

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

Bilan de la concertation  
préalable

Du 22 mars au 30 avril 2023



# SOMMAIRE

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

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

# 1. LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

L'extension du réseau de tramway de Marseille de la rue de Rome à la Place du Quatre-Septembre s'inscrit dans le Plan de Mobilité 2020-2030 délibéré en décembre 2021 et figure parmi les 15 projets du volet Mobilité du Plan Marseille en Grand.

## 1.1 Descriptif du projet

Le réseau de tramway actuel est composé de trois lignes : la ligne T1 : Noailles - Les Caillols, la ligne T2 : La Blancarde – Arenc, la ligne T3 : Place Castellane – Arenc.

A terme, le réseau de tramway de Marseille sera réorganisé avec une ligne T2 La Blancarde - Place du Quatre Septembre, selon un axe Est-Ouest.

Le présent projet consiste à réaliser une extension du réseau de tramway de Marseille selon l'axe Est-Ouest de la future ligne T2, sur un linéaire d'environ 2,1 km depuis la rue de Rome jusqu'à la place du Quatre-Septembre. Quatre stations supplémentaires seront créées, dont une en correspondance avec le métro (Estrangin).

Le tracé débute en se connectant au réseau existant rue de Rome au niveau de la Préfecture, il passe le long de la Préfecture puis emprunte le boulevard Peytral, le cours Pierre Puget, le boulevard de la Corderie, l'avenue de la Corse et se termine au niveau de la place du Quatre-Septembre. Deux places sont traversées par cette extension : la place Estrangin et la place Henri Bergasse.



Le tracé traverse un environnement à fort potentiel, situé dans un tissu urbain d'hyper-centre, avec de nombreux équipements publics et des sites patrimoniaux historiques remarquables. Un potentiel de personnes et d'emplois sont également à desservir dans ce secteur. Il s'agit également de maintenir une fonction circulatoire stratégique de petite ceinture, avec également l'accès à l'échangeur autoroutier de Prado-Carénage. Le projet d'extension dans sa globalité comprend aussi la requalification urbaine de l'ensemble des voies empruntées et ce de façade à façade afin d'une part d'assurer la cohérence d'ensemble et les continuités visuelles, et d'autre part de redonner une place aux modes actifs.

Le projet contribue à une valorisation du patrimoine architectural et patrimonial. En effet, les axes Peytral, Puget, Corse et Corderie sont identifiés comme des espaces remarquables du centre-ville, nécessitant un traitement qualitatif spécifique. Une attention particulière est portée à la protection et valorisation des alignements d'arbres, à la valorisation des pièces

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

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

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

## 1.2 Objectifs calendaires

Le calendrier de réalisation prévisionnel est le suivant :

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



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

## 2. LE PRINCIPE DE LA CONCERTATION

### 2.1 Rappel du cadre réglementaire

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

### 2.2 Les objectifs de la concertation

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

- présenter le projet au public ;

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

## 2.3 Le bilan de la concertation

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

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

# 3. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

## 3.1 Les modalités de la concertation

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

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

### Le dispositif de concertation

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

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

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

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

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

## 3.2 L'annonce de la concertation

### L'information réglementaire du public

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

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

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

### Affichage de l'avis de concertation

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

- Mairie des 1<sup>er</sup>/7<sup>e</sup> arrondissements
- Mairie des 6<sup>e</sup>/8<sup>e</sup> arrondissements
- Palais du Pharo, siège institutionnel de la Métropole

### Parution de l'avis de concertation dans la presse locale

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

### Les actions de communication sur la concertation



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

#### L'affichage

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

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



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

##### AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

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

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

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

Portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, la concertation préalable permettra au public de prendre connaissance du projet et de partager son avis sur les grands principes de l'opération.

Pour s'informer sur le projet, différents documents seront disponibles sur les lieux d'exposition suivants (plaquette de présentation du projet, panneaux d'exposition, dépliants d'information) et consultables sur le site internet [www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre](http://www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre)

##### Métropole Aix-Marseille-Provence

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

##### Mairie des 1<sup>er</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements

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

##### Mairie des 6<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements

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

## Mise à disposition de dépliants du projet

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

**1000 exemplaires** ont été distribués.

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

## Les relations presse

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

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

## La communication digitale

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

- site institutionnel de la Métropole

<https://ampmetropole.fr/>,

- site Marseille Change

<https://www.marseillechange.fr/extension-du-tramway-t2-de-la-rue-de-rome-a-la-place-du-4-septembre/>



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

La mairie des 1<sup>er</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements a également mis en ligne une actualité concernant la concertation préalable sur leur site internet.



