

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-08-II

Projet d'extensions
Nord et Sud de la ligne
de tramway T3 à
Marseille

-

Concertation préalable
Du 01 décembre 2022 au 16 janvier 2023

Mathias Bourrissoux
Jean-François Coumel
Garants désignés par la CNDP
Rapport remis le 16 février 2023



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse.....	3
Les enseignements clefs de la concertation	4
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants.....	5
Introduction.....	7
Le projet d’extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 à Marseille, objet de la concertation .	7
Au nord	9
Au sud	10
La saisine de la CNDP	13
Garantir le droit à l’information et à la participation	15
Le travail préparatoire du garant.....	16
Les résultats de l’étude de contexte	16
Les enseignements pour la concertation.....	17
L’élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d’information, de mobilisation et de participation.....	19
Avis sur le déroulement de la concertation.....	25
Le droit à l’information a-t-il été effectif ?.....	25
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	27
Synthèse des arguments exprimés	30
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	30
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet.....	33
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées	34
Recommandations du garant pour garantir le droit à l’information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu’à l’ouverture de l’enquête publique	35
Liste des annexes	36

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 16 février 2023 sous format PDF non modifiable aux responsables du projet pour publication sans délai par leurs soins, sur la page d'actualité dédiée au projet sur le site internet de la Métropole Aix-Marseille Provence (art. R121-23 du Code de l'Environnement) <https://ampmetropole.fr/grands-projets/extension-tramway-nord-sud-2eme-phase-geze-la-castellane-et-la-gaye-la-rouviere/> ainsi que sur la page dédiée à l'opération sur le site Marseille Change <https://www.marseillechange.fr/extension-tramway-t3/>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public, qui le rendra public sur son site internet.

Les responsables du projet publieront de leur côté sous deux mois leur réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par leurs soins (R.121-24 CE) et qui sera publiée sur le site de la CNDP.

Synthèse

La concertation préalable mise en œuvre par la Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) s'est déroulée entre le 01 décembre et le 16 janvier 2023 sur le territoire de Marseille. 3 réunions publiques ont été organisées, notamment sur les secteurs Nord et Sud directement concernés par les propositions de tracé. Ces rencontres, ainsi que les contributions recueillies, ont mis en évidence la dimension complexe et technique du projet, les hypothèses de prolongement soulevant de nombreux enjeux concernant les articulations d'échelles, de projets, de temporalités, dans le but de garantir une transversalité des politiques publiques au service des Mobilités. Par ailleurs, de nombreuses thématiques ont été abordées (économique, foncière, paysagère, circulaire...), le plus souvent par le prisme d'une problématique globale d'insertion mettant en exergue les contraintes topographiques, urbaines, d'usages des territoires traversés.

Bien que de dimension modeste, ce dispositif de concertation a mis en lumière les principales préoccupations, préférences, inquiétudes, des populations et acteurs locaux. En cela, il offre une riche base de travail en vue d'un approfondissement futur, dans lequel la Métropole se projette en 2023, au travers du lancement des études de conception. Pour autant, les échanges ont montré que l'opportunité des extensions est encore très discutée, que les besoins socio-économiques peuvent être approfondis, et que les objectifs de projet méritent d'être formulés plus clairement pour répondre aux attentes des participants (objectif de report modal, vision du schéma circulaire, politique de stationnement et dimensionnement de l'offre, stratégie de rabattement vers les polarités multimodales...)

Toutes ces réflexions méritent d'être travaillées de façon partenariale, en comptant sur la dynamique du plan Marseille en Grand, également sur le désir des populations locales d'être associées au processus d'élaboration du projet. Elles se prêtent à la mise en place d'une concertation continue d'ici l'enquête publique, au principe duquel les garants CNDP espèrent que la Métropole adhérera. Cette concertation continue permettra de tenir le public informé ou de le faire participer en tant que de besoin aux prochaines étapes clés de finalisation du projet avant enquête publique. Au-delà d'un objectif de définition plus précise du projet, cela permettrait de renforcer l'implication partenariale des services de la Métropole, et de poursuivre dans la voie d'une acculturation aux approches de la concertation et de la participation citoyenne.

Les enseignements clefs de la concertation

Des expressions du public qui éclairent précisément la réflexion et les enjeux :

- Une attention ciblée sur les besoins des quartiers Nord, pour renforcer le maillage du territoire et assurer une mobilité sereine pour toutes et tous ;
- Des habitants, acteurs économiques, usagers qui réinterrogent la pertinence et cohérence du système de mobilités dans une vision stratégique des déplacements sur l'aire métropolitaine, et regrettent l'absence d'un prolongement TC lourd en direction de l'hôpital Nord ;
- Une attente d'étroite articulation entre les projets, permettant de faire émerger un projet de territoire au cœur duquel le tram, en tant qu'infrastructure, conforte une stratégie globale de Mobilité ;
- Un débat nourri et intéressé sur le tracé Nord, mettant en évidence les opportunités découlant de la variante « Littoral » du tracé proposé en concertation ;
- Un tracé d'extension Sud très questionné, et un débat porté clairement sur l'opportunité du projet au regard des problématiques d'insertion en découlant ;

Des sujets à approfondir pour apporter des garanties concernant la mise en œuvre du projet :

- Une demande d'approfondissement des besoins socio-économiques, en partenariat avec les acteurs du territoire concernés ;
- Des questionnements très nombreux concernant les enjeux circulatoires et de stationnement ;
- Des inquiétudes relatives à l'insertion du Tram dans une trame urbaine contrainte, en particulier concernant la prise en compte de la problématique foncière, et les procédures à mettre en œuvre pour la lever ;
- Des questionnements concernant l'impact d'une requalification des espaces en accompagnement du tram, et les retombées concrètes que cela peut avoir sur la vie des quartiers (attractivité résidentielle, commerciale, cadre de vie, etc.) ;

Une approche de la concertation à renforcer d'ici l'enquête publique :

- Une absence notable d'AMO Concertation et un portage interne autour d'une équipe resserrée, ce qui limite la capacité d'implication dans la conception et l'animation du dispositif de concertation ;
- Un contexte favorable pour la poursuite d'une concertation approfondie, s'appuyant sur la dynamique partenariale instaurée autour du nouveau GIP Aix-Marseille-Provence Mobilités ;
- Des synergies entre différents projets qui devraient sans doute être travaillées, tout du moins questionnées avec le public, afin de favoriser une réelle cohérence de l'aménagement et du développement des territoires ;

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1 / Détailler les mesures mises en œuvre pour assurer une démarche coordonnée Urbanisme /transport

2 / Apporter des précisions concernant l'impact foncier du projet

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

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

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

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

7 / Apporter des données où des indicateurs de mesure concernant l'impact global du projet sur les activités économiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 / Solliciter la désignation d'un garant CNDP chargé de veiller à la bonne information et participation du public conformément à l'article L121-16-2 du CE

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

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

5 / Développer des échanges réguliers avec les milieux économiques

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

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

Introduction

Le projet d'extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 à Marseille, objet de la concertation

Le projet porté par la Métropole Aix-Marseille Provence est inscrit dans le Plan de Mobilité Métropolitain 2020-2030, document de planification réglementaire qui définit l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises sur une période de dix ans, pour tous les modes de déplacements confondus, afin de lutter contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique. Celui-ci est disponible en ligne à l'adresse www.ampmetropole.fr/missions/mobilite/une-mobilite-de-projets-davenir/le-plan-de-mobilite/

Le prolongement de la ligne T3 s'inscrit dans la continuité de la 1ère phase des extensions de la ligne de tramway T3, actuellement en travaux. La 2e phase vise à poursuivre l'extension du réseau, dans la logique d'un grand axe structurant Nord-Sud. Au Nord, le Tram relierait le pôle d'échange Capitaine Gèze à La Castellane via le lycée St-Exupéry et au Sud, la Gaye à La Rouvière.

Ainsi prolongée, la ligne de tramway T3 desservirait 13 à 14 nouvelles stations.

Elle permettrait notamment de désenclaver les quartiers prioritaires, de desservir les quartiers denses, de renforcer l'accès aux pôles d'emplois et commerciaux et de développer l'intermodalité.



- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

Le maître d'ouvrage est la Métropole Aix-Marseille Provence, par l'intermédiaire de sa Présidente Madame Martine VASSAL, représentée par délégation par la Présidente de la Régie des Transports Métropolitains (RTM) également Conseillère Métropolitaine d'Aix Marseille Provence.

D'un point de vue technique et organisationnel, le projet est piloté par la Direction Projets Métro Tramway, au sein de la Direction du Pôle Infrastructures, elle-même rattachée à la Direction Générale Adjointe Mobilité, Déplacements, Transports et Infrastructures.

L'État, représenté par Monsieur le Préfet des Bouches-du-Rhône, est fortement impliqué dans le financement des projets de transport auquel il participe dans le cadre du plan de soutien « Marseille en Grand ». Il a par ailleurs souhaité créer un groupement d'intérêt public avec la Métropole pour contribuer à la mise en œuvre du plan de soutien de l'État à la Métropole Aix-Marseille-Provence dans le domaine de la mobilité.

Ce groupement constitué autour de l'État et de la Métropole Aix-Marseille-Provence, dénommé « Aix-Marseille-Provence Mobilités », a été créé le 10 février 2022. Il associe aussi également le Conseil régional, le Conseil départemental, les six communes principalement concernées, les représentants du monde économique et des associations d'usagers des transports. Il doit prioritairement :

- garantir l'efficacité opérationnelle du plan de soutien, c'est-à-dire une affectation efficiente des financements de l'État ;
- fournir le cadre d'un travail partenarial entre l'État et la Métropole, en y associant les collectivités partenaires et les représentants des entreprises et des usagers ;
- constituer, plus largement, un lieu d'échange et de concertation avec les acteurs de la mobilité métropolitaine ;

- **Carte du projet ou plan de situation :**



Ci-contre : carte du prolongement de la ligne T3 – Phase 2, permettant de localiser le projet à l'échelle de la Ville de Marseille, et faisant état des propositions de tracés pour le Nord et pour le Sud.

Source : Dossier de présentation du projet élaboré par la Métropole Aix-Marseille-Provence

- **Objectifs du projet**

Les porteurs de projet ont présenté les principaux objectifs listés ci-dessous. Ils ont été énoncés dans le Dossier du Maître d'Ouvrage, et rappelés tout au long de la concertation :

- Développer l'offre de Mobilité de Marseille, en poursuivant l'extension du réseau de tramway de Marseille dans la logique d'un grand axe structurant Nord-Sud ;
- Favoriser l'intermodalité, par le renforcement d'un réseau maillé favorisant les correspondances entre modes et ouvrant l'accès à toutes les destinations tant locales que métropolitaines (liaisons ferroviaires) ;
- Améliorer significativement la desserte par les transports publics de secteurs densément peuplés et confrontés à une croissance démographique importante ;
- Désenclaver les quartiers en Politique de la Ville, et faciliter l'accès des habitants aux emplois et équipements, le long du tracé ;
- Renforcer l'accès aux pôles d'emplois, polarités commerciales et aux grands équipements,
- Rééquilibrer le partage de la voirie et encourager le développement des modes actifs
- Accompagner la transformation urbaine, au travers d'un réaménagement de façade à façade des axes empruntés par le tramway ;
- Viser une intégration urbaine, paysagère et environnementale vertueuse, s'appuyant sur une trame d'espace public qualitative ;
- Améliorer la qualité de l'air et favoriser le report modal.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Au nord

Les études de faisabilité ont permis un recensement de l'ensemble des itinéraires possibles pour l'extension Nord, chacun ayant été évalué sous plusieurs angles. Les analyses ont fait émerger un tracé comportant des variantes, soumises à la concertation. L'opération vise à créer une nouvelle infrastructure de tramway sur une longueur de de 6,3 à 7,1 km.

