

PREFECTURE des BOUCHES DU RHONE

METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE



Extension Nord et Sud du réseau de tramway et création d'un site de maintenance et remisage Première Phase

**Enquête publique unique DDAU et DUP
du 7 septembre 2020 au 9 octobre 2020 inclus**

Rapport de la commission d'enquête

Jean-Claude REBOULIN Président

Catherine PUECH

Jean-Marc IENNY

Novembre 2020

SOMMAIRE

1/ OBJET DE L'ENQUETE

<u>11 – PRESENTATION PROJET</u>	<u>p5</u>
<u>12 – CONTEXTE REGLEMENTAIRE</u>	<u>p8</u>
<u>13 – CONCERTATION PREALABLE</u>	<u>p11</u>
131 - Cadre réglementaire	
132 - Les modalités générales	
133 – Bilan de la concertation	
133 - Avis du garant sur le déroulé de la concertation	
<u>14 – MISE EN PLACE DE L'ENQUETE</u>	<u>p15</u>
121 - Désignation de la commission d'enquête	
122 – Arrêté fixant les modalités d'enquête	
123 - Actions préparatoires	

2/ COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE

<u>21 – LISTE DES PIECES DU DOSSIER</u>	<u>p19</u>
211 - Dossier d'Autorisation Environnementale	
212 - Dossier de Déclaration d'Utilité Publique du projet (DUP)	
<u>22 – PRESENTATION DU PROJET</u>	<u>p21</u>
221 – Situation, phasage	
222 – Les aménagements	
223 – Contexte de l'opération	
224 – Impacts et mesures sur l'environnement	
225 – Raisons pour lesquelles le projet a été retenu	
<u>23 – AVIS DES SERVICES ET PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES</u>	<u>p31</u>

3/ DEROULEMENT DE L'ENQUETE

<u>31 – MODALITES D'INFORMATION DU PUBLIC</u>	<u>p35</u>
311 - Mesures de publicité	
312 - Affichage	

32 – ACCUEIL DU PUBLIC p36

321 - Permanences

322 - Registre papier, registre numérique et courriers

4/ ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

41 – LES OBSERVATIONS p4042 – ANALYSE DES REQUETES PAR THEME p40

421 - Avis global sur le projet

422 - Qualité du dossier

423 – Doublon

424 - Itinéraires alternatifs

425 - Clivage Nord/Sud

426 - Accessibilité, circulation, parking

427 - Pistes cyclables

428 - Espaces verts

429 - Phase de travaux

4210 – Phase exploitation, nuisances

43 – ECHANGES AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE (PV de synthèse) p56

5/ AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

51 – AVIS SUR L'ENQUETE p57

511 - Conditions d'accueil du public

512 - Remarque sur le registre numérique

52 – AVIS SUR LE DOSSIER p58

521 – Avis sur la forme

522 – Avis sur le fond

Choix de l'itinéraire

Plan Vélo

Espaces verts

Phasage des travaux

Nuisances

Accès, circulation, stationnement

Les conclusions motivées figurent dans un fascicule à part, conformément à la réglementation

Annexes

- **PV de synthèse**
- **Réponse du maître d'ouvrage**
- **Tableau des requêtes**
- **Certificats d'affichage**
- **Justificatifs presse**

1/ OBJET DE L'ENQUETE

11 - PRESENTATION DU PROJET

L'enquête publique porte sur le projet d'extension du réseau de tramway de Marseille, au nord jusqu'à Gèze (15ème arrondissement) et au sud jusqu'à La Gaye (9ème arrondissement), projet porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence. Cette phase d'extension poursuit l'objectif de rééquilibrer la répartition modale des déplacements au profit des transports en commun. Dans le cadre de cette extension projetée, la création d'un centre de maintenance et de remisage des rames de tramway est prévue sur le site de Dromel Montfuron.

Le projet traverse le territoire de quatre secteurs : le 2ème secteur (2ème et 3ème arrondissements), le 4ème secteur (6ème et 8ème arrondissements), le 5ème secteur (9ème et 10ème arrondissements) et le 8ème secteur (15ème et 16ème arrondissements).

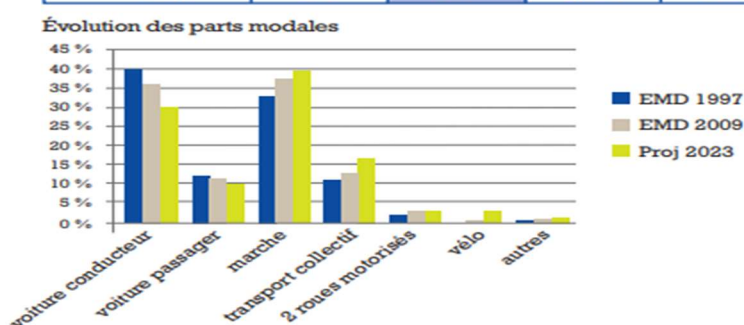
Marseille : 2e ville de France en termes de population avec 869 815 habitants (au 01/01/2020 - Chiffres Insee) sur une superficie de 240 km², soit 24 000 ha

Marseille a une tradition de réseau de tramway. L'ancien réseau, qui a fonctionné de 1876 à 2004 a compté jusqu'à une centaine de lignes. Il a été abandonné après la seconde guerre mondiale sauf une ligne qui a fonctionné jusqu'en 2004 et a été remplacée par l'actuelle ligne 1.