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

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

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



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

### 3.3 La réunion publique d'ouverture de la concertation



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

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

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

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

Une centaine de participants a été comptabilisée.

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

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

## 3.4 L'information du public

### Le site internet de la concertation

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

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

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

- Avis de concertation
- Panneaux d'exposition
- Dépliants



The screenshot shows the 'REGISTRE NUMERIQUE' website interface. At the top, there is a navigation bar with the text 'REGISTRE NUMERIQUE' and 'AU SERVICE DE LA PARTICIPATION DÉMATÉRIALISÉE'. Below this, there are three menu items: 'Le dossier', 'Consulter les contributions', and 'Déposer votre contribution'. The main content area features a large teal banner with the title 'EXTENSION DU RÉSEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE DE LA RUE DE ROME À LA PLACE DU QUATRE-SEPTEMBRE' and a subtitle 'OUVERT LE 22/03/2023 À 00 HEURE, CE REGISTRE EST CLOS DEPUIS LE 30/04/2023 À MINUIT'. Below the banner, there is a photograph of a city street with tram tracks. To the right of the photo, there is a text block explaining the project and the consultation process. At the bottom of the text block, it states that the consultation is open from March 22, 2023, to April 30, 2023.

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

### Les lieux d'exposition publique

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

- Au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence, Hémicycle du Pharo
- En mairie des 1<sup>er</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements
- En mairie des 6<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements.

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

## Les documents supports de l'information au public

### Les panneaux d'exposition

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

Cinq panneaux d'exposition ont été réalisés :

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



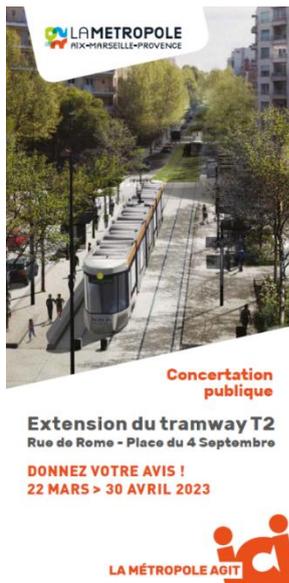
### Le dépliant d'information



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

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

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



**PRÉSENTATION DU PROJET**

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

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

**SCHEMA D'EXPLOITATION DU RESEAU DE TRAMWAY ENVISAGE**

**CALENDRIER DE RÉALISATION**

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

**DONNEZ VOTRE AVIS !**

- Concertation en ligne : [www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre](http://www.registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre)
- Registres papier dans 3 lieux dédiés à la concertation

**LIEUX D'EXPOSITION**

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

**Mairie des 7<sup>es</sup> arrondissements**  
du lun. au ven. 9h00-12h15 / 13h15-16h30  
41, la Carabière (13001)

**Mairie des 8<sup>es</sup>/9<sup>es</sup> arrondissements**  
du lun. au ven. 9h00-12h00 / 16h00-17h30  
125, rue des Commandants Rolland (13008)

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

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

**PARTICIPEZ !**  
**22 MARS > 30 AVRIL 2023**  
[registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre](http://registre-numerique.fr/tramway-T2-4septembre)

### La brochure d'information trois volets

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

### Le support d'information de la réunion publique de lancement

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

## 3.5 Les modalités d'expression du public

### Les registres papier

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

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

**48** avis ont été déposés sur les registres papier.

Ces avis ont été déposés sur les registres du Palais du Pharo (39 contributions) et de la Mairie des 1<sup>er</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements (9 contributions).

## Le registre numérique

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

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

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

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

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

## 4. LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION

### 4.1 Bilan quantitatif de la participation du public

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

Plus de **100 participants**  
à la réunion de lancement de la concertation

Plus de **7500 visiteurs**  
du site internet de la concertation

**1 010 contributions**

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

#### La mobilisation

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

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

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

## La consultation des panneaux et du dépliant de la concertation

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

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

## L'expression du public

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

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

| Moyen d'expression                       | Nombre d'expressions       |
|--|----------------------------|
| Registre numérique                       | 943                        |
| Registres papier                         | 48                         |
| Lors de la réunion publique de lancement | 19                         |
|  | <b>1 010 contributions</b> |