Le tracé de l'extension Nord s'étend du futur terminus Gèze à La Castellane et comprend deux alternatives de tracé pour 10 à 11 nouvelles stations. Le nouveau tramway s'inscrira dans un tissu urbain hétérogène (grands ensembles, noyaux villageois, grands équipements, sites industriels et zones d'activités), marqué par des nombreuses ruptures topographiques et artificielles (autoroutes, voies ferrées). Le tramway viendra connecter les différents quartiers de Marseille et les relier au reste de la Métropole.

Le tracé Nord vise également à répondre aux objectifs suivants :

- Pouvoir disposer d'un mode de transport collectif performant pour améliorer la desserte de quartiers densément peuplés et l'accès au reste du territoire ;
- Permettre le désenclavement de nombreux Quartiers Prioritaires de la Ville (Castellane-Bricarde, Consolat-Mirabeau, Campagne-Lévêque, Cabucelle) ;
- Offrir une liaison directe vers le centre-ville et les lignes de transport structurantes (TER et métro). Le tramway doit notamment s'intégrer pleinement dans le futur pôle d'échanges multimodal de Saint-André, qui comprendra une nouvelle halte ferroviaire TER, un parking-relais et plusieurs lignes de bus.
- Participer au renforcement de l'attractivité de sites à vocation économique majeur (zone portuaire, zone d'activités Arnavant et Saumaty-Séon, zone d'activités Actisud, zone d'activités de Saint-André).
- Desservir des équipements au rayonnement important (lycée st Exupéry, école de la 2ème chance, collège Rosa Parks, mairie du 15/16, lycée professionnel de la Calade)
- Amplifier une dynamique de renouvellement urbain pour plusieurs quartiers ainsi que des friches industrielles en mutation (Les Abattoirs, Cofrapex) ;
- S'inscrire dans un cadre paysager remarquable, au pied des massifs de l'Estaque et de l'Étoile, et offrir des vues dégagées sur les coteaux ainsi que sur le littoral ;

AU NORD : DE CAPITAINE GÈZE À LA CASTELLANE

VARIANTES DE TRACÉ

Les études de faisabilité ont permis un recensement de l'ensemble des itinéraires possibles pour l'extension Nord, chacun ayant été évalué sous plusieurs angles. Les analyses ont fait émerger plusieurs alternatives de tracé soumises à la concertation



Au sud

D'une longueur de 1,5 km, le tracé proposé ne comprend pas de variantes. Il démarre de la future station de La Gaye, emprunte le chemin de la colline Saint-Joseph puis rejoint le nouveau terminus sur le boulevard du Redon. Il vise à :

- Desservir des zones résidentielles (résidence de l'Allée des Pins et résidence Valmante) et d'emplois importantes (siège de la CPAM chemin Joseph Aiguier) ;
- Irriguer la résidence de La Rouvière (près de 5000 habitants), ainsi que les nombreuses résidences et points commerciaux situés sur le boulevard du Redon ; améliorera la desserte de plusieurs équipements accueillant du public (pôle hospitalier Clairval ainsi que de collèges) ;



- **Coût**

À ce stade d'avancement des études, le coût des travaux de l'opération représente un investissement de 295 à 345 Millions d'euros HT, selon la variante de tracé retenue. Ce coût est hors études et foncier, il intègre les déviements de réseaux et travaux préparatoires, les travaux d'infrastructures, les aménagements urbains, le matériel roulant et les systèmes spécifiques au tramway.

Le coût final de l'opération sera précisé à l'occasion de la poursuite des études, il dépendra des choix techniques et de la définition du tracé.

L'État, le Conseil Régional Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Ville de Marseille seront sollicités pour co-financer l'opération.

Dans le cadre du plan « Marseille en Grand », l'État va attribuer une subvention d'un montant de 103,65 Millions d'euros HT sur cette opération.

- **Contexte du projet**

Une première phase des extensions Nord et Sud est déjà engagée (actuellement en travaux) et sa mise en service est prévue pour fin 2025. Elle comprend :

- L'extension au nord de 1,8 km, depuis l'actuel terminus de la ligne de tramway Arenç au futur pôle d'échange multimodal de Gèze
- L'extension au sud de 4,4 km, de la Place Castellane au futur pôle d'échange multimodal de La Gaye
- La création d'un nouveau centre de maintenance et de remisage à Drôme, permettant d'accueillir 30 nouvelles rames de tramway, et d'un parc-relais de plus de 600 places

La deuxième phase de ce projet d'extensions fait partie des quinze projets structurants pour développer la mobilité identifiés comme prioritaires au titre du volet Mobilité du plan de soutien « Marseille en Grand » annoncé par le Président de la République lors de sa venue à Marseille en Septembre 2021. Le dossier de presse est téléchargeable à l'adresse suivante https://ampmetropole.fr/wp-content/uploads/2022/09/MAMP-2022_DP-Mobilite%CC%81_1an-Marseille-en-grand.pdf

Ces quinze projets bénéficieront d'un financement de l'Etat à hauteur de 1 milliard d'euros, au travers d'une subvention directe de 256 millions d'euros et d'un prêt de 744 millions d'euros. La récente affectation des financements de l'Etat par le GIP Aix-Marseille-Provence Mobilités confirme la priorisation pour le désenclavement des quartiers Nord (80 % de l'enveloppe a été allouée à des projets dans ce secteur). Cela permettant notamment de répondre au besoin de relier les quartiers prioritaires du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU), au regard de la configuration de ce secteur insuffisamment desservi.

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée**

L'objectif principal est une mise en service de l'extension à partir de 2029, selon le planning détaillé ci-dessous. A noter cependant qu'un calendrier potentiellement différent a été évoqué en concertation (échéance 2030-2031 pour la mise en service complète), en fonction des variantes retenues et/ou du phasage de réalisation arrêté. L'objectif porté par tous les acteurs est néanmoins de réaliser le projet dans les meilleurs délais, dans le respect des objectifs arrêtés dans le « Plan Marseille en Grand ».

Les études de faisabilité pour les extensions ont été finalisées en septembre 2022. Le lancement d'un concours pour la maîtrise d'œuvre est prévu sur 2023, pour un démarrage des études détaillées fin 2023. A l'issue du concours, le prestataire désigné assurera la conception et le suivi des travaux de l'opération.

A l'issue des études d'avant-projet, le projet sera à nouveau présenté au public dans le cadre de l'enquête publique en vue de l'obtention de l'arrêté d'utilité publique, préalablement aux travaux d'infrastructures.



- **Schéma décisionnel**

En tant qu'Autorité organisatrice unique de la mobilité durable (AOM) sur son territoire, la Métropole Aix-Marseille-Provence est compétente et souveraine pour définir les suites à donner au projet d'extensions. Dans les deux mois suivant la publication du bilan des garants, la Métropole devra néanmoins répondre aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans celui-ci (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre devra être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet de la Métropole.

Les choix réalisés par la Métropole à l'issue de la concertation feront l'objet d'une délibération du conseil métropolitain d'Aix-Marseille Provence.

La métropole a mentionné son souhait de poursuivre les échanges tout au long des études de conception avec les publics, les acteurs locaux et institutionnels afin de partager les objectifs attendus du projet et recueillir les avis déterminants pour l'opération.

Dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, la Métropole a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir cette participation continue du public d'ici l'ouverture de l'enquête publique.

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

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

La réalisation de cette phase 2 d'extension de la ligne de tramway de Marseille est soumise à l'organisation d'une concertation préalable en application de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme et des articles L 121-8 et suivants du Code de L'environnement.

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

C'est ce que la Métropole Aix-Marseille-Provence a fait par délibération n° MOB-006-1207022CM du 30 juin 2022, portant décision d'organiser elle-même une concertation préalable sur le fondement de cet article et de solliciter un garant auprès de la CNDP.

Ne souhaitant pas saisir la CNDP, La Métropole Aix-Marseille-Provence se devait légalement (selon les modalités des articles L 121-8 II et R 121-3 du Code de l'Environnement) de rendre public son projet par voie de presse, ce qu'elle a fait par publication dans la presse locale La Provence le 5 juillet 2022 ainsi que dans le journal national Les Echos le 6 juillet 2022 Cet avis a également fait l'objet d'une publication sur le site de la CNDP.

Cette publication a ouvert un délai imparti de deux mois pendant lequel la CNDP peut être saisie en lieu et place du Maître d'ouvrage dans les conditions décrites par l'article L. 121-8, II (par 10 000 ressortissants de l'Union européenne résidents en France, 10 parlementaires, une collectivité territoriale, ou une association agréée au niveau national). Ceci n'a pas été le cas.

La Métropole Aix-Marseille-Provence peut dès lors organiser elle-même la concertation suivant les modalités de concertation préalable approuvée le 05 mai 2022 par délibération n°MOB 003-1172722CM.

Les garants constatent que le choix fait par la Métropole Aix-Marseille-Provence, en ne saisissant pas la CNDP initialement mais en la sollicitant pour une désignation de garants, est pour le moins peu habituel pour un tel projet de tramway, à la fois structurant pour le territoire, fortement attendu et relevant d'un investissement significatif (coût avoisinant les 400 millions d'euros hors foncier). Tout en apportant souplesse et liberté au maître d'ouvrage, ce cadre juridique n'offre pas un niveau de garantie plus élevé pour le public, le porteur de projet restant seul dépositaire des modalités de concertation.

Par ailleurs, les garants prennent acte des modalités de concertation préalable minimales sur lesquelles la Métropole s'est engagée par délibération en Conseil de Métropole le 5 mai 2022, et qui sont les suivantes :

- une réunion publique de lancement de la concertation ;
- une exposition publique d'une durée de 4 semaines notamment dans les locaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence et des mairies des arrondissements concernés ;
- un registre papier sera disponible sur les lieux d'exposition et un registre numérique sera mis en place afin de recueillir les avis du public sur toute la durée de la concertation ;

Au final, la lecture conjointe des modalités définies, ainsi que des choix de procédures privilégiés, ne démontrent pas une volonté affirmée d'investir un espace de concertation autour de ce projet. Les garants espèrent que la Métropole saura capitaliser la démarche pour instaurer progressivement des dispositifs plus ambitieux lors de prochaines procédures.

• **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 07 septembre 2022 la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable en application du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement et a désigné Messieurs Mathias Bourrissoux et Jean-François Coumel comme garants de la concertation préalable sur le projet d'extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 à Marseille.

L'alinéa II de l'article L.121-8 du code de l'environnement précise que les projets qui répondent aux critères qui y sont définis « sont rendus publics par leur maître d'ouvrage, qui en publie les objectifs et caractéristiques essentielles et indique sa décision de saisir ou de ne pas saisir la Commission nationale du débat public. Il précise également les modalités de concertation qu'il s'engage à mener dans l'hypothèse où la commission ne serait pas saisie ».