Désormais le développement des réseaux de transport, et particulièrement le tramway, s'inscrit dans une logique de planification et d'orientation définie dans des documents de planification qui fixent les objectifs, les priorités et les calendriers de réalisation des principaux systèmes de transport. Ces documents se déclinent depuis l'ETAT, jusqu'à la Métropole en étant compatibles selon un principe de subsidiarité.

- **La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône** , élaborée en mai 2007 par les services de l'Etat considère que le caractère multipolaire du système métropolitain impose une action forte en termes de mise en relation des réseaux de communication et d'organisation du système économique. Elle préconise dans ce sens la structuration d'un système de transports collectifs métropolitain nécessitant :

	EMD 2009	Proj 2023	Différence	Taux d'év°	
Parts modales	Voiture conducteur	36 %	30 %	-6,0 %	-17 %
	Voiture passager	11 %	9 %	-2,1 %	-18 %
	Marche	36 %	37 %	1,1 %	3 %
	Transport collectif	12 %	17 %	4,7 %	38 %
	2-roues motorisés	3 %	3 %	-0,1 %	-2 %
	vélo	1 %	3 %	2,1 %	389 %
	autres	1 %	1 %	0,2 %	22 %

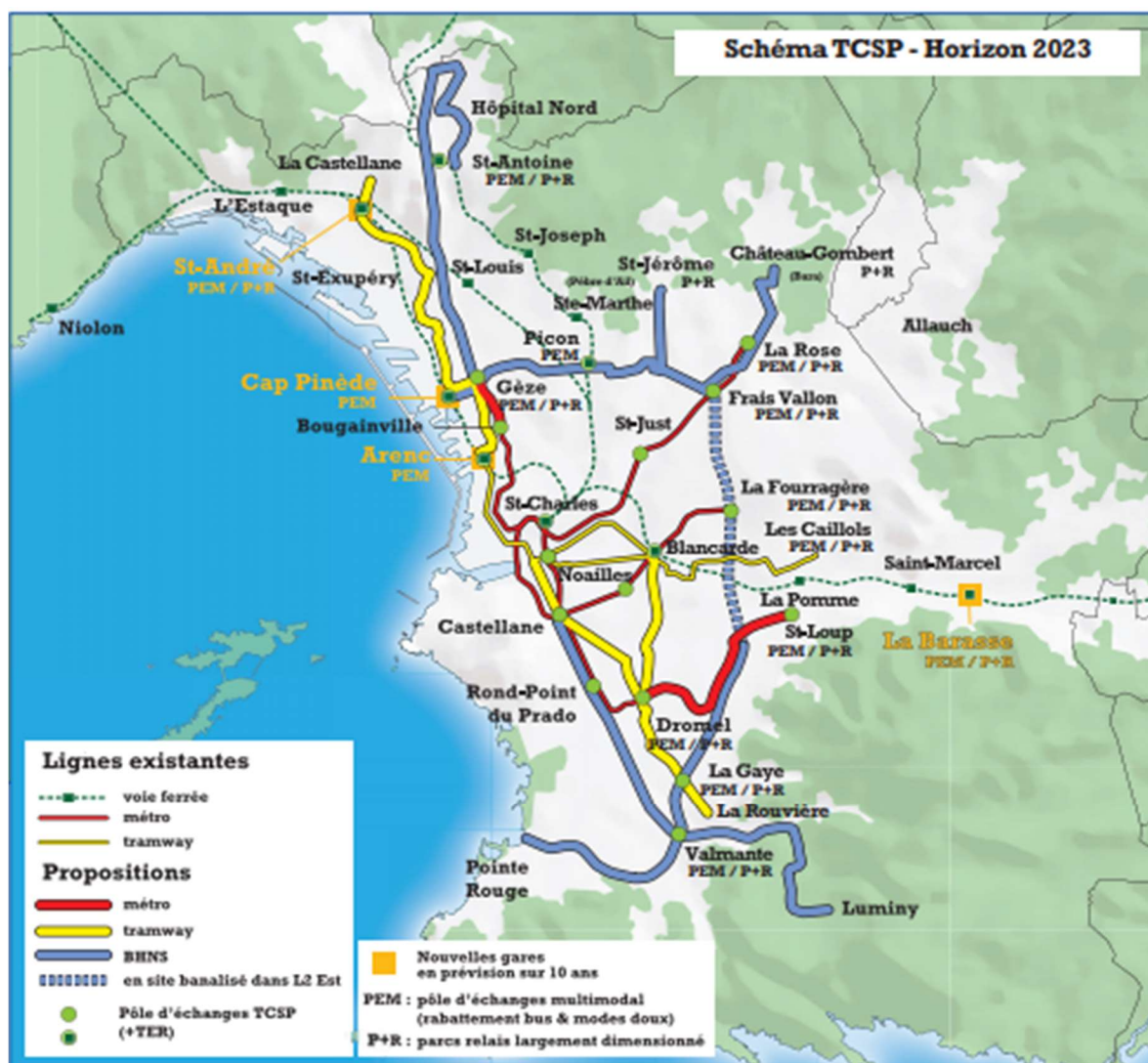


