végétale.

2.1.2. Synthèse des impacts et mesures ERC

Dans le cadre de l'étude d'impact, il a été identifié que le projet pourrait avoir des incidences sur son environnement en phase travaux et en phase exploitation.
Le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en œuvre un certain nombre de mesures visant à éviter, réduire ou compenser ces impacts et à identifier les modalités permettant leur suivi.
En l'occurrence, il est rappelé ci-après de manière synthétique les incidences notables du projet en phase chantier et en phase exploitation ainsi que les mesures, qui seront mises en œuvre pour éviter, réduire et compenser lesdits impacts.

2.1.2.1. En Phase travaux

Maîtriser les impacts sur la population riveraine et l'économie locale

Des mesures d'organisation du chantier seront mises en œuvre afin de maintenir l'accès aux habitations, commerces et établissements recevant du public, au moyen d'une gestion adaptée de la circulation selon les différentes phases de travaux. Un dispositif d'information, comprenant un point d'information travaux et une permanence assurée par un médiateur, permettra d'informer les riverains, commerçants et usagers tout au long du chantier.

Des mesures destinées à limiter les nuisances sonores, atmosphériques et lumineuses seront également mises en œuvre, notamment par le respect des horaires de chantier, la maîtrise des émissions sonores, l'arrosage des zones de travaux afin de limiter les envols de poussières et l'utilisation d'engins conformes aux prescriptions réglementaires. Des dispositifs d'indemnisation pourront être prévus pour les commerces dont l'activité serait affectée par les travaux.

Protéger le patrimoine architectural et paysager

Le projet traverse des secteurs présentant des sensibilités archéologiques. Des diagnostics archéologiques seront réalisés sur plusieurs secteurs afin de prévenir toute destruction de vestiges. Ces opérations sont conduites par l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP).

En outre, le projet nécessite le déplacement de la fontaine Estrangin, monument historique classé. Cette opération sera réalisée par un groupement d'experts spécialisés. Conformément aux dispositions du Code du Patrimoine, elle sera exécutée, après réalisation d'une étude préalable, sous le contrôle scientifique et technique des services de l'État compétents en matière de monuments historiques.

S'agissant du patrimoine paysager, sur les 366 arbres existants, 333 seront conservés. Les 33 arbres abattus, dont 26 présentent un mauvais état phytosanitaire, seront compensés par la plantation de 137 arbres afin de renforcer les alignements arborés présents sur le tracé.

Limiter les incidences sur le milieu naturel et la biodiversité

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Le projet s'inscrit dans un milieu fortement anthropisé où les enjeux écologiques sont faibles à modérés. Des mesures d'évitement ont été mises en œuvre dès la phase de conception, notamment par l'évitement des gîtes arboricoles potentiels de chiroptères. Plusieurs mesures de réduction seront déployées afin de limiter les impacts résiduels, notamment l'adaptation des horaires de travaux, la limitation des emprises au droit des habitats et espèces à enjeux, le balisage et la protection des habitats, la vérification de l'absence de chiroptères dans les arbres qui seraient abbatus ainsi que le suivi écologique du chantier.

Le projet nécessitant également des terrassements, des mesures de prévention du risque de pollution seront mises en place, notamment par le diagnostic et le traitement des sols pollués. En outre, la construction du parking Dessemond nécessite un pompage des eaux d'exhaure. Les analyses réalisées confirment leur compatibilité avec un rejet dans le réseau existant. Leur qualité fera néanmoins l'objet d'un contrôle préalable à chaque rejet dans le réseau unitaire.

2.1.2.2. En phase exploitation

Maîtriser les émissions de gaz à effet de serre

Les études montrent que les émissions de gaz à effet de serre en phase d'exploitation sont inférieures, en situation avec projet, à celles de la situation de référence sans projet.

Limiter les impacts sonores

En phase d'exploitation, une large partie des bâtiments bordant le tracé bénéficiera d'une diminution des niveaux sonores grâce au report modal et au délestage du trafic routier. Pour les sept logements identifiés comme dépassant les seuils réglementaires, des mesures d'isolement acoustique sont prévues. En outre des mesures acoustiques seront réalisées après mise en service de l'extension afin de s'assurer du respect des niveaux sonores.

Limiter les impacts vibratoires

Afin de réduire la perception des vibrations dues au passage du tramway, des dispositifs antivibratoires (dalles flottantes, semelles sous rails) seront mis en œuvre, permettant de maintenir les vibrations à un niveau négligeable pour les riverains. S'agissant des effets sur les structures, les seuils susceptibles d'occasionner des dommages sont 30 à 40 fois supérieurs au seuil de perception humaine, le risque d'impact sur les bâtiments est considéré comme nul.