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

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

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

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

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

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

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

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

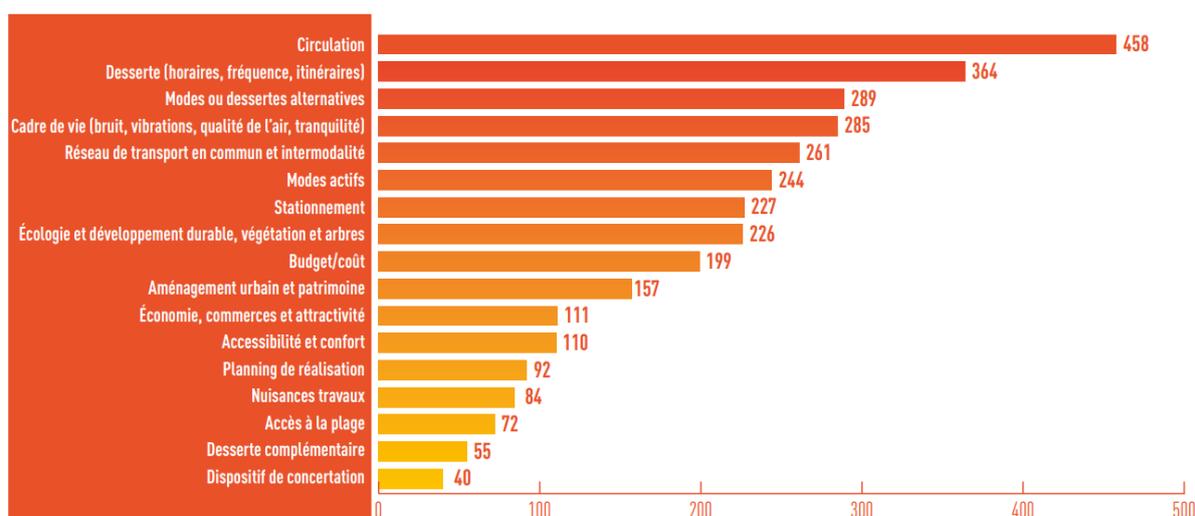
## 4.2 Des thématiques qui ont mobilisé

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

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

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

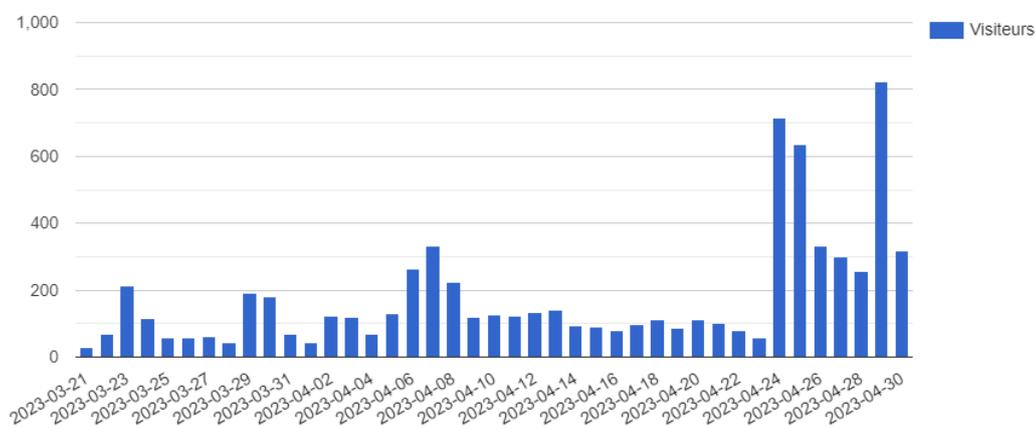
## Contributions du public



### 4.3 Planning des visites

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

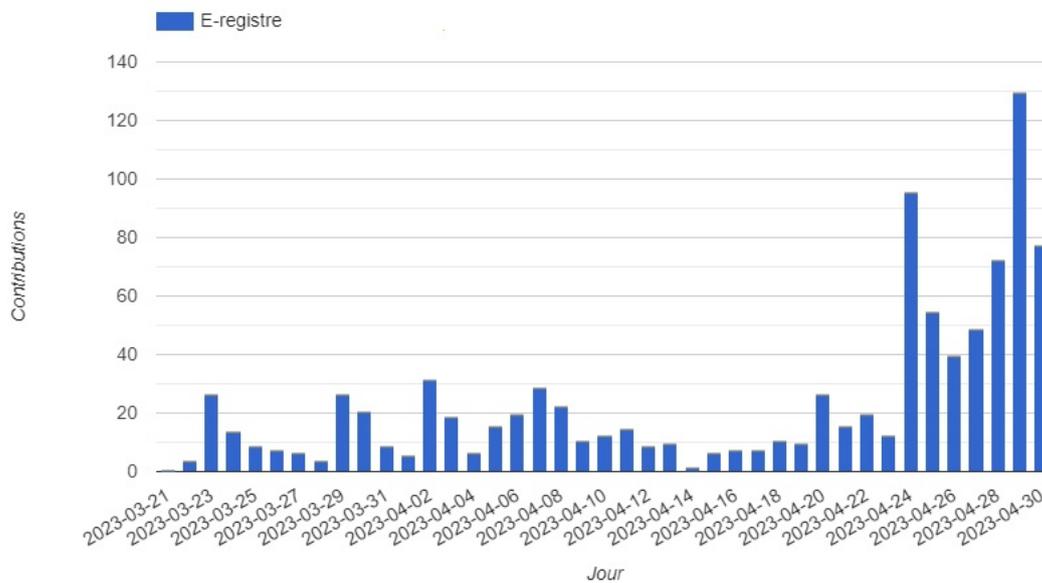
Un visiteur est un internaute. Un visiteur peut donc venir plusieurs fois sur le site du registre et regarder des pages différentes.



### 4.4 Planning des contributions

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

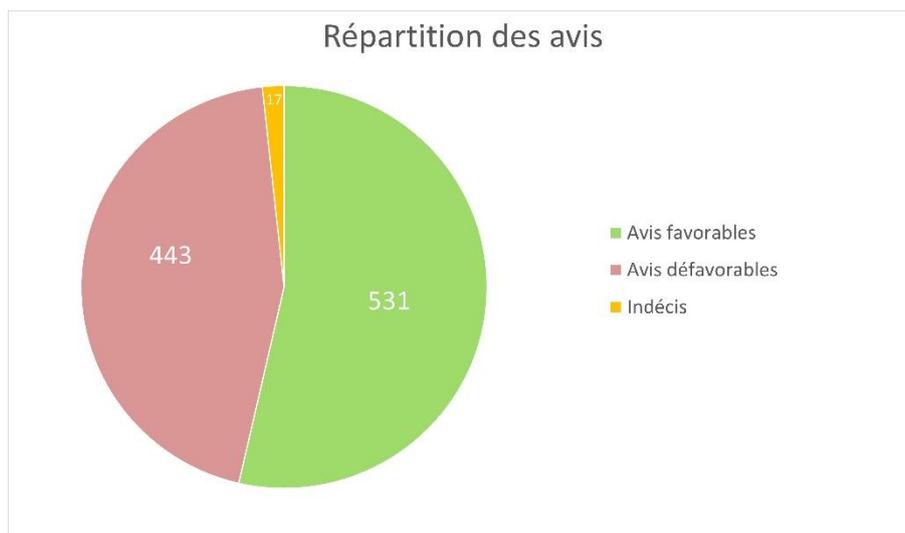
On observe une nette hausse des contributions au cours de la dernière semaine de la concertation avec une moyenne de 73 contributions par jour entre le 24/04/2023 et le 30/04/2023, et 129 contributions comptabilisées l'avant-dernier jour de la concertation.



## 5. ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS (REGISTRES)

### 5.1 L'opportunité du projet

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Des propositions de solutions alternatives au tramway

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **5.2 Les différents modes dans l'espace public**

### **La circulation**

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

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

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

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

*« OUT les voitures. On en peut plus ! »*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Des inquiétudes liées aux itinéraires de report

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Le stationnement

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

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

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

### La compensation des places de stationnement supprimées

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

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

Plusieurs contributeurs estiment que le parking projeté sera insuffisant.

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

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

### La réduction du stationnement

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

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

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

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

## Le parking riverains de la place du 4 septembre

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

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

## Le maintien des accès aux parkings privés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Des aménagements cyclables attendus

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Connecter les aménagements cyclables

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

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

## Concierter avec les associations d'usagers

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

### **Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant les aménagements cyclables**

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

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

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

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

## Accessibilité et sécurité pour les piétons

### Des secteurs où la circulation piétonne est difficile

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

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

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

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

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

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

*« Dans cette partie du 7<sup>ème</sup> arrondissement, c'est le confinement tous les jours pour les PMR ».*