Dans le cadre du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les garants doivent rendre publiques leurs préconisations et leur prise en compte par le porteur de projet.

Cet article précise en outre qu'en l'absence de saisine de la CNDP concernant ce projet par des tiers dans un délai de deux mois à compter de sa publicité, la concertation est menée par le maître d'ouvrage (MO) sous l'égide d'un garant dont il demande la désignation à la CNDP conformément aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du code de l'environnement. C'est ce cas de figure qui a conduit la CNDP à désigner les deux garants susnommés.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentifs aux points suivants indiqués dans leur lettre de mission :

- Des délais envisagés par le porteur de projet pour débiter la concertation qui ne semblent pas compatibles avec le temps nécessaire à consacrer à une analyse du contexte permettant de proposer des modalités de concertation adaptées aux enjeux principaux ;
- L'enjeu de mobilisation des habitants des quartiers desservis par l'extension du tramway, notamment au nord, ces populations étant traditionnellement peu associées aux décisions et réflexions ;
- Le besoin d'adapter les outils de la concertation en vue de permettre la participation effective des habitants et acteurs locaux à la concertation ;
- d'intégrer aux débats les acteurs les plus éloignés des travaux mais futurs usagers, d'associer les salariés des pôles d'activités qui seront desservis et les usagers des grands équipements desservis ;
- de bien articuler les modalités de concertation, les travaux d'extension se situant dans des quartiers distincts et très différents (quartiers populaires au nord, plus résidentiels au sud) ;

Par ailleurs, rappelons que les garants veillent à ce que la concertation préalable intègre les dispositions de l'article L.121-15-1 du code de l'environnement, et permette de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Même dans le cadre du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement, ou la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage, le rôle des garants n'est cependant pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. Ils sont prescripteurs des modalités de la concertation que le porteur de projet est libre de suivre ou non. Les garants ne sont pas responsables de ses choix mais de la qualité de leurs prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Le travail préparatoire du garant

Les résultats de l'étude de contexte

Confrontés à des délais très resserrés, les garants ont dû réaliser une étude de contexte rapide et de portée limitée, ciblée principalement sur les acteurs institutionnels, ainsi que quelques acteurs économiques et représentants de CIQ concernés directement par le tracé. Cette étude de contexte a mis en lumière plus particulièrement les points suivants :

Un contexte politique singulier et relativement consensuel, un an après l'annonce présidentielle du « Plan Marseille en Grand » devant permettre d'accélérer le développement de la ville de Marseille. Tous les acteurs présents autour du dossier (Etat, Métropole et Ville) affichent une détermination commune pour porter rapidement un projet qui apporterait en particulier une contribution notable à l'amélioration de la desserte des quartiers Nord de Marseille.

Au-delà de cette intention partagée, les volontés de « rattraper le retard », d'« agir vite », apparaissent également comme des leitmotivs en cours d'entretiens. La priorité affichée est clairement de combler rapidement les manques accumulés sur plusieurs décennies en matière d'investissement dans les infrastructures de transport. Le soutien financier apporté par l'État est vu comme une opportunité pour ce faire, mais également comme un possible levier pour faire encore plus, ce qui fait apparaître de nombreuses velléités locales pour porter le Tram plus loin dans les quartiers Nord, en direction du PEM St-Antoine.

Aussi, ce projet prend place dans une actualité très riche, au risque d'apparaître comme « un dossier parmi d'autres », alors que la simultanéité des annonces et des projets (concertation à venir sur la branche tramway dite « du 4 septembre », nouvelle ligne vers la Belle-de-Mai, volonté de développer une liaison par câble vers l'hôpital Nord)) peut déjà perturber la lecture qu'à le public des investissements annoncés, des stratégies associées, priorités réalisées, et temporalités visées.

Aussi, ce projet d'apparence plutôt consensuel, est néanmoins porteur de nombreux enjeux spécifiques à prendre en compte. L'analyse des garants appuyée sur leur étude de contexte est la suivante :

Quoi qu'il en soit des distinctions évidentes entre Quartiers Nord et Sud, le vaste territoire traversé est globalement contraint, très fracturé, à la topographie « chahuté ». Cela rend les liaisons difficiles et génère de nombreuses incertitudes quant aux tracés à privilégier.

Le tissu urbain s'est structuré à partir d'une trame viaire ancienne, suivant une urbanisation globalement anarchique juxtaposant les styles et les époques dans des espaces resserrés, ce qui rend tout projet d'aménagement nécessitant une intervention lourde plus délicat. Et implique une intervention foncière conséquente pour transformer les quartiers, avec les couts, aléas, désagréments et éventuels conflits que cela peut susciter parmi les populations.

On constate une mixité fonctionnelle importante au sein des quartiers entre secteurs d'emplois et résidentiels, ce qui donne lieu à une grande diversité de situations. On note par ailleurs de nombreux secteurs singuliers, porteurs d'identités urbaines fortes (grands ensembles mais aussi résidences fermées, petit pavillonnaire et zones d'activités) et des zones non bâties (friches ou naturelles) importantes de par leur inscription dans le grand paysage.

L'enjeu de connexion aux zones résidentielles restent prépondérant, avec sur l'extension Sud un objectif de desserte de la copropriété de la Rouvière, et au Nord une articulation forte à trouver avec les

Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV), nombreux sur le parcours, et qui font l'objet de projets complexes de renouvellement urbain intégrant des problématiques spécifiques.

La problématique socio-économique est importante, notamment sur le tracé Nord qui concerne un bassin d'emploi conséquent (Zone Franche Urbaine notamment) et soulève des enjeux d'interface Ville/Port. Il existe par ailleurs des noyaux villageois dynamiques, une frange urbaine et industrielle d'arrière-port complexe traduisant une proximité forte entre économies résidentielles, commerciales, industrielle et logistique : les quartiers accueillent de petites activités fragiles plus ou moins formelles, le territoire abrite également sur de grande superficie des économies dynamiques (services, logistique, etc.) ainsi que des activités « lourdes » héritées du passé.

Au regard de ces différents éléments, nombre d'acteurs s'inquiètent pour le tracé Nord d'un manque d'approche structurante de type « Projet de territoire » permettant au-delà de l'aménagement de l'infrastructure de transport, de porter une stratégie intégrée de développement durable dans un secteur qui souffre d'un manque d'investissement global. Certaines voix s'élèvent pour demander à ce que cette concertation soit donc :

Une occasion pour mettre tout le monde (collectivités, Etat, acteurs économiques, organisations locales) autour de la table des réflexions, afin de concevoir un projet partagé permettant de faire émerger des priorités de développement territorial ; avec le souhait que le tram soit perçu comme un levier pour la constitution d'un projet de mobilité et d'aménagement global, dont il constituerait le lien fédérateur.

Un débat élargi, au-delà des variantes de tracé, à des questionnements structurants sur l'évolution du territoire et les dynamiques à conforter, permettant de réfléchir notamment à des stratégies d'aménagement et à la définition de périmètres d'intervention foncière.

Un temps pour mieux qualifier et caractériser les effets directs et indirects que pourrait avoir cette extension sur les mobilités, mais aussi sur d'autres politiques publiques à enjeux comme les attractivités économique, commerciale, résidentielle. Également d'autres thématiques sur lesquelles travailler en amont de l'enquête publique : enjeux de qualité urbaine, logistiques, environnementaux (en lien avec l'instauration de la Zone à Faibles Emissions Mobilité par exemple).

Les enseignements pour la concertation

Compte-tenu de ces principaux éléments d'analyse, les garants ont retenu des points d'attentions spécifiques concernant les modalités d'information et de concertation à mettre en place :

La dynamique politique découlant de l'accord consensuel trouvé entre Etat et collectivités autour du plan Marseille en Grand est une opportunité pour un bon déroulement de la concertation ;

La multiplicité des projets et annonces en matière de Mobilité impliquent cependant une grande vigilance quant à la compréhension que pourront avoir les publics de ce projet d'extension, qui doit pouvoir être débattu dans tous ses aspects et séparément d'autres réflexions portées par ailleurs (notamment éventuelle phase 3 d'une extension permettant de rejoindre St-Antoine) ;

De la même manière, ce projet de mobilité doit être appréhendé aux bonnes échelles territoriales et ne pas être réduit à un projet d'infrastructure de transport de proximité, ciblant uniquement les enjeux de tracé sur les arrondissements directement traversés. Les habitants, usagers, professionnels et acteurs locaux métropolitains au sens large sont potentiellement concernés par ce projet, et doivent pouvoir en être informés ;

La contribution de ce projet au désenclavement des quartiers les plus éloignés, et l'opportunité de ces extensions pour améliorer la desserte des Quartiers Nord en particulier reste discutée, alors même que l'histoire locale retiendra l'absence de prolongement du Métro au-delà de son terminus actuel à Capitaine Gèze au Nord, ainsi que la suspension des études concernant la desserte de la vallée de l'Huveaune (M2 vers St-Loup). Un état de fait qui suscite des regrets mais soulève aussi nombre de suppositions ou suggestions pour l'avenir, ce qui interroge le modèle TSCP à privilégier et par conséquent l'opportunité des choix proposés en concertation.

Les variantes soumises à la concertation, ainsi que le tracé en général, sont des sujets évidents du débat mais de nombreuses autres thématiques devraient être approfondies, car inhérentes à une réflexion qualitative et transversale portant sur un projet global de mobilité territoriale. Cette attente forte, exprimée très clairement par les personnes rencontrées, va dans le sens d'un approfondissement des thématiques environnementales, économiques, d'aménagement, etc...

Les populations locales, mais aussi certains acteurs décisionnels locaux de proximité, chambres consulaires et corps de représentations intermédiaires, indiquent être très peu informés du projet et dans l'attente d'une concertation sur le fond, permettant d'éclairer tous les enjeux.

Ces mêmes acteurs rappellent que la culture de la concertation est peu ancrée au niveau local (peu de précédents en la matière, tout particulièrement sur des projets de transports), et que la démarche mérite donc un investissement conséquent de la part de la Métropole, en tant que porteur du projet.

Le jeu multi-acteurs reste complexe, nécessitant dialogue et coordination entre différentes directions mais aussi entre maîtrises d'ouvrage. A ce titre, le projet d'aménagement du Boulevard Urbain Sud, avec ses déboires et incertitudes, constitue une expérience malheureuse que nombre d'acteurs invitent à méditer.

Enfin, alors même que les caractéristiques géographiques, sociales et urbaines du territoire sont déjà très contrastées, complexes à saisir, globalement « difficiles », les garants entendent le fort sentiment d'abandon exprimé par les populations (des quartiers Nord tout particulièrement et des quartiers Sud dans une moindre mesure), vécu comme le résultat d'un manque d'écoute et de considération qui alimente la défiance vis-à-vis des pouvoirs publics. Il est nécessaire de tenir compte de ces perceptions et représentations, en s'assurant en premier lieu que la concertation puisse être sincère et transparente, premier fondement à respecter dans l'espoir que les publics accordent leur confiance à la démarche.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Demande de révision du calendrier de la concertation

Les garants ont pu rencontrer rapidement le porteur de projet le 23 septembre pour une première réunion de prise de contact, dans la foulée de la désignation officialisée par lettre de mission en date du 15 septembre. A cette occasion, le sujet du calendrier a été immédiatement évoqué, les garants souhaitant rediscuter les dates prévisionnelles d'une concertation censée être achevée avant les congés de fin d'année 2022. Tout en entendant la volonté exprimée par la Métropole d'avancer au plus tôt les échéances, les garants ont demandé une remise à plat de ce calendrier afin de pouvoir réaliser correctement leur mission, notamment engager une étude de contexte permettant de contribuer sur le fond aux modalités de concertation. Par ailleurs, les garants ont pointé certains prérequis impliquant un travail préalable de la part des équipes de la Métropole (voir plus loin).