- L'amélioration et le développement des transports collectifs ferrés,
- Le renforcement et la valorisation de transports collectifs routiers en site propre,
- L'organisation de la complémentarité des fonctions et des rôles entre les différentes infrastructures du réseau routier,
- La mise en interface des différents modes de déplacements en transports en commun afin de construire un vrai système d'échanges.

- **Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et D'égalité des Territoires S.R.A.D.D.E.T** élaboré en juin 2019 par le conseil régional, et approuvé en octobre 2019, promeut le développement des modes de transport propre, collectifs et durables, et un report modal massifié vers des solutions alternatives à la voiture.
- **Le Plan de Déplacement Urbain PDU** 2013/2019, adopté en juin 2013, fixait des priorités ambitieuses en matière de part modale en prévoyant de faire passer l'évaluation du mode de déplacement (E.M.D.) transport collectif de 12 à 17 % au détriment de la voiture.

Pour réaliser ces objectifs le réseau de transport public en site propre (TCSP) devait se

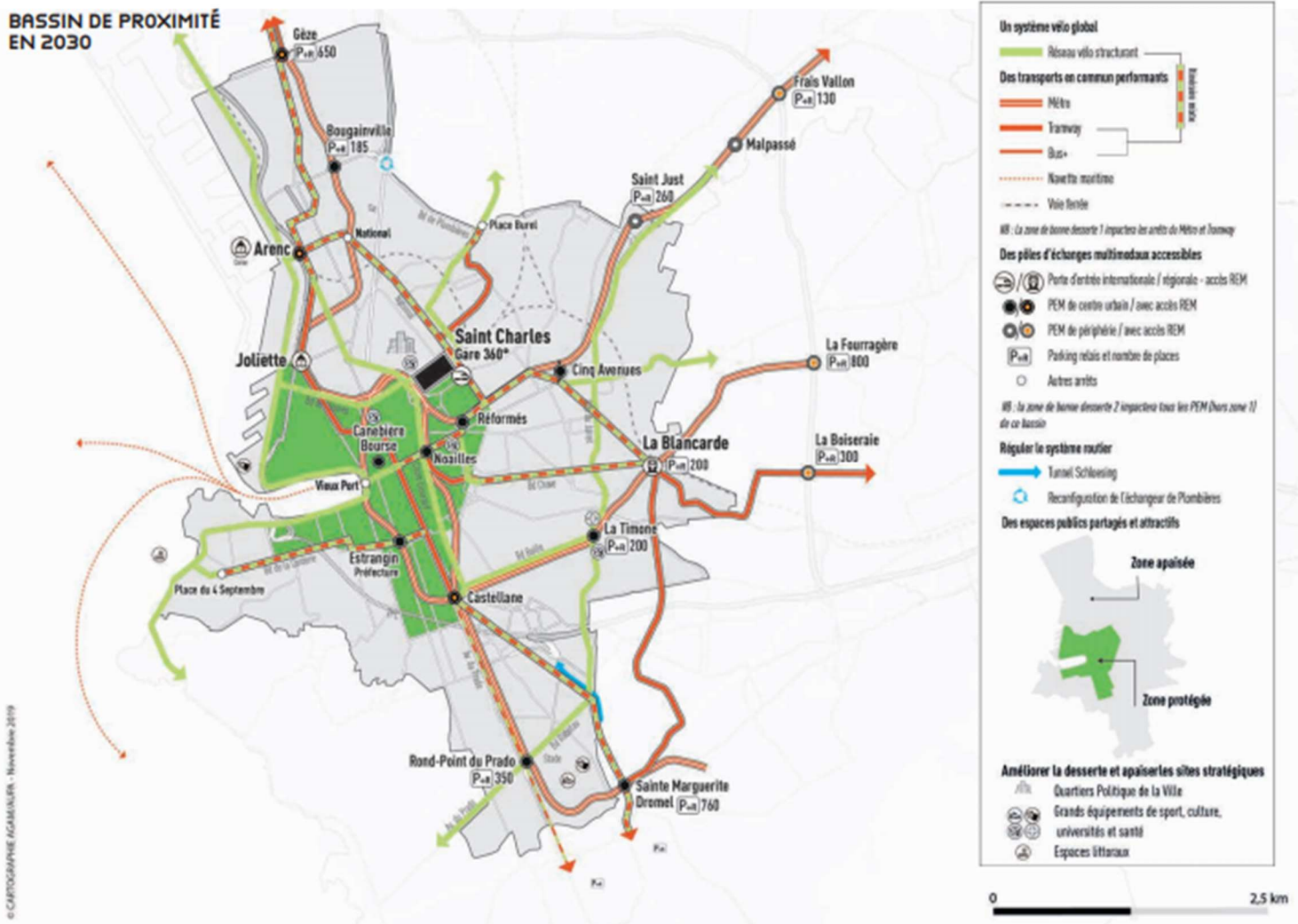
développer selon le schéma ci-après :