Limiter les impacts sur le stationnement

Afin de compenser les suppressions de places de stationnement, le maître d'ouvrage prévoit une restitution partielle sur voirie (places PMR, livraisons, etc.), une restitution au sein d'ouvrages de stationnement existants, ainsi que la création d'un nouveau parking.

Maîtriser le risque d'inondation

Le projet a été conçu en concertation avec les services de l'État afin de ne pas aggraver le risque d'inondation. Il intègre notamment une réduction de l'imperméabilisation des sols grâce à des revêtements de pistes cyclables favorisant l'infiltration des eaux pluviales.

Limiter les incidences sur la qualité de l'air et la santé humaine

Sur la base des trafics projetés et du calcul de l'indice Pollution-Population, indicateur sanitaire simplifié, l'extension du réseau de tramway n'entraîne pas d'évolution significative de l'exposition des populations aux principaux polluants atmosphériques. En outre, le projet n'est pas susceptible de générer de risque sanitaire supplémentaire. Des campagnes de mesures de la qualité de l'air pourront être réalisées après la mise en service de l'infrastructure afin de s'assurer du respect des niveaux réglementaires.

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

2.2. Prise en considération des avis des collectivités territoriales et administrations d'Etat

Dans le cadre de la conception du projet, une concertation inter-administrative a été mise en œuvre en deux temps :

- Une phase préalable réalisée dans le cadre de la mise au point du projet ;
- Une phase formalisée de concertation sous l'autorité du Préfet.

Phase préalable

Au cours des études de mise au point du projet de 2022 à 2025, des réunions avec les différents services de l'Etat et des collectivités se sont tenues, tout d'abord afin de prendre en compte l'ensemble des données existantes sur l'aire d'étude, puis à partager l'avancement du projet et recueillir les avis des services concernés.
La liste des services et collectivités rencontrés est la suivante :

- La Préfecture des Bouches-du-Rhône ;
- La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) ;
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) ;
- La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) ;
- Le Bataillon des Marins pompiers de Marseille (BMPM) ;
- L'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP) ;
- Le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône (CD13) ;
- La ville de Marseille.

Plusieurs ajustements du projet ont pu être pris en compte, afin de limiter les impacts du projet.

Phase formalisée

Par courrier en date du 11 juin 2025, le Préfet des Bouches-du-Rhône a engagé la concertation inter-administrative (Circulaire Primo-ministérielle du 05/10/04). La date de clôture initiale était le 6 août 2025 ; elle a été prolongée jusqu'au 10 septembre 2025. Cette concertation a permis la consultation des administrations et organismes suivants :

- Agence régionale de santé (ARS) ;
- AtmoSud (association agréée de surveillance de la qualité de l'air en région Sud) ;
- Bataillon de marins-pompiers de Marseille (BMPM) ;
- Chambre de commerce et d'industrie Aix-Marseille-Provence (CCI) ;
- Conseil départemental des Bouches-du-Rhône (CD13) ;
- Direction départementale des territoires et de la mer des Bouches-du-Rhône (DDTM) ;
- Base de défense Marseille-Aubagne ;
- Eaux de Marseille Métropole ;
- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur (DREAL) ;
- Enedis ;
- NaTran (anciennement GRTgaz) ;
- Chambre de métiers et de l'artisanat Provence-Alpes-Côte d'Azur (CMA) ;
- Police nationale ;
- Unité départementale de l'architecture et du patrimoine des Bouches-du-Rhône (UDAP) ;
- Territoire d'énergie Bouches-du-Rhône.

Les remarques formulées au cours de la concertation inter administrative ont été prises en compte dans le dossier de Déclaration d'Utilité Publique et notamment dans l'étude d'impact. Le maitre

d'ouvrage a rédigé un mémoire en réponse suite à cette concertation, joint au dossier d'enquête publique (Pièce I1). Il fait notamment état des ajustements et des compléments apportés aux dossiers administratifs.

2.3. Prise en considération de l'avis de l'autorité environnementale

Conformément aux dispositions prévues par les articles L.122-1 et R.122-7 du Code de l'Environnement, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de PACA a été saisie par le préfet des Bouches-du-Rhône. En vue d'obtenir l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) sur le projet. La MRAe a transmis son avis délibéré n°010834A/P le 26 février 2026.