Ces échanges ont permis de convenir d'un léger décalage, donnant lieu au calendrier suivant :

- Etude de contexte des garants entre le 23 septembre et le 21 octobre 2022 ;
- Arrêt des modalités de concertation avant le 07 novembre, pour pouvoir tenir le délai de publication de l'avis légal au plus tard le 15 novembre 2022 ;
- Concertation préalable entre le 01 décembre 2022 et le 16 janvier 2023 inclus ;

Limites d'un processus contraint par le temps

Tout en reconnaissant l'effort réalisé par la Métropole afin d'aboutir à un compromis autour des dates de concertation, les garants regrettent néanmoins que cette phase préparatoire ait été menée selon un rythme incompatible avec les exigences d'un travail approfondi de terrain permettant d'accompagner au mieux le processus. Evoquées dans la précipitation, les propositions d'adaptation des modalités de concertation permettant de tenir compte des retours du terrain n'ont pas pu être pleinement réfléchies et étudiées. Ce qui amène à considérer les limites suivantes :

- Un manque de retour des acteurs au stade de la consultation en phase amont, notamment dans le cadre d'une étude de contexte qui aurait pu être plus approfondie ;
- Des pistes de travail évoquées dans le cadre de l'étude de contexte qui ont été insuffisamment explorées, en raison des délais (notamment modalités « d'aller vers » les habitants en complément des réunions publiques) ;
- Des demandes de rendez-vous restées sans réponses ou non honorées de la part du porteur de projet, notamment suite aux demandes des garants (exprimées officiellement par courrier) de pouvoir rencontrer d'autres services de la Métropole concernés en premier lieu par le projet (Direction générale des services, DGA Développement Economique et Attractivité, DGA Développement Urbain & Stratégie Territoriale) ;
- Un délai ne permettant pas de consulter en amont de la concertation le Préfet délégué à la mise en œuvre du plan « Marseille en Grand » ;
- Un faible recours aux garants lors de cette phase préparatoire, ce qui n'a pas toujours permis d'échanger en temps et en heure sur des sujets importants (outils de communication notamment, modalités d'invitation et nature des listings utilisés, etc.), un dialogue plus étroit aurait certainement permis d'être plus réactif dans l'accompagnement et d'être « force de proposition » ;
- Une capacité d'action limitée de part et d'autres, avec des prises d'initiatives des garants qui n'ont pas pu aboutir dans les délais, notamment dans leur volonté initiale de relayer au plus près des quartiers les informations en s'appuyant sur les acteurs relais et les représentants de l'Etat présents dans les Quartiers Prioritaires de la Ville ;
- Des actions engagées mais qui n'ont pas débouchées officiellement dans les délais, ou qui n'ont pas pu être pleinement inscrites au stade de la publication légale des modalités de

concertation (sollicitation du Conseil de Développement de la Métropole, sollicitation du Conseil Métropolitain des jeunes, officialisation de l'atelier à destination des acteurs économiques) ;

Par ailleurs, sans effacer les faiblesses du processus, les garants souhaitent souligner d'autres aspects qui pourront contrebalancer le jugement précédent, tout particulièrement :

- La capacité d'écoute de la Direction Projets Métro-Tramway ;
 - La disponibilité de la cheffe de projet en charge du dossier, qui a toujours été réactive dans la relation avec les garants ;
 - La volonté de la Métropole de solliciter directement les autres partenaires institutionnels (Ville de Marseille ainsi que les Mairies des 9e/10e arrondissement et des 15e/16e arrondissements) pour connaître leurs souhaits/exigences vis-à-vis de la concertation à venir, et tout particulièrement leurs attentes concernant d'éventuelles modalités complémentaires permettant de renforcer le dispositif. La Métropole ne peut aucunement être mise en défaut sur ce point, puisque aucune demande spécifique n'est remontée officiellement suite aux entretiens d'étude de contexte, pas plus auprès des services que des garants.
- Les recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

Demande d'élaboration d'un dossier de présentation du projet

Les garants ont exigé qu'un dossier de présentation du projet soit élaboré pour la concertation, en complément des panneaux d'exposition initialement prévus par le maître d'ouvrage comme seuls supports de la concertation publique, exposés sur les lieux d'accueil de la concertation et mis en ligne.

Il appartient aux garants d'accompagner et de guider le porteur de projet dans l'élaboration de ce dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public. Les garants ont donc insisté pour que ce dossier puisse être aussi complet que possible, édité à la fois en format papier et numérique, puis distribué largement lors des réunions de concertation.

Sachant que ce dossier de concertation est un socle minimal à respecter au regard des dispositions légales découlant du Droit à l'information des publics, les garants s'étonnent que la Métropole Aix-Marseille-Provence n'ait pas intégrée d'elle-même cette exigence plus en amont, ce qui aurait permis d'en partager plus sereinement le contenu.

Au regard des délais, la conception de ce dossier « socle » a été fortement contrainte, et les retours des garants limités au regard des ajustements qui auraient pu être apportés, même à la marge.

Demande d'intégration des acteurs économiques dans la concertation

A la demande des garants, et en complément du dispositif de concertation initial, la Métropole a prévu l'organisation d'un atelier spécifique à destination des acteurs économiques. L'étude de contexte ayant permis de noter une forte attente de leur part d'être informés et associés au projet. Par ailleurs, compte-tenu de l'importance d'enjeux économiques prégnants et diversifiés (desserte des bassins d'emploi, attractivité économique globale, impact sur les activités existantes et sur la création de nouvelles activités, incidences foncières, conciliation avec l'activité industrielle ou logistique des quartiers traversés, articulation avec les dynamiques de régénération urbaine et commerciale...) il paraissait important de proposer un espace de réflexion dédié. En la matière, les garants ont souligné l'importance du retour d'expérience que constitue le projet d'extension phase 1 (Place Castellane / La Gaye), et le besoin de tenir compte des observations et réserves déjà formulées suite à l'enquête publique menée en 2020.

Proposition de permanence publique des garants

En complément des modalités proposées, les garants ont souhaité à leur initiative proposer des temps de rencontre avec les garants dans les mairies de secteurs concernées pour offrir au public une opportunité d'échange ou de libre expression complémentaire à la réunion publique organisée dans chacun des secteurs. Les garants ont formulé cette demande :

- Partant du principe que les temps de réunions publiques ne sont pas suffisant pour garantir une libre expression de tous les publics ;
- Constatant qu'aucun espace d'échange complémentaire de type « atelier » ou dispositif « d'aller vers » n'est prévu pour accueillir cette parole ;
- Sachant que tous les publics n'utilisent pas le registre de concertation numérique mis à disposition pour s'exprimer, et que de nombreuses personnes préfèrent encore s'adresser directement de personne à personne, ou inscrire leurs avis et observations par écrit sur papier ;

La Métropole a répondu positivement à cette proposition, et a officiellement ajouté au dispositif de concertation des temps de permanence des garants de la concertation en Mairies de secteurs des 9^e/10^e et des 15/16^e arrondissements pour encourager la participation du public.

Sujets portés à la concertation

Partant des enseignements de l'étude de contexte, les garants ont souhaité que la Métropole intègre les demandes suivantes au stade de préparation du dossier de présentation du projet :

- Adopter une approche informative très transparente sur l'état d'avancement de la réflexion, y compris en présentant les questionnements non arbitrés à ce stade par la Maîtrise d'ouvrage ;
- Evoquer le lancement d'une étude d'opportunité et de faisabilité relative à l'extension du tramway de La Castellane au PEM Saint-Antoine prévue en 2023, sans que cela fasse toutefois l'objet des débats ;
- Reprendre les contenus présents dans la synthèse de l'étude de faisabilité finalisée en août 2029, pour restituer l'essentiel du dossier aux participants ;
- Présenter précisément les variantes portées au débat, en apportant des éléments d'éclairages permettant une étude comparative des caractéristiques de chaque variante, et en intégrant à la présentation une grille d'analyse multicritères ;
- Intégrer une partie relative à l'insertion du projet et ses principaux impacts, afin de présenter les principes de réorganisation des circulations tous modes et du stationnement, les études d'insertion et les principaux impacts, en utilisant autant que possible des planches illustrées permettant aux publics de se repérer.
- Sachant que l'ensemble des itinéraires envisageables sont très contraints en termes d'emprises, les garants souhaitent que les présentations permettent de comprendre comment le tramway devra donc s'insérer dans un projet de mutation globale du quartier, au prix d'acquisitions foncières et de démolitions potentiellement importantes.
- Détailler une partie relative à la planification urbaine permettant de comprendre les enjeux d'aménagement du territoire, et donnant à voir une approche coordonnée Urbanisme /transport. Au-delà des informations relatives au tracé et à la future infrastructure de transport, la problématique soulevée par les garants consiste à délivrer en concertation une vision globale de type projet de territoire, permettant de voir comment la ligne de Tram sera un levier de transformation positive des quartiers participant à l'amélioration de la qualité de vie et apportant des réponses aux objectifs de création de logements, d'emplois, d'espaces publics...

- La prise en compte des recommandations par le/la responsable du projet

Le porteur de projet s'est montré à l'écoute des propositions des garants formulées au cours de cette phase préparatoire, ce qui a permis à la marge de renforcer les premières modalités votées par délibération en Conseil de Métropole le 5 mai 2022. La contrainte temporelle n'a pas permis néanmoins d'aboutir à un dispositif véritablement plus étoffé, s'appuyant sur d'autres moyens que les réunions publiques. L'investissement des équipes des porteurs de projet a constamment été contraint par cet enjeu calendaire qui a dicté tout autant le tempo que les ambitions, que l'on qualifiera de « minimales » dans l'objectif de garantir le droit à l'information et l'expression des publics.

Pour appuyer ce propos, les garants se doivent de souligner l'écart perceptible entre les modalités « standards » appliquées partout ailleurs à l'échelle du territoire nationale, et le dispositif de concertation finalement adopté pour le présent projet. En effet, une étude comparative de l'ensemble des projets de trams (créations de lignes comme extensions) portés en concertation ses trois dernières années en France viendrait illustrer ce propos, en démontrant la spécificité du contexte marseillais. Projet d'extension du tramway du Havre, nouvelles lignes de tramway T9/T10 à Lyon, projet d'extension du réseau de tramway de la Communauté urbaine Caen la Mer, projet de lignes nouvelles de tramway à Nantes, projets de lignes de tramways sur Lille et sa couronne, etc... Tous les projets garantis par la CNDP ses dernières années font l'objet de dispositifs de concertation complets, hybridant ateliers thématiques, réunions publiques, marches exploratoire, stand mobiles, permanences...

Ceci étant dit, il est nécessaire de revenir sur le dispositif de concertation mis en œuvre, articulant modalités de communication et de participation du public, et décrit ci-dessous dans ses grandes lignes.