La transformation de la ligne 3 en véritable axe nord-sud, a été inscrite au, **L'Agenda de la mobilité métropolitaine** adopté en 2016. Il envisageait ce projet pour l'horizon 2025.

À l'horizon 2035, **L'Agenda de la mobilité métropolitaine** envisage un prolongement du tramway entre le boulevard Longchamp et la [Belle-de-Mai](#) et l'extension de la [ligne 1](#) vers [La Valentine](#) où elle pourrait être en correspondance avec le TRAM TRAIN d'AUBAGNE .

Le PDU 2020/2030 arrêté en décembre 2019, prévoit la poursuite des infrastructures de transports en commun selon le schéma ci-après :



Le réseau actuel a été remis en service en 2007, il s'est ensuite amélioré en 2008 et 2010. La ligne 3 d'Arenc à Castellane a été mise en service en 2015, conformément aux orientations définies dans les documents de programmation.

12 - CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Le dossier d'enquête publique présenté est soumis aux codes énumérés ci-dessous et notamment à ceux mentionnés en caractère gras.

D'autre part, il faut préciser que l'enquête s'est déroulée dans le cadre de la pandémie due au COVID 19 et des mesures à respecter lors des permanences tenues, notamment les mesures transversales, l'aménagement du local mis à disposition du commissaire enquêteur et les actions au cours des permanences

- **Le code de l'Environnement** et plus particulièrement :

- Les articles L.123-1 à L.123-16 et R.123-1 à R.123-46 relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes ayant une incidence sur l'environnement,
- Les articles L.122-1 à L.122-3 et R.122-1 à R.122-14 concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement,
- Les articles L.124-1 à L.124-8 concernant le droit d'accès à l'information relative à l'environnement (accès aux études d'impact sur simple demande).
- Les articles L.414-4 et R.414-19 à R.414-26, concernant l'évaluation des incidences Natura 2000,
- Les articles L.411-1 à L.411-3 et R.411-1 et suivants, concernant la préservation du patrimoine naturel,
- Les articles L.181-1 à L.181-12 et R.181-1 à R.181-44, concernant l'autorisation environnementale,
- Les articles L.181-1 et suivants, L210-1, L211-1 et suivants, L214-1 et suivants concernant les régimes d'autorisation ou de déclaration des installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles d'affecter l'eau et les milieux aquatiques, ainsi que R.214-1 à R.214-5 relatifs à la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration, et R.214-6 et suivants, concernant les dispositions applicables aux opérations soumises à autorisation,
- Les articles L.561-1 et suivants, concernant la prévention des risques technologiques,
- Les articles L.571-9 et suivants, concernant la lutte contre le bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, et l'article R.571-32 et suivants concernant le classement des infrastructures de transports terrestres, ainsi que les articles R.571-44 à 571-52-1 relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres,
- Les articles L.220-1 et L.221-2, droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé,
- Les articles L.222-1 à L.222-3 codifiant l'article 19 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'énergie (L.A.U.R.E) du 30 décembre 1996,
- L'article L.122-3 rendant nécessaire pour la réalisation d'infrastructures de transport, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, ainsi que les articles R.221-1 à R.221-3, concernant les critères nationaux de la qualité de l'air.

- **Le code de l'Expropriation** pour cause d'utilité publique et notamment pour sa partie législative, les articles : L.121-1 et suivants et pour sa partie réglementaire, les articles R.121-1 et suivants relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique, et les articles L.131-1 et R.131-1 et suivants relatifs à la procédure d'enquête parcellaire.