Cet avis indique que « *le projet est favorable à l'environnement puisqu'il propose une alternative pérenne à l'utilisation de la voiture individuelle, avec un objectif affiché de réduction notable des nuisances générées par le trafic routier sur le cadre de vie et la santé des population riveraines »*.

La MRAe précise que les thématiques en phase exploitation sont traitées convenablement par le dossier et ne seront pas abordées dans l'avis. Des demandes de précisions sont faites pour limiter les nuisances en phase chantier, préserver la nature en ville et préciser la vulnérabilité du projet face au changement climatique. Le maître d'ouvrage a transmis un mémoire en réponse le 7 avril 2026, joint au dossier d'enquête publique et répond aux six recommandations de la MRAe (Pièce I2).

3. RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

La commissaire enquêtrice a rendu son rapport et ses conclusions le 8 juillet 2026. Ces conclusions et observations ont été notifiées par la Préfecture à la Métropole Aix-Marseille-Provence le 15 juillet 2026.

La commissaire a émis un avis favorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique assorti d'une réserve et de trois recommandations.

La réserve concerne la réalisation du parking Dessemond et les recommandations portent sur :

- Des mesures de précaution visant à préserver la végétation présente sur le tracé ;
- La suppression des revêtements pavés, où circulent les véhicules ;
- La nécessité de communiquer et d'informer en amont certaines catégories de population et de respecter l'ensemble des mesures visant à réduire les impacts dus à la phase chantier.

Le maître d'ouvrage a analysé l'ensemble des observations formulées par la commissaire enquêtrice et est en mesure de présenter ci-après ses réponses et ses engagements.

4. PRISE EN CONSIDERATION DES RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

La commissaire enquêtrice a assorti son avis favorable d'une réserve (4.1.) et de trois recommandations (4.2.). L'ensemble des engagements pris par le maitre d'ouvrage, et détaillé ci-après, n'apporte aucune modification substantielle du projet.

4.1. La réserve de la commissaire enquêtrice

La commissaire enquêtrice a assorti son avis favorable d'une réserve ainsi rédigée :

« *Le maître d'ouvrage doit faire une étude plus détaillée sur les besoins en stationnement pour démontrer l'utilité des 220 places de stationnement prévues dans ce parking. Cette étude comportera notamment les points suivants :*

- *Marges possibles de réduction du nombre de places de stationnement ;*
- *Revoir le nombre de places dans les parkings existants privés ou publics ;*
- *Étudier les possibilités de parkings relais plus périphériques avec navette, tarifs préférentiels ;*
- *Explorer d'autres formes d'usage de la voiture de type autopartage.*

La réserve sera considérée comme levée dès lors que la Métropole aura produit une étude détaillée et documentée qui sera jointe aux conclusions de l'enquête ».

Afin de répondre à cette réserve, la Métropole a réalisé une étude complémentaire relative aux besoins en stationnement sur le secteur du projet. Cette étude, jointe aux conclusions de l'enquête publique, vise à analyser les besoins en stationnement des différents usagers et à examiner les différents leviers permettant de réduire, le cas échéant, le nombre de places initialement prévues au sein du parking Dessemond.

Les conclusions de l'étude sont les suivantes :

- En voirie, les places de stationnement sont fortement sollicitées et apparaissent saturées. Ce phénomène est notamment renforcé par la gratuité du stationnement dans certaines rues ainsi que par un taux élevé d'occupation illégitime, estimé à environ 38 % ;
- À l'inverse, les parkings souterrains du secteur disposent d'une capacité résiduelle importante, y compris aux périodes de la journée durant lesquelles ils sont les plus fréquentés. Les parkings Corderie, Monthyon, Baret, Préfecture et Pharo présentent ainsi une capacité résiduelle cumulée de plus de 800 places à toute heure de la journée ;
- Les possibilités de report vers les parkings-relais métropolitains ont également été identifiées, notamment pour certains usagers occasionnels, tels que les visiteurs. Ces solutions peuvent ainsi contribuer à limiter le recours à la voiture individuelle et à répondre à une partie des besoins en stationnement du secteur ;
- Des alternatives à l'usage individuel de la voiture sont par ailleurs disponibles, notamment à travers les services d'autopartage et de covoiturage, tels que le service *Lecovoiturage* développé par la Métropole, qui constituent des leviers complémentaires pour répondre aux besoins de mobilité tout en limitant la demande de stationnement ;
- D'un point de vue strictement quantitatif, les capacités de stationnement disponibles en ouvrage et en voirie, complétées par les possibilités de report vers les parkings-relais et le développement d'autres formes d'usage de la voiture, apparaissent suffisantes pour absorber les besoins en stationnement du secteur à l'horizon de la mise en service du projet.
- Toutefois, au regard de sa localisation stratégique, à l'extrémité Ouest de la ligne de tramway et dans un secteur actuellement dépourvu de parking public, la réalisation du parking Dessemond conserve un fort intérêt.