Les modalités mises en œuvre pour informer le public sur le projet et la concertation

Information réglementaire du public :

- Publication de l'avis de concertation sur le site institutionnel de la Métropole Aix-Marseille-Provence le 10/11/2022 (<https://ampmetropole.fr/metropole/je-participe/concertations-publiques/>)
- Parution de l'avis de concertation dans le journal La Provence le mardi 15/11/2022
- Affichage d'un avis de concertation dans les lieux de la concertation : mairie des 9e /10e arrondissements : mairie des 15e/16e arrondissements : Pharo, siège institutionnel de la Métropole ;

Presse :

- Communiqué de presse officiel d'Aix-Marseille-Provence diffusé le 30/11/2022 ;

Communication digitale :

- Mise en ligne d'un article dédié sur le site internet de la Métropole
- Création d'une page d'actualité concernant la concertation préalable, remontée sur la page d'accueil du site de la Métropole en amont de la concertation préalable, avec l'avis de concertation et le dépliant de la concertation ;
- Création d'une page dédiée à l'opération sur le site « Marseille Change », site de la Métropole dédié aux grands projets sur la Ville de Marseille. <https://www.marseillechange.fr/extension-tramway-t3/>
- Bannière web sur le site Made in Marseille (en rotation du 5/12/2022 au 11/12/2022) ;

Réseaux sociaux :

- Mise en ligne de plusieurs posts de Novembre 2022 à janvier 2023 sur tous les réseaux sociaux de la Métropole (Facebook, LinkedIn, Instagram, Twitter) ;
- Publication le 28/11/2022 ou 29/11/2022 pour annoncer le lancement de la concertation préalable à venir et les trois dates de réunions publiques ;
- Publication sponsorisée sur Facebook le 1/12/2022 et le 13/12/2022 pour plus de visibilité ;

- Posts et « stories » publiés régulièrement sur la durée de la concertation, avec annonces des réunions publiques et renvoi vers la page du registre numérique (1/12/2022, 5/12/2022, 8/12/2022, 19/12/2022, 06/01/2023) ;
- Relances régulières pour annoncer les réunions publiques

Campagne d'affichage public :

- Affichage du mercredi 30 novembre 2022 au mardi 13 décembre 2022 sur l'ensemble des stations du réseau de tramway de Marseille (102 faces, format panneaux abribus) ;

Dépliant d'information :

- Tirage d'un flyer à 1500 exemplaires, présentant le projet et le déroulé de la concertation ;
- Mise à disposition du flyer dans les lieux de la concertation, en complément des panneaux d'exposition du projet et du dossier de concertation ;
- Mise à disposition du flyer au sein des 14 bureaux de proximité des arrondissements concernés ainsi qu'au sein de la CCI AMP (palais de la Bourse) ;
- Les dépliants ont également été mis à disposition lors des réunions publiques et sur les sites web ;

Dossier de présentation du projet :

- Proposé en format papier lors des rencontres, déposé dans les mairies de secteur ainsi que sur le registre numérique ;

Panneaux d'exposition :

- 6 panneaux disposés dans chacune des mairies de secteurs concernées ;

Relai des acteurs locaux :

- Publication sur le site internet de la Mairie de secteur des 09^e et 10^e arrondissements (le 01 décembre) ;
- Mise en ligne d'un article sur le lancement de la concertation sur la page d'accueil du site internet de la mairie de secteur des 15^e et 16^e arrondissements (le 29 novembre 2022) ;
- Affichettes annonçant la réunion publique du 8 décembre 2022 disposées par la mairie de secteur du 15/16 dans les 14 maisons municipales d'arrondissement du secteur ;
- Affichettes annonçant la réunion publique du 6 janvier 2023 disposées par la mairie de secteur dans les maisons de quartier du Redon et du Cabot, ainsi que d'autres lieux (portail sur voie du parc de la Mathilde, de la Rouvière, du collège Sylvain Menu, des locaux de l'URSAFF, du gymnase de l'allée des pins, des arrêts de bus de la Gaye, et transmise par courriel aux écoles du secteur) ;
- Posts de la Métropole relayés par la mairie de secteur 15/16, par la RTM, par la CCI, sur leurs réseaux sociaux respectifs ;

Les modalités d'expression du public pendant la concertation

- Trois réunions publiques organisées au siège de la Métropole et dans chacun des secteurs ;
 - 10 intervenants dans le public lors de la réunion publique au siège du Pharo
- Le registre numérique en ligne, permettant de déposer son avis/ commentaire ;
 - 1029 contributions numériques déposées pendant la concertation
- Le registre papier disposée dans les mairies de secteur, en accompagnement des panneaux d'exposition
 - 32 contributions papiers (toutes sur le registre déposé en mairie du 9/10), certaines étant signées sans contenu ;

- Les permanences réalisées par les garants de la concertation CNDP ;
 - o 15 personnes rencontrées lors de ces échanges en mairies de secteur, certaines ayant déposé parallèlement un avis en ligne ;

Le dispositif de concertation :

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

CONCERTATION PUBLIQUE

DU 1^{er} DÉCEMBRE 2022 AU 16 JANVIER 2023

INFORMEZ-VOUS ET EXPRIMEZ-VOUS

DÉPOSER UN AVIS



- 🌐 **Concertation en ligne :**
www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2
- 📄 **Registres papier dans 3 lieux dédiés à la concertation**

LIEUX D'EXPOSITION

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

Mairie des 15^e/16^e arrondissements
du lun. au ven. 8h30-12h00 / 13h30-16h30
246, rue de Lyon
13015 Marseille

Mairie des 9^e/10^e arrondissements
du lun. au ven. 8h30-11h45 / 12h45-16h30
150, boulevard Paul Claudel
13009 Marseille

RÉUNIONS PUBLIQUES

Jeudi 1^{er} décembre 2022 à 18h

à la Métropole Aix-Marseille-Provence
Hémicycle du Pharo
58, boulevard Charles Livon
13007 Marseille

Jeudi 8 décembre 2022 à 18h

Salle de conseil
de la Mairie des 15^e/16^e arrondissements
Parc François Billoux - 246, rue de Lyon
13015 Marseille

Vendredi 6 janvier 2023 à 17h30

Au gymnase
de la l'école de la Rouvière
83, boulevard du Redon
13009 Marseille

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.nes, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Concernant la qualité de l'information apportée en concertation

Positivement, les garants constatent que le porteur de projet respecte bien les obligations d'une concertation préalable, en partageant sa réflexion en amont de la prise de décision, à un stade où le projet est encore peu défini.

Le dossier de présentation s'inscrit globalement dans cette approche « ouverte » faisant état du projet au conditionnel, et n'oubliant pas de questionner l'opportunité du projet, tout en indiquant les alternatives non retenues à ce jour, et les autres hypothèses qui pourraient être étudiées.

Le support de présentation projeté lors des réunions publiques constituait une compilation synthétique et fidèle des informations contenues dans le dossier de présentation du projet.

Par ailleurs, les garants ont apprécié que leur recommandation visant à présenter précisément les variantes soit entendue, ce qui amène à partager avec le public une première grille d'analyse multicritère.

Le public a pu disposer d'une information portant sur le tracé, ses variantes, les caractéristiques principales d'une plateforme Tram et du matériel, soit des connaissances rattachées à une compréhension de l'infrastructure de transport.

Néanmoins, on regrettera que certains aspects fondamentaux n'aient pas été plus précisément abordés dans le dossier de présentation, notamment les enjeux d'aménagement du territoire, économiques, circulatoires... On s'étonnera également que les présentations ne proposent pas une vision plus métropolitaine des enjeux de connexion et de desserte, au regard du positionnement stratégique des quartiers Nord dans le grand territoire par exemple. Cette articulation des échelles manque dans les communications réalisées, tout comme l'explication des enjeux du report modal et ses conséquences sur le fonctionnement urbain.

A ce stade, les garants constatent donc qu'il s'agit d'un premier partage de connaissance très ciblé sur la problématique d'insertion de la plateforme Tram dans son environnement direct, soit une approche assez éloignée d'un projet de Mobilité globale au service du territoire. Ces aspects devront être plus fortement portés en phase de préparation de l'enquête publique.

Par ailleurs, au regard des enjeux pointés en restitution de l'étude de contexte, il apparaît nécessaire de donner plus de place à deux types de contenus, nécessaires à la bonne compréhension du public :

- L'insertion du projet et ses principaux impacts aurait pu être mieux traitée afin de présenter les principes de réorganisation des circulations tous modes et du stationnement, les études d'insertion et les principaux impacts.
- Sachant que l'ensemble des itinéraires envisageables sont très contraints en termes d'emprises, les garants auraient aussi souhaité que les présentations permettent de comprendre comment le tramway devra s'insérer dans un projet de mutation globale du quartier,

au prix d'acquisitions foncières et de démolitions potentiellement importantes. Ces données sont manquantes à ce stade, que ce soit sous forme d'hypothèses stratégiques, ou spatialisées.

Les garants constatent aussi que la Métropole n'a pas souhaité partager des profils en coupe permettant au public de se représenter à la fois les contraintes existantes, et les hypothèses de partage de l'espace et de redistribution des usages sur les différentes « sections types » du tracé. Ces illustrations travaillées dans le cadre de l'étude de faisabilité de 2019 auraient pourtant permis au public de se faire une opinion plus précise des enjeux.

Concernant les outils de communication et d'information

A la demande des garants, le porteur de projet est revenu sur sa volonté de ne diffuser aucun document avant le lancement de la concertation et a finalement proposé, en sus des panneaux d'exposition, un dossier de la concertation et un dépliant de type « flyer » pouvant être distribué et mis à disposition.

Le service communication a également réalisé des affichettes pour les réunions publiques dans les mairies de secteur.

Ainsi complétés, les outils d'information et de communication répondent aux demandes des garants, et constituent un socle cohérent et satisfaisant pour communiquer, informer, mobiliser. Cependant, le manque d'échanges en amont de leur finalisation font apparaître certains manques repérés par les garants :

- Ces différents outils de communication et d'information font bien figurer l'ensemble du dispositif de concertation et les informations relatives à cette démarche, à l'exception notable des permanences réalisées par les garants, non indiquées dans le dossier de présentation ou le flyer.
- Le dossier de présentation du projet n'a pas été suffisamment distribué sur la première partie de la concertation. A la demande des garants, le porteur de projet a accepté de diffuser une version papier du dossier de présentation mais qui n'a pas fait l'objet d'un nombre suffisant d'impressions. Bien que peu mis en visibilité sur les premières réunions, de nombreux participants n'ont pas pu disposer du dossier séance tenante.

A noter que ce dossier de présentation du projet s'est avéré important, puisqu'il a également été largement visualisé ou téléchargé par les utilisateurs du registre numérique (463 téléchargements et 372 visualisations).

Concernant la stratégie de communication digitale ciblée

Les moyens mis sur les outils numériques et sociaux ont permis de faire vivre le site pendant la concertation. Les retombées digitales sont concrètes, si l'on tient compte du nombre de vues de chaque publication sur les réseaux sociaux de la Métropole (portée) ainsi que le nombre de fois où un utilisateur a cliqué sur celle-ci (lien vers registre numérique, like, commentaire, partage...).

Concernant la temporalité de communication des informations

La compression de la phase préparatoire, ainsi que l'impréparation des services au regard des exigences réglementaires, ont pesé dans la dernière ligne droite : la Métropole n'a pas pu tenir le délai des 15 jours avant le début officiel de la concertation pour mettre à disposition l'information relative au projet, communiquer sur la concertation et mobiliser les publics. Et les garants ont dû réitérer leur demande de mise à disposition des documents de manière anticipée.