- **Le code de l'urbanisme.**

- **Le code des relations entre le public et l'administration**

- **Le code du patrimoine** et notamment :

Les articles L.521-1 et suivants, au titre de l'archéologie préventive, et R.523-1 et suivants concernant la mise en œuvre de l'archéologie préventive,

Les articles L.531-14 à L.531-19, et R.531-8 à R.531-9 concernant les découvertes fortuites,

Les articles L.621-30 à L.621-32, concernant les dispositions relatives aux immeubles situés dans le champ de visibilité des immeubles classés ou inscrits, et R.621-96 et suivants, concernant les travaux dans le champ de visibilité

- **Le code de la construction et de l'habitation** et précisément :

Les articles L.111-7 et L.111-8-1 à L.111-8-4 ; la loi n°75-534 du 30 juin 1975 modifiée d'orientation en faveur des personnes handicapées (code de l'action Sociale et des Familles).

- Le code de la santé publique.

- Le code de la route.

- Le code des transports.

- Le code de la voirie routière

- Le code général des collectivités territoriales.

Les autres textes applicables :

-**Concernant la protection des espèces animales et végétales** : L'Arrêté du 19 février 2007 ; l'arrêté du 15 septembre 2012 ; l'arrêté du 19 novembre 2007 ; l'arrêté du 29 octobre 2009 ; l'arrêté du 23 avril 2007 ; l'arrêté du 8 décembre 1988 ; l'arrêté du 23 avril 2008 ; l'arrêté du 23 avril 2007 ; l'arrêté du 21 juillet 1983, modifié par l'arrêté du 18 janvier 2000 ; l'arrêté du 9 juillet 1999, modifié par l'arrêté du 27 mai 2009 ; l'arrêté du 20 janvier 1982, modifié par les arrêtés du 15 septembre 1982, du 31 août 1995, et du 14 décembre 2006 ; l'arrêté du 4 décembre 1990, et la circulaire DNP/CFF n°2008-01 du 21 janvier 2008.

Concernant la lutte contre le bruit : l'arrêté du 8 novembre 1999

Concernant l'évaluation économique et sociale : la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 ; le décret n°84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 ; l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 ; le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013.

Concernant l'accessibilité aux personnes handicapées, les établissements recevant du public, les voies publiques ou privées accessibles à la circulation publique : les articles L.114-4 et L.243-7 du code de l'action sociale et des familles; l'article 2 de la loi n°91-663 du 13 juillet 1991 ; la loi n°2005-102 du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et chances ; le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie publique et des espaces publics ; l'arrêté du 31 mai 1994 portant sur l'accessibilité des établissements recevant du public et la largeur des places de stationnement réservées aux personnes handicapées; l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

13 - LA CONCERTATION

131 – CADRE REGLEMENTAIRE

La concertation préalable a été menée conformément à l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme et à l'article R 121-9 du Code de l'Environnement.

Pour sa mise en œuvre, le pétitionnaire a souhaité l'accompagnement d'un garant. Il a à cet effet saisi la Commission Nationale de Débat Public qui a proposé M. François NAU, personne neutre et indépendante des débats, régulièrement inscrit sur la liste nationale des garants. Cette concertation a duré un mois, du 31 mai 2018 au 2 juillet 2018. Par comparaison l'article L121-16 du Code de l'Environnement prévoit une durée de 15 jours au moins, à trois mois au plus. A l'issue de sa mission, le garant a rendu compte de la concertation dans un rapport rendu public

La concertation préalable initiée par la Métropole Aix-Marseille-Provence visait à : présenter le projet au public, échanger avec la population sur les grands principes du projet et sur les choix de desserte et permettre au maître d'ouvrage d'affiner et d'adapter son projet, en intégrant au mieux les besoins et les attentes du public.

Le bilan de la concertation préalable concernant le projet d'extension du réseau de tramway de Marseille, a fait la synthèse des échanges et contributions du public et a présenté les suites qu'entendait donner le maître d'ouvrage à la fin de cette phase de concertation

132 - LES MODALITES GENERALES

Par délibération TRA 001-368/16/BM du 30 juin 2016, le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence a défini les modalités de la concertation préalable.

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

- Deux réunions publiques ont été organisées : une première réunion a eu lieu le mercredi 30 mai 2018 au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence, et une deuxième réunion publique a eu lieu le lundi 2 juillet 2018 en mairie de secteur des 15ème et 16ème arrondissement. [SEP]

- Des outils d'information et d'expression du public ont été proposés : 8 panneaux ont été exposés dans 5 lieux d'exposition et mis en ligne sur le site internet de la Métropole Aix-Marseille-Provence, des dépliants d'information et des registres étaient à disposition du public dans les 5 lieux d'exposition, le public a pu écrire au garant de la concertation par courrier postal ou par courriel à l'adresse suivante : francois.nau@ampmetropole.fr. [SEP]

Les expositions publiques ont été organisées dans les cinq lieux suivants : [SEP]

- Siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence – Palais du Pharo ; [SEP]
- Les quatre Mairies des secteurs traversés par le projet.