Compte tenu des conclusions de cette étude complémentaire et de l'engagement pris par la Métropole, à l'issue de la concertation préalable, de restituer l'ensemble des places de stationnement impactées par le projet, la Métropole propose d'adapter le projet initial comme suit :

- Maintenir la réalisation du parking Dessemond, tout en réduisant sa capacité d'environ une centaine de places, par le passage de cinq à trois niveaux de stationnement;
- Augmenter le nombre de places destinées aux résidents au sein du parking Estienne d'Orves (+100 places de stationnement).

La réduction du nombre de niveaux du parking Dessemond présente plusieurs avantages, tant sur le plan financier qu'environnemental et opérationnel :

- Une diminution du coût global de l'opération ;
- Une réduction des risques hydrogéologiques liés à la réalisation de l'ouvrage ;

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

- Une diminution de la durée du chantier et, par conséquent, des incidences du chantier sur le secteur ;
- Une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par la réalisation de l'ouvrage.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, et notamment des conclusions de l'étude, qui répond point par point aux demandes formulées par la commissaire enquêtrice, la Métropole considère que les conditions fixées dans la réserve sont désormais satisfaites et que la réserve peut, en conséquence, être considérée comme levée.

4.2. Les recommandations de la commissaire enquêtrice

Sur les recommandations formulées par la commissaire enquêtrice :

La commissaire enquêtrice formule trois recommandations relatives à la végétation, à la circulation ainsi qu'à l'information du public. Elle indique, à titre liminaire que « *d'une façon générale, il convient de ne pas banaliser l'espace urbain (exemple : mobilier urbain), et de mettre en valeur les spécificités marseillaises* ».

La Métropole partage pleinement cet objectif, qui s'inscrit dans les principes ayant guidé la conception du projet. Celui-ci vise à requalifier les espaces publics traversés en valorisant les caractéristiques urbaines, paysagères et patrimoniales propres aux différents secteurs concernés. Les choix de matériaux, de mobilier urbain, d'éclairage, de signalétique et de traitement paysager sont définis de manière à assurer une insertion qualitative, sobre et durable du projet dans son environnement. Les prescriptions d'aménagement sont établies en cohérence avec les avis et recommandations des autorités compétentes en matière d'architecture, de patrimoine et de paysage.

4.2.1. Recommandation n°1 - Végétation

«

- *Respecter les consignes de l'arrêté ministériel de janvier 2025, pour les interventions à proximité des platanes*
- *Planter des essences végétales adaptées au climat méditerranéen*
- *Renforcer la structure de l'espace urbain en plantant des sujets de la même essence, sur une même place (Faux-poivriers sur la place Estrangin, tilleuls sur la place du 4 septembre)*
- *Assurer un suivi du chantier par un professionnel compétent*
- *Ne pas négliger le poste plantations qui arrive en dernier quand le budget est déjà été impacté par les aléas du chantier*
- *Eviter de planter des espèces végétales allergisantes*
- *Prévoir un entretien et suivi des plantations pendant 5 ans* ».

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet privilégie des essences végétales adaptées au climat méditerranéen, résilientes face au réchauffement climatique, aux contraintes du milieu urbain, à la disponibilité de la ressource en eau ainsi qu'aux évolutions climatiques attendues. Les espèces seront sélectionnées au regard de leur résistance à la sécheresse, de leurs besoins d'entretien, de leur développement à maturité, de leur compatibilité avec les réseaux et les usages, ainsi que de leur potentiel allergisant. Les espèces présentant un risque allergène élevé seront ainsi écartées.

Les interventions réalisées à proximité des platanes seront conduites conformément aux prescriptions réglementaires en vigueur, notamment celles issues de l'arrêté du 31 janvier 2025 relatif à la lutte contre Ceratocystis platani (CERAFP) - agent pathogène du chancre coloré du

platane. Les documents de conception et les documents d'exécution préciseront les mesures de protection des arbres existants, les conditions d'intervention à proximité des systèmes racinaires ainsi que les modalités de suivi des travaux. Les opérations concernées feront l'objet d'un accompagnement par un professionnel compétent en matière arboricole.