- Les actions de communication ont démarré lundi 28 novembre sur les réseaux sociaux ;
- Le dossier de présentation du projet a été mis en ligne le 28 novembre ;
- La campagne d'affichage « panneaux Decaux » a démarré le 30 novembre (pour 2 semaines) ;

Une meilleure anticipation des échéances, notamment la mise en place plus en amont de la campagne de communication, aurait été nécessaire pour informer le public dans les meilleurs délais.

Une réactivité appréciée en cours de démarche

Les garants notent les efforts réalisés en cours de concertation par la direction Métro/Tram en charge du projet pour être à l'écoute des propositions formulées par la CNDP, ce qui a notamment permis :

- D'actualiser le site du registre numérique en y déposant la vidéo de rediffusion de la réunion publique de lancement de la concertation ;
- Mettre à la disposition des mairies de secteur et de la CCI Aix-Marseille-Provence les documents de la concertation afin qu'ils soient relayés sur le territoire ;
- De prévoir des impressions complémentaires (150 dossiers de présentation) en vue de la réunion publique du vendredi 12 janvier ;

Ces adaptations ont permis de mieux faire circuler les informations auprès des publics, notamment de donner plus de visibilité au dossier de présentation du projet.

Quelques points de vigilance dans une optique de capitalisation

On notera que les panneaux d'affichage mobilisés pour la campagne de communication sont concentrés sur les stations du réseau de tramway actuel. Aussi, si les affiches de la concertation étaient très visibles sur le centre-ville marseillais, on notera que cela ne concerne pas tout un pan du territoire communal, notamment les arrondissements directement concernés par le tracé.

On appréciera l'articulation recherchée entre Métropole – Mairies de secteur – CCI AMP pour palier ce déficit de communication en direction des publics. Néanmoins, le dispositif aurait mérité d'être plus structuré pour garantir une communication visible par le plus grand nombre. Les garants estiment qu'il aurait été pertinent de compléter les dispositions prises pour toucher plus fortement les publics éloignés, notamment en communiquant plus largement le flyer de la concertation sur le terrain (mise à disposition dans les lieux ressources des quartiers, travail en direction des Délégués du Préfet dans les quartiers prioritaires, boitage...). Cela témoigne d'un besoin de faire encore plus d'effort de communication en direction des habitants des Quartiers Prioritaires de la ville, nombreux sur l'extension Nord, pour s'assurer que leur accès à l'information est bien effectif.

Au regard de ces différents points d'analyse, considérant les avis du public, qui globalement ne soulèvent pas de manquements fondamentaux en la matière, les garants retiennent l'effort d'adaptation réalisé par le porteur de projet pour tenir compte des recommandations des garants et livrer une information répondant aux exigences attendues, permettant d'affirmer que le droit du public à l'information a été respecté.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Concernant les sujets soumis au débat et la capacité du public à s'exprimer : Les participants ont pu aborder tous les sujets souhaités en cours de concertation, conformément à l'article 121-15-1 du code de l'environnement précisant que celle-ci doit permettre de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet. Les garants constatent que les participants ont été encouragés à s'exprimer en réunion sur l'ensemble des dimensions du projet, sans restriction.

Concernant l'accueil des publics : A l'exception de la première réunion publique au Pharo, les deux temps de concertation suivants ont « fait le plein ». Les publics se sont déplacés en nombre et les salles étaient sous-dimensionnées au regard de la mobilisation ce qui a conduit plusieurs participants à témoigner de conditions d'accueil insuffisantes, avec de nombreuses personnes obligées de rester debout. Là encore, une meilleure anticipation dans l'organisation aurait éventuellement permis de remédier aux griefs apparus par la suite : qualité de sonorisation, mise à disposition du dossier de présentation en nombre suffisant, petite logistique (fléchage de salle notamment), manque de mobilier d'assise disponible...

Par ailleurs, les garants ont fait part de retours négatifs concernant les conditions d'accueil du public dans le cadre de la permanence en mairie du 15/16. Ils ont pu constater par eux-mêmes sur site que la mise en place faisait défaut. Positivement, des rectifications ont été apportées par la suite.

Concernant les invitations transmises en amont des réunions publiques : Les garants ont manqué de visibilité sur les listings utilisés pour encourager la participation des publics aux événements. A savoir que c'est le service protocolaire de la Métropole qui s'est chargé des mails d'invitation à la réunion d'ouverture de la concertation au Palais du Pharo, ce qui a surtout permis de toucher les parties-prenantes institutionnelles, les chambres consulaires, les grands acteurs économiques, les CIQ directement concernés par le tracé et quelques acteurs associatifs locaux « tête de pont ». Cette réunion n'était donc aucunement dirigée vers les habitants, et visait avant tout, dans une approche institutionnelle, à officialiser le lancement de la démarche. Compte-tenu du faible nombre de rencontres prévues au dispositif, il aurait été souhaitable que cette première réunion publique soit déjà un temps fort de participation, associant plus largement les populations et parties-prenantes des différents secteurs. Cette approche de la réunion du Pharo aurait méritée d'être partagée entre la Métropole et les garants, mais cela n'a pas été possible dans les délais.

Concernant la stratégie de mobilisation : Les garants regrettent de ne pas avoir pu être parties-prenantes de la campagne de mobilisation comme ils l'auraient souhaité : la CNDP ne peut pas faire la promotion elle-même de la démarche, mais elle peut par contre tenter d'en amplifier l'écho. Pour ce faire, comme la CNDP ne se substitue pas au porteur de projet, il aurait été nécessaire que les garants puissent disposer d'un « courrier type » à visée communicante annonçant la démarche. La formalisation trop tardive des listings et courrier d'invitation (reçu le 24 novembre par les garants), ainsi que du flyer communicant, n'a pas permis de relayer autant que nécessaire l'information sur les territoires.

Les garants auraient donc souhaité qu'un courrier plus formel de présentation de la démarche de concertation, comprenant un lien vers les documents ainsi que des précisions sur les modalités mises en œuvre, soit élaboré et utilisé comme support de communication en direction des relais de proximité.

A contrario les garants notent le rôle positif du partenariat avec les mairies de secteur pour relayer l'information.

Concernant la dynamique participative : La première réunion n'a pas eu l'impact escompté, rassemblant un nombre limité de personnes, et presque exclusivement des acteurs institutionnels et représentants d'organisations dans l'hémicycle. Par la suite, les réunions publiques ont été suivies et animées, permettant d'appréhender les enjeux propres à chaque secteur. Ces temps de rencontre ont permis de faire le tour des expressions du public, et de partager un ensemble d'arguments.

On constate une dynamique propre aux quartiers Sud, qui se traduit quantitativement au sortir de la concertation puisque les publics des 09^e et 10^e arrondissements ont recouru massivement au registre numérique pour déposer un avis dans la foulée de la réunion publique organisée au gymnase de La Rouvière. Le temps de permanences des garants et le registre papier ont également constitué un moyen d'expression utile dans ce secteur. Enfin, à la clôture de la concertation, les garants ont été interpellés par certains publics en attente de nouvelles rencontres. Cela laissant supposer que la dynamique de mobilisation dans les quartiers sud était en train de s'amplifier.

Concernant les dispositifs d'échanges : l'absence de moyens humains dédiés, notamment d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage en charge de l'animation de la concertation, a soulevé certaines remarques de la part des participants qui auraient apprécié la présence d'un tiers neutre facilitateur. La participation des élu.e.s à l'animation des débats est de ce fait souvent un sujet de discorde, et cela n'a pas manqué d'être le cas ponctuellement en séance. Les garants considèrent que la présence d'une équipe d'animation dédiée aurait quoi qu'il en soit permis de mieux répondre à :

- Un besoin de neutralité dans l'animation des échanges et dans la restitution des questionnements et interpellations des publics ;
- Un besoin d'équilibre dans la distribution des prises de parole et dans la répartition des différents temps ;
- Un besoin de traçabilité des échanges. En l'occurrence aucun compte-rendu de réunion n'a été élaboré par la maîtrise d'ouvrage ;

- Un besoin de clarté dans la répartition des intervenants ainsi que leurs rôles ou fonctions : les élu.e.s étaient nombreux en réunions publiques à se présenter devant l'assistance sans être pour autant amenés à prendre la parole et sans que l'on comprenne toujours le pourquoi de leur présence.

Nonobstant la problématique de la qualité d'accueil et de la traçabilité des échanges découlant de l'absence d'AMO, les garants constatent que le format et la teneur des réunions publiques proposées ont répondu aux attentes des participants, la dimension à la fois informative et contributive ayant été appréciée.

Les garants constatent que ces réunions ont permis d'avancer sur un certain nombre de sujets dans la concertation, repris en synthèse dans la partie suivante du présent bilan. Compte-tenu de ces constats, le garant réitère certaines préconisations formulées précédemment :

- Il aurait été utile dans une telle configuration sociale et territoriale d'aller vers les publics les plus éloignés en mobilisant des modalités de recueil de la parole complémentaires aux réunions publiques, plus adaptées à la réalité de ces quartiers : stand mobile, tractage sur l'espace public, appui sur les acteurs locaux...
- L'absence de réunion de clôture et de synthèse est dommageable, ne permettant pas d'avoir une vision globale des contributions et un retour des décideurs en fin de démarche ;
- Le travail partenarial de relai d'information vers les mairies de secteurs mérite par contre d'être souligné, il a permis de diffuser l'information à une échelle de proximité.
- Le fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage n'a pas été explicité aux participants. Les participants ont manqué d'informations permettant de connaître l'organisation interne du porteur de projet, les compétences externes mobilisées, le travail déjà mené en concertation au travers d'autres scènes d'acteurs (GIP « Aix-Marseille-Provence Mobilités » par exemple).

Quelques chiffres clefs de la concertation :

Environ 250 participants (en cumul) aux 3 réunions publiques

1200 soit le nombre de vues sur les pages institutionnelles dédiées sur internet sur la durée de la concertation

Près de 579 utilisateurs et plus de 6 700 connexions enregistrés sur le site internet entre la mise en ligne du site et la clôture de la concertation préalable (période du 31/10/2022 au 20/12/2022)

1061 contributions déposées pendant la concertation, 1029 sur le registre numérique et 32 sur le registre papier

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

En sus des nombreux avis exprimés au cours des réunions publiques, la concertation a également permis de recueillir 1061 contributions numériques et papier :

- 1029 contributions numériques
- 32 contributions papier, essentiellement issues du registre ouvert en mairie du 9/10, les registres papier ouverts en mairie du 15/16 et au Pharo ne comportant aucune contribution.

Concernant le tracé Sud

Au sud, les habitants des 09^e et 10^e arrondissements, et encore plus les riverains directement concernés par le tracé, se sont fortement mobilisés dans la concertation. Tout particulièrement dans le prolongement de la réunion publique organisée sur le secteur.

Concernant la temporalité des contributions, notons qu'à 20h46 le 6 janvier 2023, soit après la clôture de la réunion publique tenue dans le gymnase de La Rouvière, le registre comportait 115 contributions. A sa clôture le 16 janvier 2023 il enregistre 946 contributions supplémentaires, essentiellement ciblées sur le tracé Sud en direction de La Rouvière. La majorité de ces contributions formulent des propos proches de ceux tenus en réunion publique. Elles expriment de très fortes réserves concernant l'opportunité du projet d'extension entre La gaye et La Rouvière, mais aussi sur les caractéristiques du tracé proposé et les enjeux qu'il soulève.