L'avis de concertation a été diffusé au public de la manière suivante :

- Mise en ligne sur le site internet de la Métropole Aix-Marseille-Provence lundi 14 mai 2018.

- Affichage sur les lieux d'exposition publique le mardi 15 mai 2018. [SEP]

- Publication dans la presse : le mercredi 16 mai 2018 dans La Provence et le jeudi 17 [SEP] mai 2018 dans La Marseillaise. [SEP]

- Les panneaux d'exposition et le dépliant d'information ont été mis en ligne sur le site internet de la Métropole jeudi 31 mai 2018. [SEP] Un rappel de publicité a été effectué dans la presse mercredi 6 juin 2018 dans La Provence et La Marseillaise. [SEP] La mairie des 9ème et 10ème arrondissements a également mené des actions de diffusion de l'information :

- Mise en ligne de l'avis de concertation préalable sur le site internet de la mairie des 9ème et 10ème arrondissements [SEP] Diffusion de l'avis de concertation par mail aux Comités d'Intérêt de Quartier et au fichier de contacts de la mairie rassemblant 4 500 personnes.

133. BILAN DE LA CONCERTATION

Les réunions de la concertation préalable du mercredi 30 mai 2018 et du 2 juillet 2018, ont rassemblé 140 participants environ. Parmi eux étaient présents des élus, et des représentants des Comités d'Intérêt de Quartier.

Treize questions posées par le public ont reçu une réponse des porteurs de projet.

Les participants à la concertation préalable ont utilisé les différents moyens d'expression mis à leur disposition. Une expression peut contenir plusieurs observations portant chacune sur un aspect particulier du projet. Les moyens d'expression ont été les suivants :

Moyen d'expression	Nombre d'expressions
Réunion publique du 30 mai 2018	6
Réunion publique du 2 juillet 2018	7
Registres	17
Courriers envoyés au garant	5
Courriels envoyés au garant	49

Les observations formulées par le public lors de la concertation préalable ont porté sur divers aspects du projet :

- Le contenu des supports de projet
- La planification des extensions du réseau de transport public
- L'opportunité du projet
- L'insertion urbaine et la trame circulaire
- L'accessibilité des personnes à mobilité réduite
- Des questions techniques diverses
- Le phasage et le financement du projet
- La nécessité d'information et de concertation du public, notamment en phase travaux

- Enfin quelques observations hors sujet

134 - AVIS DU GARANT SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION

« La présente concertation préalable a révélé un assez bon niveau d'information des CIQ sur le PDU et sur le plan des TCSP, ce qui ne paraît pas être le cas du grand public si l'on en juge par la quasi découverte à l'occasion de cette concertation de l'inscription au PDU de la liaison Dromel-La Blancarde.

- La participation relativement faible du public à cette concertation préalable peut s'expliquer par le retard important de l'équipement de l'agglomération marseillaise en transports collectifs en site propre et par la mise en cause de la crédibilité par la population du calendrier des projets annoncés. Elle peut aussi être due au nombre important de concertations menées simultanément sur plusieurs projets d'aménagements urbains, et sur la quasi absence de tracés alternatifs pour cette première phase d'extension de ce tramway dont la réalisation sur le tronçon Arenc-Castellane a été un succès.
- Les deux réunions publiques ont permis d'apporter des informations complémentaires aux panneaux d'exposition sur les types d'aménagement urbain envisagés pour l'insertion du tramway, sur le contexte global des transports et la prise en compte des contextes locaux. A cet égard, le garant a donc jugé intéressant de joindre en annexe au présent bilan de la concertation les comptes rendus de ces deux réunions afin de les mettre à disposition du public.
- Une réunion publique supplémentaire demandée par plusieurs CIQ du sud aurait été souhaitable.
- Les principaux acteurs publics et économiques concernés par le projet ne se sont pas exprimés durant cette concertation préalable.

Le garant formule des recommandations au Maître d'Ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public à mettre en œuvre

- Le maître d'ouvrage est encouragé à adresser aux participants à cette concertation préalable les réponses à leurs questions, notamment pour ceux qui n'ont pas participé aux réunions publiques.
- Le public a montré une forte attente pour la poursuite de la concertation sur l'insertion urbaine du projet et sur la réalisation des travaux et sur le calendrier de l'opération en abordant tous les sujets d'expression des 9 thèmes présentés dans le présent bilan.^[SEP] Une

attention particulière doit être apportée au partage de l'espace public entre les espaces accordés aux piétons, aux vélos, aux TCSP et aux voitures pour permettre le développement économique des quartiers à la périphérie du centre-ville et l'accessibilité des pôles d'échanges multimodaux. Cette remarque concerne également la plupart des grandes places qui doivent être réaménagées (Castellane, Ferrié, Bougainville, Cabucelle) en rappelant que le tramway n'y est pas toujours en site propre lors de leur traversée et que les risques de blocage de la circulation peuvent mettre en cause la vitesse commerciale annoncée et le niveau de service du tramway.