La composition végétale recherchera une cohérence paysagère à l'échelle des différentes séquences urbaines et des espaces publics traversés, notamment des places Estrangin et du 4 Septembre, sous réserve des contraintes techniques, patrimoniales et des conditions de développement des végétaux.

Les prestations de plantation, de reprise et d'entretien seront intégrées aux marchés de travaux et aux marchés d'exploitation. Ces plantations feront l'objet d'un suivi spécifique afin de garantir la pérennité des aménagements végétalisés, notamment au cours des cinq premières années suivant leur réalisation. Ce suivi sera assuré, dans un premier temps, par le maitre d'ouvrage, puis par le gestionnaire des espaces verts. Habituellement, le suivi des plantations est prévu sur une durée de trois ans, conformément aux dispositions des marchés publics permettant à la maitrise d'ouvrage de demander la reprise des plantations au cours de la première année, puis leur confortement pendant les deux années suivantes. Dans le présent cas, un échange engagé avec le gestionnaire des espaces verts permettra un suivi pendant deux années supplémentaires afin de favoriser le plein développement et la pérennité des plantations réalisées.

La Métropole s'engage à intégrer ces dispositions aux études de conception et à veiller à leur application lors de la réalisation des travaux du projet.

4.2.2. Recommandation n°2 – Circulation

« *Supprimer les revêtements en pavés où circulent les véhicules* ».

Réponse du maître d'ouvrage

La Métropole rappelle que le recours ponctuel à des revêtements pavés répond aux prescriptions formulées par l'Architecte des Bâtiments de France, compte tenu des enjeux d'insertion patrimoniale et de qualité des espaces publics dans les secteurs concernés. Leur utilisation demeurera limitée aux emplacements où elle est justifiée par ces objectifs.

Les caractéristiques des revêtements, de leur mise en œuvre et de la structure de chaussée seront définies de manière à satisfaire aux exigences de sécurité, d'accessibilité, de durabilité et de limitation des nuisances sonores et vibratoires. Les études techniques vérifieront la conformité du projet aux exigences réglementaires applicables en matière acoustique et permettront, le cas échéant, d'adapter les solutions retenues afin de garantir leur compatibilité avec les usages et l'environnement urbain.

La Métropole considère, en conséquence, que cette recommandation est prise en compte dans les études de conception et les prescriptions techniques du projet.

4.2.3. Recommandation n°3 – Communication et information

« - Dialoguer en amont avec certaines catégories de population plus spécifiques : centres médicaux, commerçants, écoles ;
- Respecter les consignes décrites dans la mesure de réduction n°1 (MR1) ».

Réponse du maître d'ouvrage

La réalisation du projet s'accompagnera d'un dispositif d'information et de dialogue adapté aux différentes phases de l'opération. Une attention particulière sera portée aux commerçants, aux établissements de santé, aux établissements scolaires, aux équipements publics ainsi qu'aux autres acteurs directement concernés par les travaux ou les modifications temporaires des

conditions de circulation et d'accès.

Des réunions d'information, des supports de communication réguliers ainsi que la présence d'un médiateur, pendant la durée du chantier, permettront d'assurer une information et un dialogue continu entre les équipes techniques, les riverains et les commerçants. L'information portera notamment sur le calendrier des travaux, les emprises de chantier, les conditions d'accès, les cheminements provisoires, les livraisons, les déviations ainsi que les mesures d'accompagnement mises en œuvre.

La Métropole confirme également que l'ensemble des dispositions prévues par la mesure de réduction n°1 (MR1) figurant au dossier d'enquête publique sera mis en œuvre au cours des différentes phases de l'opération. Ces dispositions comprendront notamment l'élaboration et l'actualisation d'un plan d'information chantier, l'information anticipée des riverains et des acteurs économiques, le maintien des accès lorsque cela est techniquement possible, l'adaptation du phasage pour les établissements les plus sensibles ainsi que le suivi des incidences du chantier et l'ajustement des mesures d'accompagnement.

La Métropole s'engage donc à prendre en compte cette recommandation dans les modalités de réalisation et de suivi du projet.

5. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION JUSTIFIANT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL

En application de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, la déclaration de projet doit notamment énoncer les motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général de l'opération.