### La séparation des usages / la sécurisation des piétons

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

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

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

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

## 5.3 Le tracé et l'implantation des stations

### Des demandes de dessertes alternatives

#### Un tracé jugé redondant

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

#### Priorité aux quartiers Nord

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

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

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

*« La politique d'apartheid du transport doit cesser »*

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

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

#### Le Sud et l'Est marseillais

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

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

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

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

## Un tracé alternatif vers la Corniche

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

## Des propositions de prolongement de l'extension

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

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

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

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

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

### Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant le tracé

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

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

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

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

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

## L'implantation des stations

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

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

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

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

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

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

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

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

### La mise en valeur des sites traversés

#### Une opportunité de requalification des espaces urbains

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

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

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

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

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

#### Une attractivité renforcée

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **L'impact sur le patrimoine**

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

*« Le Cours Puget est très beau comme il est »*

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

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

### **Les alignements d'arbres et le patrimoine végétal**

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

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

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

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

### **Le déplacement de la fontaine Estrangin**

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

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

### **Les craintes d'une fragilisation du bâti**

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

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

Des immeubles présenteraient déjà des fissures, *« le terrain du secteur du 7<sup>ème</sup> arrondissement étant connu pour être particulièrement mouvant et instable »*.

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

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

### **Risque archéologique**

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Un projet d'amélioration du cadre de vie**

### **Des inquiétudes liées aux enjeux climatiques**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Un projet d'apaisement de l'environnement urbain**

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

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

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

*« Cela va totalement détruire les Catalans »*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### L'intermodalité

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

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

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

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

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

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

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

#### La reconfiguration du réseau de tramway

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

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

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

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

#### La connexion avec les collines

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

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

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

### **Interface et cohérence avec le projet de restructuration bus**

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

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

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

#### **Éléments de réponse du Maître d'Ouvrage concernant l'intermodalité**

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

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

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

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

### **L'offre de service**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Des besoins de dessertes directes au-delà de Marseille

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5.6 La mise en œuvre de l'opération

### Des préoccupations sur la phase travaux

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

### Désordres sur le bâti

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

*« Il s'agit de remblais sous le quartier de Samatan et les habitants peuvent légitimement s'inquiéter de travaux sous leurs immeubles » précise la maire des 1<sup>er</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements.*

### Coordination des chantiers et durée des travaux

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

### De fortes inquiétudes de la part des commerçants

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

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

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

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

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

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

## Le souhait d'un calendrier ambitieux

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5.7 L'information du public

### Le dispositif de concertation préalable mis en œuvre

#### Contenu de l'information au public

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Modalités d'information**

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

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

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

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

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

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

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

## Les suites de l'information du public

### Des compléments d'information demandés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

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

### Des visions et divisions marquées et engagées

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

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

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

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

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

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

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

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

### Des exigences en réponse aux enjeux environnementaux

Les avis soulignent :

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

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

### La mise en œuvre de l'opération

La concertation fait aussi émerger :

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

## 7. LES SUITES DONNEES A LA CONCERTATION

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

### Les suites à donner aux interrogations du public

#### Les précisions relatives aux données ou indicateurs mobilités

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

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

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

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

## Les précisions relatives au coût de l'opération

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

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

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

## Les précisions relatives à l'approfondissement d'enjeux spécifiques

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

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

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

### Impact paysager et environnemental du projet

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

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

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

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

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

### **Impact du projet sur les activités économiques**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Développement d'échanges réguliers avec les milieux économiques**

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

### **Information du public sur le déroulement de l'opération**

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

## **8. EN SYNTHÈSE**

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

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

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

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

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

### **La mise en place d'un pilotage partenarial continu**

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

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

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

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

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

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

## **ANNEXES**

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

### **Annexe 1 – Délibération du conseil de Métropole**

**Annexe 1.1 Délibération n° TRA-018-510818CM**

**Annexe 1.2 Délibération n° TRA-017-510718CM**

### **Annexe 2 – Avis de concertation préalable**

**Annexe 2.1 Avis de concertation**

**Annexe 2.2 Parution avis de concertation dans la presse locale**

**Annexe 2.3 Certificat d'affichage**

### **Annexe 3 – Bilan des actions de communication**

### **Annexe 4 – Revue de presse**

### **Annexe 5 – Documents à la disposition du public**

**Annexe 5.1 Dépliant deux volets**

**Annexe 5.2 Brochure projet**

**Annexe 5.3 Panneaux de présentation du projet**

### **Annexe 6 – Compte rendu de la réunion publique**