- La gouvernance de la concertation pourrait être améliorée pour assurer une meilleure maîtrise par la Métropole, des actions impliquant les Mairies d'arrondissement et les CIQ, par exemple en contractualisant ces actions.

14 - MISE EN PLACE DE L'ENQUETE

121 - DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le 24 mars 2020, par ordonnance E20000019/13, à la demande de la Préfecture des Bouches du Rhône, autorité organisatrice de l'enquête, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille a désigné une commission d'enquête composée de quatre commissaires enquêteurs ; Mme Catherine PUECH et Mr Jean-Claude REBOULIN comme membres titulaires, Mr Pierre LAYE en tant que président de la commission d'enquête et Mr Jean-Marc IENNY comme membre suppléant. Le 23 avril 2020, Mr Pierre LAYE a demandé au Tribunal Administratif, à être retiré de l'enquête. Le TA a répondu le 24 avril 2020 que dans le cas du désistement du président de la commission, c'est le 1^{er} membre titulaire qui le remplace et le membre suppléant devient titulaire, sans avoir de décision à refaire, et ajoutant à la même date qu'il n'y avait pas lieu de désigner un nouveau membre suppléant.

La composition de la commission est devenue la suivante :

- Mr Jean-Claude REBOULIN en assure la présidence,
- Mme Catherine PUECH et Mr Jean-Marc IENNY sont membres titulaires.

122 – ARRETE FIXANT LES MODALITES D'ENQUETE

L'arrêté de Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône, n°2020 en date du 6 août 2020, a visé cette ordonnance et prescrit les modalités de l'enquête préalablement définies en concertation avec la commission d'enquête.

- La durée a été fixée à 33 jours, du lundi 7 septembre 2020 à 9h, au vendredi 9 octobre 2020 à 16h30. L'horaire de clôture établit une égalité de traitement entre les internautes et ceux ayant recours aux moyens traditionnels d'expression.
- Le siège de la Métropole d'AIX-MARSEILLE, Palais du Pharo, est retenu comme siège de l'enquête ainsi que les mairies des 2^{ème}/3^{ème} secteur, 6^{ème}/8^{ème} secteur, 9^{ème}/10^{ème} secteur, 15^{ème}/16^{ème} secteur.
- Le dossier papier, mis à disposition du public à raison d'un exemplaire dans chacun des cinq lieux d'enquête, est accessible aux heures habituelles d'ouverture au public. Une version dématérialisée est consultable en ligne sur le site : <https://www.registre-numérique.fr/tramway-nord-sud-marseille> dans lequel le public peut déposer ses observations et consulter celles déjà inscrites. Le lien suivant permet d'accéder au dossier par site internet de la Préfecture des Bouches du Rhône et de la Métropole d'Aix-Marseille : <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Marseille>
- Le public dispose d'un registre papier numéroté, dans chacun des cinq lieux d'enquête pour consigner ses observations. Il a la possibilité d'adresser une correspondance à l'intention du président de la commission au siège de la Métropole.
- La commission assurera 25 permanences de deux heures et demies ou trois heures chacune, pour un total de soixante treize heures et demie, réparties de manière équilibrée entre les lieux d'enquête et étalées sur toute la période de consultation, à des jours et horaires différents pour offrir un large éventail de possibilités aux éventuels visiteurs.

123 - ACTIONS PREPARATOIRES

La désignation, par le TA, de la commission d'enquête publique est intervenue lors de la pandémie due au COVID 19 et lors de la période de confinement décrété en France à partir du 16 mars 2020 et qui a pris fin le 11 mai 2020.

Dans ce contexte, un premier contact téléphonique a eu lieu dès le **27 avril 2020** avec la Métropole, et Mr Jean ISNARD Directeur Adjoint en charge des projets tramway, pour débattre des modalités de l'enquête, de son calendrier, de la visite des lieux du projet, de la visite préalable des lieux d'enquête publique, et de l'utilisation du registre numérique.

A cette date, il a été conclu qu'il était nécessaire d'attendre le déconfinement.

Une première vidéo-conférence a eu lieu le **14 mai 2020**, regroupant la Métropole, le bureau d'études EGIS rédacteur du dossier d'enquête, la Préfecture, les membres de la commission d'enquête. Cet échange a permis de fixer la liste des documents papiers à remettre aux membres de la commission, et de préciser le calendrier prévisionnel de l'enquête, de la

visite des sites du tracé des extensions nord et sud et des lieux de permanences où se déroulera l'enquête.