Le projet d'extension de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre est un projet prioritaire de la Métropole figurant dans le Plan de Mobilité 2020-2030, approuvé le 16 décembre 2021, qui prévoit explicitement cette extension de 2,1 km pour compléter la desserte du centre-ville. Le projet figure également parmi les projets prioritaires de transports en commun en site propre au sein du plan « Marseille en Grand » lancé en septembre 2021 par l'Etat.

Ce projet de transport en commun ne se résume pas qu'à un projet de mobilité. Les bénéfices attendus concernent à la fois les déplacements, mais aussi le cadre de vie et l'environnement grâce au réaménagement de façade à façade. Au regard des études réalisées, le projet présente des bénéfices significatifs pour les usagers, les riverains et, plus largement, pour l'attractivité du territoire métropolitain.

5.1. Les bénéfices attendus pour la desserte du territoire et l'intermodalité

Le projet permet d'étendre le réseau de tramway vers un secteur particulièrement dense et attractif de Marseille, aujourd'hui desservi principalement par des lignes de bus dont les performances demeurent fortement dépendantes des conditions de circulation générale. Il permettra la desserte en transport en commun d'un quartier regroupant plus de 41 900 habitants et 25 000 emplois dans les 500 mètres autour du tracé, grâce à une extension du réseau de tramway, offrant un temps de parcours de 8 min 30 entre la place du 4 Septembre et la rue de Rome. En assurant une liaison directe entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre, le projet améliore sensiblement la desserte des 6ème et 7ème arrondissements de Marseille et de l'ensemble des équipements publics, commerces et sites patrimoniaux qui s'y trouvent.
Le prolongement du tramway contribue également à renforcer la performance du réseau de transports en commun métropolitain. Dans une volonté d'optimisation d'exploitation du réseau de tramway, le projet permettra à sa mise en service une exploitation permettant de réduire les coûts globaux du réseau tout en augmentant le nombre de voyageurs attendus chaque jour. Le projet permettra ainsi une augmentation de plus de 10 000 voyageurs par jour sur la section entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre.

Le projet renforce par ailleurs l'intermodalité en améliorant les correspondances avec la ligne 1 du métro à la station Estrangin ainsi qu'avec les lignes de bus desservant le centre-ville, le littoral et les collines. Il facilite ainsi les déplacements de proximité comme les déplacements à l'échelle métropolitaine, tout en offrant une alternative à l'usage de la voiture individuelle.

Le projet participe ainsi à la structuration du réseau de transports collectifs métropolitain et répond à un besoin durable d'amélioration des déplacements dans un secteur particulièrement fréquenté du centre de Marseille.

5.2. Les bénéfices attendus pour le développement des modes actifs

Le projet ne se limite pas à la réalisation d'une infrastructure de transport collectif. Il constitue également une opération de requalification des espaces publics visant à favoriser les déplacements actifs, en particulier la marche et le vélo.

Les aménagements prévus permettront de renforcer la continuité et la qualité des cheminements piétons et cyclistes, d'améliorer leur lisibilité ainsi que leur sécurité, notamment aux carrefours et aux traversées. Les espaces publics feront l'objet d'un réaménagement global intégrant un partage plus équilibré de l'espace entre les différents modes de déplacement.

En développant l'intermodalité entre le tramway, la marche et le vélo, il contribue à encourager les mobilités décarbonées et à réduire la dépendance à l'automobile pour les déplacements quotidiens.

Ces aménagements participent ainsi à l'amélioration durable du cadre de vie et répondent aux objectifs poursuivis par les politiques publiques de mobilité.

5.3. Les bénéfices attendus pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

Le projet contribue à améliorer de manière significative l'accessibilité des espaces publics et des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite.

L'ensemble des stations sera conçu conformément aux exigences réglementaires en matière d'accessibilité. Les quais, les traversées piétonnes, les cheminements, les dispositifs de guidage et les équipements destinés aux voyageurs permettront un accès facilité aux personnes en situation de handicap, aux personnes âgées ainsi qu'aux usagers rencontrant des difficultés temporaires de déplacement.

Au-delà des seules stations de tramway, la requalification des espaces publics constitue l'occasion de supprimer un certain nombre de discontinuités et d'obstacles existants, en améliorant les cheminements, les franchissements et la qualité des espaces de circulation.

Le projet participe ainsi à une meilleure inclusion des personnes à mobilité réduite dans les déplacements du quotidien et répond aux objectifs d'accessibilité universelle poursuivis par les politiques publiques.

5.4. Les bénéfices attendus pour l'environnement, la transition écologique et la réduction des nuisances

En favorisant le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs, le projet contribue aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de diminution des consommations énergétiques et d'amélioration de la qualité de l'air.