Sur le fond, plusieurs contributeurs notent qu'un projet de tramway serait judicieux pour améliorer la desserte des quartiers Sud, qui est globalement mauvaise en transports en commun et difficile en voiture.

Certaines contributions évoquent la situation géographique du secteur, en frange urbaine et en entrée de ville, qui nécessite de trouver une alternative de haute qualité à la voiture.

Il est notamment attendu que les futurs projets de Mobilité permettent de décongestionner des quartiers fortement impactés par les congestions de trafic, tout particulièrement depuis la construction inachevée du Boulevard Urbain Sud qui alimente de nombreuses expressions.

Cependant, la proposition de tracé entre La Gaye jusqu'à La Rouvière interpelle nombre de participants, tout particulièrement sur les points suivants :

- Les incertitudes relatives à la phase 2 du Boulevard Urbain Sud (BUS) pèsent sur la concertation, de nombreux avis se focalisent sur les problématiques d'impacts cumulés des projets Tram et BUS sur le cadre de vie des riverains. Entrevoir des travaux d'une telle envergure dans un secteur dont les voiries sont totalement thrombosées du fait de l'arrêt du projet de BUS est une projection irréaliste et impossible pour une bonne part des participants, qui s'expriment pour cela en défaveur du projet ;
- La création d'un terminus de tramway au niveau de La Rouvière est mal-perçue des participants, et nombreux sont ceux qui n'en voient pas les possibilités d'insertion au droit de l'entrée de la copropriété de La Rouvière ;
- L'enjeu du stationnement est très prégnant, et les participants insistent pour que la Métropole étudie les hypothèses permettant de prévoir des places de parking, en proximité directe du tramway, ainsi qu'un équipement structurant de type Parking Relais ;
- L'enjeu d'insertion urbaine et paysagère de la ligne sur le Chemin de La Colline Saint Joseph soulève aussi de nombreuses remarques négatives et des questionnement sur la faisabilité technique, l'impact environnemental et écologique du projet ;

- Le schéma circulatoire mis en place autour de ce prolongement est également très questionné. Quoi qu'il en soit, de nombreux participants considèrent que le tram aurait un impact fort et négatif sur les circulations dans le quartier et l'accès aux résidences du secteur ;

Au final, on retiendra donc que la concertation préalable n'a pas permis d'asseoir la légitimité, ni la crédibilité, du projet proposé au Sud pour répondre aux différents objectifs évoqués avec force et vigueur par les nombreux participants et représentants institutionnels élu.e.s présent à la réunion publique.

Concernant le tracé Nord

Précisons au préalable que les publics, habitants et tous acteurs confondus, souhaitent qu'une prolongation du Tram soit engagée au plus vite au-delà de la Cité de La Castellane en direction du PEM de Saint-Antoine. Ils s'expriment aussi régulièrement sur le sujet du Métro, regrettant la décision prise de délaissé ce mode de transport, qui est perçu très positivement pour son efficacité, sa robustesse ainsi que sa complémentarité avec le Tram. En cela, plusieurs avis vont dans le sens d'une réactivation des études pour une desserte Métro des Quartiers Nord-Est, l'objectif visé tant souvent de pouvoir approcher au plus près l'hôpital Nord, perçu comme une centralité vitale du secteur. De ce fait, le choix d'implanter le terminus à La Castellane est discuté, un nombre conséquent de participants questionnant la faisabilité technique d'un prolongement ultérieur vers Saint-Antoine, en empruntant le Boulevard Barnier. Ce sujet nourrit les contributions de participants souhaitant avoir des garanties concernant cette possibilité d'extension phase 3.

Sur le fond du projet d'extension Phase 2, les avis exprimés sont moins nombreux que sur le tracé Sud, mais ils mettent en avant de nombreux sujets, abordés ci-dessous.

La réflexion urbaine autour de ce tracé Nord est importante, le tram étant perçu comme une réelle opportunité de requalification des tissus urbains traversés, en tenant compte de leurs enjeux particuliers (Cabucelle, Saint-Louis, Saint-André). Le tramway est donc attendu comme un outil de requalification et de valorisation urbaine.

Niveau Mobilité, revient également l'importance de connecter les quartiers Nord de Marseille au centre-ville, tout en répondant également aux enjeux de Mobilités métropolitaines et de proximité. En cela, de nombreuses contributions portent sur les enjeux d'insertion du Tram dans le réseau existant, en évoquant le besoin d'aboutir à un projet qui contribue à un meilleur maillage territorial, réfléchi à partir des différents modes de déplacements collectifs (Ter et Bus principalement).

De ce fait, plusieurs avis exprimés soulèvent les enjeux de conception et d'insertion territoriale de la future halte TER de St-André, à laquelle se connecterait directement le Tram, et qui doit devenir selon nombre de participants une polarité majeure des quartiers Nord Littoral. L'importance perçue de cet équipement amène les participants à questionner la Métropole sur les réflexions en cours permettant de garantir un juste dimensionnement de cette halte (emprise foncière prévue, qualité d'accueil des usagers, visibilité dans le territoire et connexion performante au réseau TC local). Surtout, de nombreux avis portent sur les enjeux de report modal et la capacité d'accueil du futur équipement de parking relais du futur pôle modal de Saint-André, plusieurs fois jugés insuffisant (avec 150 places).

Plusieurs contributions, notamment des acteurs économiques et institutionnels, soulignent la nécessité d'approfondir la réflexion relative aux enjeux socio-économiques du projet et ses retombées pour le territoire, considérant notamment des besoins conséquents et multiples en termes de mobilité sur le territoire métropolitain.

Parmi les sujets évoqués, la volonté de réduction sensible de la place de la voiture dans les usages quotidiens et sur l'espace public. D'autres expressions rappellent cependant la difficulté de circulation dans ces quartiers, et la nécessité de tenir compte des contraintes qui pèsent sur les automobilistes, très dépendants de leurs véhicules. Il est également rappelé les enjeux découlant de la mise en place

d'une Zone à Faibles Emissions Mobilité (ZFE-m) qui impliquent aussi d'être bien considérées au stade de conception du projet.

Tous ces avis vont dans le sens d'une recherche de conciliation des usages et d'équilibre permettant d'envisager un partage de la chaussée, et un réaménagement des abords de voirie au profit des mobilités douces et des continuités cyclables. Ce sujet, quand il est évoqué, apparaît comme un élément fondamental du projet, au même titre que la qualité des espaces publics qui l'accompagneront.

Certains participants questionnent cependant les effets possibles de ce réaménagement d'ampleur sur les petites activités de proximité, et notamment les activités commerciales, très nombreuses au cœur de la Cabucelle par exemple. Les activités plus lourdes, industrielles, de services ou logistiques, nourrissent aussi plusieurs points d'attention.

La participation des acteurs économiques à la concertation a permis d'évoquer précisément les enjeux structurants du tracé Nord sur cette thématique, les contributions émises en complément (par la Chambre de Commerce et d'Industrie AMP mais aussi l'association Cap au Nord Entreprendre) formulent des observations précises en vue d'une bonne insertion du projet, rappelant que le territoire économique de Marseille Nord-Est un pôle générateur de mobilité important. En conséquence, les acteurs économiques sont en attente d'une plus grande implication dans la concertation, et attendent la mise en place d'échanges réguliers sur ces sujets.

Concernant les variantes, force est de constater que la variante Pradel a été complètement « invisibilisée » dans le débat, tant elle a été peut questionnée par les participants. Ceux qui le font soulèvent les limites d'un tracé éloigné des principaux pôles résidentiels et économiques du secteurs. Globalement, les participants y perçoivent donc un faible intérêt.

A contrario, la variante Littoral est très discutée et appréciée, la concertation ayant permis d'évoquer plusieurs atouts de celle-ci dans l'objectif d'aboutir à un projet de territoire cohérent, permettant d'asseoir la ligne de tram comme un élément structurant d'une stratégie raisonnée d'aménagement du littoral. Par ailleurs, les participants estiment que son impact sur la qualité de service (temps de trajet global) paraît mineur, dans la mesure où l'accès rapide au centre-ville sera assuré par la future ligne TER St-André – Arenc – St-Charles ainsi que par le Métro (terminus de Capitaine Gèze).

Elle peut par ailleurs être porteuse pour les activités économiques et pour le développement du secteur. On notera cependant qu'elle soulève des incertitudes concernant sa faisabilité dans les délais visés et qu'elle devrait impérativement être accompagnée d'une bonne coordination avec SNCF Réseau notamment en termes de coûts et de calendrier.

Sur le quartier de la Cabucelle, les questionnements sont nombreux et on notera que les participants sont en demande de précisions concernant les contraintes techniques et foncières des variantes « Méditerranée » et « Mardirossian ». Les impacts potentiels sur les activités existantes sont notamment souvent abordés. Globalement, les contributions s'inquiètent du fort impact des tracés proposés, notamment en termes d'encombrement de l'espace. Il est souhaité que le partage des fonctions et des usages soit convenablement étudié en prenant en compte les autres modes de déplacement, tout particulièrement les piétons et les vélos. Et sans pour autant renier toute place aux automobilistes.

A ce sujet, on notera que les enjeux de stationnement sont prégnants sur tout le tracé du projet, que ce soit à Saint-Louis, La Cabucelle ou le long d'André Roussin. Il est attendu que le projet assure un report modal, mais qu'il prenne aussi en compte le fait que les pratiques n'évolueront significativement que lorsque l'ensemble des projets de mobilité seront réalisés et entrés dans les mœurs.

Quel que soit les variantes, de nombreux participants constatent que le dossier présenté reste laconique sur les incidences foncières, alors qu'il s'agit probablement du secteur le plus critique : il est souhaité que la comparaison des variantes repose sur une présentation plus précise des impacts fonciers et des enjeux qui en découlent.