Le développement d'une offre de transport collectif performante permet de limiter le recours à la voiture individuelle et participe ainsi à la réduction des nuisances liées au trafic automobile, notamment les émissions atmosphériques, les nuisances sonores et la congestion urbaine.

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Le projet comprend également une requalification paysagère importante des espaces publics, intégrant des plantations adaptées au climat méditerranéen, une amélioration de la désimperméabilisation des sols lorsque cela est possible ainsi qu'un renforcement de la présence végétale dans les secteurs concernés. Ces aménagements contribuent à l'adaptation du territoire aux effets du changement climatique, à l'amélioration du confort d'usage des espaces publics et au renforcement de la qualité paysagère des quartiers traversés.

L'ensemble de ces mesures s'inscrit pleinement dans les objectifs de transition écologique poursuivis par la Métropole.

5.5. Les bénéfices attendus pour le tissu économique et touristique

Le projet contribue enfin au développement économique et à l'attractivité du centre de Marseille. L'amélioration de l'accessibilité des commerces, des services, des équipements publics et des secteurs touristiques facilite les déplacements des habitants comme des visiteurs et participe au renforcement de l'activité économique locale.

La requalification des espaces publics, la réduction de la place de la circulation automobile et l'amélioration de la qualité des cheminements renforcent également l'attractivité urbaine des quartiers traversés, favorisant leur fréquentation et leur dynamisme commercial.

Le prolongement du tramway améliore en outre la desserte de secteurs emblématiques du patrimoine marseillais et du front de mer, participant ainsi à leur valorisation touristique et culturelle. En offrant un accès plus simple, plus lisible et plus confortable à ces destinations, le projet renforce l'attractivité de la ville et accompagne son développement économique.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, le projet présente des bénéfices significatifs en matière de mobilité, d'accessibilité, d'environnement, de qualité urbaine et de développement économique. Ces bénéfices répondent à des besoins d'intérêt général identifiés à l'échelle de la commune de Marseille comme de la Métropole Aix-Marseille-Provence et justifient, dans leur ensemble, la poursuite de l'opération et la déclaration de projet.

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

Le Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Le Code de l’Environnement ;
- Le Code de l’Expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Le Code de l’Urbanisme et notamment son article L103-2 ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La délibération HN-001-19148/26/CM du Conseil de la Métropole du 7 avril 2026 relative à l’élection de Monsieur Nicolas Isnard, en qualité de Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- La délibération HN 006-19161/26/CM du 16 avril 2026 portant délégation de compétences du Conseil de la Métropole au Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) ;
- Le Plan Local d’Urbanisme Intercommunal de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

- La délibération n° MOB-001-11063/21/CM du 16 décembre 2021 approuvant le Plan de Mobilité métropolitain ;
- La délibération TRA 007-3245/17/CM du 14 décembre 2017, le Conseil de la Métropole a approuvé la création et l'affectation de l'opération d'investissement extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome vers la place Quatre Septembre ;
- La délibération TRA 018-5108/18/CM du 13 décembre 2018, le Conseil de la Métropole a approuvé le programme et 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 ;
- La délibération TRA 017-5107/18/CM du 13 décembre 2018, le Conseil de la Métropole a approuvé 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 ;
- La délibération MOB-003-20/10/2022-CM du 20 octobre 2022 portant approbation d'une convention de financement avec l'Etat, l'Agence de Financement des Transports de France portant sur le volet mobilité du plan Marseille en Grand ;
- La délibération MOB-006-14780/23/CM du 12 octobre 2023, le Bureau de la Métropole a approuvé le bilan de la concertation préalable de l'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à place du Quatre Septembre ;
- La délibération MOB-004-16932/24/BM du 5 décembre 2024 approuvant une convention avec l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France (AFITF) relative à l'attribution d'une subvention d'investissement pour l'opération «extension du réseau de tramway entre la rue de Rome et la place du Quatre Septembre» à Marseille ;
- La délibération MOB-026-17621/25/BM du 3 avril 2025 approuvant l'avenant n°1 à la convention cadre relative au financement par l'Etat et l'Agence de Financement des Transports de France (AFITF) du volet mobilité mis en œuvre par la Métropole Aix-Marseille-Provence dans le cadre du plan Marseille en Grand ;
- La délibération MOB-002-17807/25/BM du 26 juin 2025, le Bureau de la Métropole a approuvé la demande d'ouverture de l'enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique à l'Autorisation Environnementale pour l'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre ;
- La délibération MOB-014-18488/25/BM du 6 octobre 2025, le Bureau de la Métropole a approuvé une convention avec l'Etat fixant les modalités de réalisation et de financement des travaux nécessaires à la création d'un nouveau poste de commandement sécurité au sein de la Préfecture des Bouches-du-Rhône dans le cadre de l'extension du réseau de Tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre ;
- Les avis des services suite à la consultation inter-administrative et leur prise en compte dans le dossier soumis à l'enquête publique unique ;
- L'avis n°MRAe 010834/AP du 26 février 2026 sur le projet d'extension du réseau de tramway de la rue de Rome vers la place du 4 Septembre, à Marseille (13) ;
- La décision n°E26000014/13 du 18 mars 2026 du président du tribunal administratif de Marseille désignant la commissaire enquêtrice et sa suppléante pour mener la procédure d'enquête publique du projet ;
- L'arrêté préfectoral n°2026-16 du 3 avril 2026 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet d'extension du réseau de tramway de la rue de Rome vers la place du quatre septembre, au bénéfice de la métropole Aix-Marseille-Provence, sur le territoire de la commune de Marseille ;
- Le rapport et les conclusions de la commissaire enquêtrice, et l'avis favorable émis sur le projet d'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome vers la place du quatre septembre notifiés le 15 juillet 2026 par la Préfecture des Bouches-du-Rhône à la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Ouï le rapport ci-dessus

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- L''étude d'impact et les effets induits par le projet sur l'environnement ;
- Les effets positifs induits par le projet sur l'environnement et la santé humaine ;
- Les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement, ainsi que les modalités de leur suivi retenues, telles que plus amplement exposées au rapport de la présente délibération ;
- Les avis des collectivités territoriales et administrations d'Etat qui ont été consultées ;
- L'avis de l'Autorité Environnementale ;
- L'avis favorable de la Commissaire Enquêtrice à l'issue de l'enquête publique portant sur l'utilité publique ;
- Les engagements de la Métropole Aix-Marseille-Provence pour prendre en considération la réserve et les trois recommandations de la Commissaire enquêtrice au titre de la demande de déclaration d'utilité publique ;
- Les motifs justifiant l'intérêt général de l'opération tels que présentés dans le rapport ci-dessus ;
- L'étude complémentaire, prescrite par la commissaire enquêtrice, portant sur l'analyse des besoins de stationnement et visant à étudier l'opportunité des 220 places de stationnement prévues au sein du parking Dessemond ;
- Qu'il convient, au regard de l'ensemble de ces éléments, de poursuivre la réalisation du projet ;
- Qu'il convient, en conséquence d'approuver la déclaration de projet et de se prononcer sur l'intérêt général du projet d'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre, conformément aux dispositions de l'article L.122-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article L.126-1 du Code de l'Environnement.

Délibère

Article 1 :

Est approuvée la présente déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du Code de l'environnement portant sur l'intérêt général du projet d'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre ainsi que les réponses à la réserve et aux recommandations de la commissaire enquêtrice, telles que plus amplement exposées dans la présente délibération.

Est également confirmée, au regard de l'ensemble des éléments exposés, la volonté de la Métropole Aix-Marseille-Provence de poursuivre le projet d'extension du réseau de tramway entre la rue de Rome à la place du 4 Septembre.

Article 2 :

Est pris en compte les principales modifications apportées au projet à la suite de l'évaluation environnementale, des avis recueillis et de l'enquête publique, et s'engage à mettre en œuvre les mesures destinées à éviter, réduire et à compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, ainsi que les modalités de suivi correspondantes, telles que plus amplement exposé dans le rapport de la présente délibération.

Article 3 :

Est déclaré d'Intérêt Général le projet d'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre.

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Article 4 :

Monsieur le Président de la Métropole ou son représentant, est autorisé à demander à Monsieur le Préfet de la Région-Préfet des Bouches-du-Rhône, l'arrêté déclaratif de l'utilité publique du projet d'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre.

Article 5 :

Monsieur le Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence, ou son représentant, est autorisé à solliciter auprès des autorités compétentes toute décision relative à l'obtention d'autorisations administratives préalables à la réalisation des travaux du projet d'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre.

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

Certifié Conforme,
Le Vice-Président Délégué,
Mobilité, Mobilités durables, Transports,
Projet « Quartier Gare Saint Charles », LNPCA

Frédéric VIGOUROUX

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026