Attentes portant sur la phase de concertation à venir

Concernant la concertation à venir, on notera les attentes clairement formulées, qui visent à initier dès 2023 une démarche de concertation continue en amont de l'enquête publique. Différentes parties-prenantes se sont exprimées à ce sujet :

- Les riverains et habitants sont demandeurs d'une concertation permettant de rentrer dans le concret du projet, c'est-à-dire la mesure des impacts fonciers, urbains, circulatoires, économiques, résidentiels, environnementaux au regard des précisions qui pourront être apportées sur les différentes études de tracé. En cela, ils aspirent à pouvoir partager rapidement le résultat des nombreuses études évoquées par la Métropole en cours de concertation ;
- Les acteurs économiques, qui souhaitent la mise en place d'une concertation régulière et rapprochée avec la Métropole et les partenaires investis sur le projet. Il s'agirait également selon eux de communiquer plus largement vers les acteurs économiques, peu informés à ce jour. Certains se mettent à la disposition de la Métropole pour assurer le lien avec les acteurs économiques sur le terrain, être force de proposition pour une information et adhésion des acteurs économiques au projet et son intégration optimale dans le tissu économique ;
- Les acteurs institutionnels, qui souhaitent pouvoir échanger phase après phase de la consistance des aménagements proposés, et proposent par exemple la mise en place d'un comité de pilotage partenarial ;
- Pour le tracé Sud, les garants notent que des propositions alternatives ont été formulées en cours de concertation par des élus du secteur et élus métropolitains. Ceux-ci attendent que les hypothèses proposée puissent également être approfondies en concertation ;
- Sur le tracé Nord, la coordination avec la SNCF apparaît primordiale dans l'objectif d'approfondir les hypothèses de variantes : l'élargissement du pont-rail du ruisseau Mirabeau, le sujet des acquisitions foncières (notamment autour de la Madrague Ville et de la traverse Mardirossian) sont autant de sujets qui pourraient fragiliser le calendrier annoncé. Celui-ci laisse peu de place aux procédures d'autorisation réglementaires et aux procédures d'acquisitions foncières. Certains acteurs demandent donc à la Métropole de prendre toutes les dispositions pour anticiper ces risques et assurer la tenue du calendrier.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Demandes de précisions relatives à l'insertion du tram dans un projet global de territoire

Il serait nécessaire de présenter de manière plus approfondies les réflexions portant sur la mise en œuvre d'une démarche coordonnée Urbanisme /transport, qui permettrait de faire de cette ligne de Tram un levier de transformation positive du territoire participant à l'amélioration de la qualité de vie des quartiers et apportant des réponses aux objectifs de création de logements, d'emplois, d'espaces publics... Les publics sont en attente d'une vision pour l'avenir, permettant de se projeter dans un futur désirable pour les quartiers Nord.

Plus concrètement, la Métropole devrait pouvoir détailler le cas échéant les moyens mis en œuvre pour porter politiquement et techniquement cette transformation, ainsi que son inscription concrète dans les documents de planification (par exemple, créations d'opérations d'aménagement spécifiques, inscription d'OAP au PLUI...).

De nombreux participants (à titre individuel ou collectif, tels les syndics de copropriétés, représentants économiques) sont en attente de précisions concernant l'impact foncier du projet. Il faudrait donc détailler les éventuels impacts de chaque tracé en matière d'emprise, en apportant des précisions quant à la stratégie foncière associée, les modalités d'acquisition et le coût d'enveloppe global estimé. La Métropole a déjà certainement mis en place des moyens permettant le repérage et la maîtrise du foncier qui méritent d'être présentés.

Détailler pour les différentes sections du tracé, en fonction des gabarits de voies et les caractéristiques du tissu urbain existant, l'impact de la création d'une plateforme tramway sur les quartiers traversés, notamment en terme de requalification de l'espace et de répartition des fonctions et des usages. Donner à voir à l'aide d'illustrations (vues de profil de façade à façade par exemple) l'incidence d'une requalification des voies sur la répartition des usages et déplacements pour ces différentes sections.

Demandes de précisions relatives aux données ou indicateurs mobilisés

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

Expliciter les objectifs de report modal escomptés, et caractériser ses retombées aux différentes échelles en précisant le cas échéant les projections utilisées (Modélisation).

Détailler le budget dévolu à l'opération en intégrant l'ensemble des coûts directs, indirects et des projets connexes (P+R ou centres de remisage ou maintenance par exemple), et apporter les informations permettant au public de mesurer les incidences financières des variantes proposées.

Demandes de précisions relatives à l'approfondissement d'enjeux spécifiques

Concernant les activités économiques : il est important que le maître d'ouvrage, en lien avec les partenaires économiques, puisse approfondir l'étude des besoins socio-économiques, afin d'aboutir à une définition concertée des réponses à privilégier en matière de Mobilité, en particulier sur le secteur Nord Littoral. Il faudrait également apporter des données ou des indicateurs de mesure concernant l'impact global du projet sur les activités économiques, existantes et futures.

Concernant l'impact paysager et environnemental du projet, il est attendu que soient détaillés les effets concrets sur les espaces plantés ou arborés existants, notamment dans sa partie sud où les sensibilités paysagères sont les plus évidentes à ce jour dans la dernière section du tracé (montée du chemin de la colline St-Joseph). Il faudrait préciser quels sont les engagements et réponses techniques adaptées à un objectif de préservation de la nature existante, suivant l'approche Éviter Réduire, Compenser.

Concernant le schéma de circulation et la politique de stationnement : préciser les impacts réels du projet sur l'organisation des circulations, sur l'offre de stationnement de proximité à destination des

riverains, ainsi que sur les équipements de parking à vocation de rabattement implantés dans les différents secteurs concernés. Pour répondre aux demandes formulées tout au long de la concertation, présenter une analyse plus large des impacts du projet à l'échelle des quartiers environnants, notamment en matière de circulation et de stationnement.

Concernant l'implantation de parking relais : pour répondre aux interrogations du public, préciser les critères employés et les données prises en compte, pour mener à bien les réflexions portant sur le dimensionnement et l'emplacement des parking relais.

Demandes de précisions relatives à la coordination des projets entre eux

En tenant compte du tracé littoral, esquisser un projet d'ensemble sur le secteur nord-littoral intégrant les projets pilotés par le GPMM, les réflexions engagées dans le cadre du dialogue Ville/Port, en envisageant les connexions possibles avec le projet d'aménagement « Grand Estaque » en cours de définition ;

Tenir compte des clarifications qui pourront être apportées quant au devenir du projet de Boulevard Urbain Sud, et actualiser les études d'insertion du Tram dans les meilleurs délais suivant les besoins. Il conviendrait de revenir sur les propositions formulées en concertation, en tenant compte des hypothèses alternatives évoquées par les habitants et par les élus.

Actualiser le Plan vélo de la Métropole en fonction du projet et revenir sur les objectifs de la politique de développement des modes doux et cyclable, notamment en précisant les modalités de mise en œuvre d'une continuité de pistes cyclables sécurisées au plus proche de la ligne de Tram.

Compte-tenu des très nombreuses interpellations portant sur le sujet, il apparaît nécessaire de préciser l'organisation et le dimensionnement des interfaces multimodales au niveau des terminus Phases 1 et 2 (Capitaine Gèze, La Rouvière, La Gaye et La Castellane) et du futur pôle multimodal St-André.

Au regard des annonces formulées en réunions, il semble primordial de porter une vision globale du futur schéma de ligne T3 en intégrant à la réflexion les études de faisabilité « phase 3 » vers le PEM St-Antoine lancées en 2023. En particulier, il faudra préciser dans les meilleurs délais les incidences d'un éventuel prolongement sur l'organisation du terminus provisoire de la ligne à hauteur de la cité Castellane ;

Il est attendu que soient précisés le délai d'étude, ainsi que le processus associé, permettant de définir plus clairement certains projets connexes (nature, caractéristiques et emplacements). En particulier le site d'implantation du futur centre de remisage et son apport dans le schéma d'exploitation du réseau Tram.

Préciser les modalités de prise en compte du projet par la RTM, notamment dans l'optique de mise en place du nouveau réseau 2025, actuellement en cours de concertation. Répondre dès que possible aux questionnements des participants quant aux modalités de révision du schéma de transport en commun à l'échéance de mise en service du projet, et sur la stratégie qui sera mise en œuvre pour garantir une desserte fine du territoire et un rabattement efficace des lignes de bus vers la future ligne de Tram ;

Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Engager une concertation de suivi d'ici l'enquête publique permettant de poursuivre les échanges avec le grand public et l'ensemble des partenaires tel que défini par l'article L121-14 du code de l'environnement, en sollicitant la désignation d'un garant CNDP chargé de veiller à la bonne information et participation du public ;

Encourager la montée en compétence des équipes de la Métropole en mettant à la disposition du projet des moyens humains dédiés pour la concertation ;

Mettre à profit le cadre partenarial existant au travers du GIP Aix-Marseille Mobilités afin qu'il soit un lieu d'échange, de suivi du projet et de concertation avec les acteurs de la mobilité métropolitaine ;

Développer des échanges réguliers avec les milieux économiques au-delà de la phase de concertation préalable, sous la forme d'ateliers d'approfondissement des enjeux et des problématiques ;

Planifier une phase de présentation publique de l'avancement des études réalisées ou programmées en lien avec l'extension Nord et Sud phase 2, en amont de l'enquête publique ;

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

Liste des annexes

- Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant

Réponses à apporter par les responsables du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

Demande de précisions et recommandations En date du 20/01/2022	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1 / Détailler les mesures mises en œuvre pour assurer une démarche coordonnée Urbanisme /transport			
2 / Apporter des précisions concernant l'impact foncier du projet			
3 / Détailler pour les différentes sections du tracé, l'impact de la création d'une plateforme tramway sur les quartiers traversés, notamment en terme de requalification de l'espace et de répartition des fonctions et des usages			
4 / Expliciter les critères et indicateurs qui seront retenus par le maître d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées en traversée du quartier de la Cabucelle			
5 / Expliciter les objectifs de report modal escomptés, et caractériser ses retombées aux différentes échelles			
6 / Détailler le budget dévolu à l'opération en intégrant l'ensemble des coûts directs, indirects et des projets connexes			

7 / Apporter des données où des indicateurs de mesure concernant l'impact global du projet sur les activités économiques			
8 / Qualifier l'impact paysager et environnemental du projet en précisant quels sont les engagements et réponses techniques adaptées à un objectif de préservation de la nature existante			
9 / Préciser les impacts réels du projet sur l'organisation des circulations, sur l'offre de stationnement de proximité à destination des riverains, ainsi que sur les équipements de parking			
10 / préciser les critères employés et les données prises en compte, concernant le dimensionnement et l'emplacement des parking relais.			
11 / Esquisser un projet d'ensemble sur le secteur nord-littoral intégrant les projets pilotés par le GPMM			
12 / Tenir compte des évolutions du projet de Boulevard Urbain Sud, et actualiser les études d'insertion du Tram dans les meilleurs délais suivant les besoins			
13 / Actualiser le Plan vélo de la Métropole en fonction du projet et préciser les modalités de mise en œuvre d'une continuité de pistes cyclables			
14 / Préciser l'organisation et le dimensionnement des interfaces multimodales au niveau des terminus Phases 1 et 2 et du futur pôle multimodal St-André.			
15 / Porter une vision globale du futur schéma de ligne T3 en intégrant à la réflexion les études de faisabilité « phase 3 » vers le PEM St-Antoine			
16 / préciser le délai d'étude, ainsi que le processus associé, permettant de définir plus clairement certains projets connexes (nature, caractéristiques et emplacements). En particulier futur centre de remisage.			

17 / Préciser les modalités de prise en compte du projet par la RTM, notamment dans l'optique de mise en place du nouveau réseau 2025.			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
1 / Engager une concertation de suivi d'ici l'enquête publique permettant de poursuivre les échanges avec le grand public et l'ensemble des partenaires			
2 / Solliciter la désignation d'un garant CNDP chargé de veiller à la bonne information et participation du public conformément à l'article L121-14 du CE			
3 / Mettre à la disposition du projet des moyens humains dédiés pour la concertation			
4 / Mettre à profit le cadre partenarial existant au travers du GIP Aix-Marseille Mobilités afin qu'il soit un lieu d'échange, de suivi du projet et de concertation			
5 / Développer des échanges réguliers avec les milieux économiques			
6 / Planifier une phase de présentation publique de l'avancement des études réalisées ou programmées en lien avec l'extension Nord et Sud phase 2			
7 / Envisager de nouvelles modalités de concertation permettant de toucher les publics dans leurs diversités, et au plus près du terrain			