Une seconde vidéo- conférence s'est tenue le **25 mai 2020**, avec la Métropole où ont été abordés les points suivants :

- Le calendrier de l'enquête_a_été_proposé du lundi 7 septembre 2020, 8h30, au vendredi 9 octobre, 16h30, avec remise du rapport au plus tard le vendredi 6 novembre au soir en format numérique et le lundi 9 novembre (remis en main propre) pour le document papier. ces deux points restant à finaliser avec la préfecture dans le cadre de l'arrêté.

- La date de la visite des sites de l'extension Nord et Sud du réseau de tramway a été arrêtée au 30 juin 2020, ainsi que la visite des lieux de permanences au 3 septembre.

Le registre numérique a été proposé comme outil pour le traitement de l'enquête, sous réserve d'une formation préalable pour la commission et la désignation d'un « référent »

- La commission a précisé de quels documents elle souhaitait disposer en version papier pour faciliter l'étude du projet.

- En outre des modalités d'information que précise l'arrêté (parution presse, affichettes, site internet, ...) des panneaux d'information pourront être disposés dans les sites, et des « Flyers » déposés dans les mairies concernées.

Une troisième vidéo conférence s'est déroulée le **12 juin 2020**, au cours de laquelle ont été débattus les conditions d'accueil du public, de surveillance du registre papier, et à nouveau la formation de la commission d'enquête au registre dématérialisé.

Le **30 juin 2020**, la visite du tracé des extensions nord et sud a été réalisée avec le maître d'ouvrage, représenté par Monsieur Isnard et Madame Maître Les lieux du projet ont été visités, et en particulier l'emplacement du futur centre de remisage des rames à édifier sur le site de Dromel.

Les documents papiers demandés ont été remis ce même jour, aux commissaires enquêteurs.

La formation des commissaires enquêteurs au registre dématérialisé a eu lieu le **2 septembre 2020** à 10h.

La visite des différents lieux de permanences : au siège de la Métropole et dans les différentes mairies d'arrondissement concernées par le projet, s'est déroulée le **3 septembre 2020**.

Cette visite s'est accompagnée de la signature des pièces du dossier déposé dans chaque

site pour l'enquête. Elle a permis de définir les conditions d'accueil du public tel que gestion des files d'attente éventuelles, circulation des pétitionnaires, gestes barrière....

2/ COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE

21 – LISTE DES PIECES DU DOSSIER

Deux dossiers distincts sont présentés à l'enquête publique :

- Un dossier traitant des incidences environnementales du projet et sollicitant l'autorisation de sa réalisation avec la mise en œuvre de mesures appropriées,
- Un dossier portant sur la déclaration d'utilité publique du projet pour faire suite à son autorisation et engager sa réalisation.

211- LE DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Ce dossier comprend quatre parties :

<u>1 - Dossier Loi sur l'Eau</u>	223p
<u>2 - Étude d'impact</u>	
Pièce G1 - Préambule et résumé non technique	57 p
Pièce G2 - Description et justification du projet	131 p
Pièce G3 - État initial de l'Environnement	277p
Pièce G4 - Effets du projet sur l'environnement, mesures proposées	311p
étude acoustique	67p
étude air et santé	127p
étude de trafic	57p
<u>3 - Étude hydraulique</u>	
Études relatives aux crues de l'Huveaune et des Aygalades	61p
Annexes : Cartes des hauteurs d'eau	20p
<u>4 - Plans des réseaux</u>	
plans des réseaux existants	37p
plans des réseaux projetés	37p

212 - LE DOSSIER DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET (DUP)

Le dossier DUP est composé des pièces suivantes :

<u>Pièce A</u> - Objet de l'enquête	37p
Informations juridiques et administratives, bilan de la concertation	
<u>Pièce B</u> - Plan de situation	5p
<u>Pièce C</u> - Notice explicative	174p
Objet de l'opération et raisons pour lesquelles le projet a été retenu	
<u>Pièce D</u> - Caractéristiques des ouvrages les plus importants	60p
<u>Pièce E</u> - Plan général des travaux	11p
<u>Pièce F</u> - Appréciation sommaire des dépenses	3p
<u>Pièce G</u> : Évaluation environnementale sur le projet global (phases 1 et 2). <i>Reprise des documents de l'étude d'impact en première partie</i>	
Pièce G1 - Préambule et résumé non technique	57 p
Pièce G2 - Description et justification du projet	131 p
Pièce G3 - État initial de l'Environnement	277p
Pièce G4 - Effets du projet sur l'environnement, mesures proposées	311p
Les annexes :	
étude acoustique	
67p	
étude air et santé	
127p	
étude de trafic	57p
<u>Pièce H</u> - Dossier d'évaluation socio-économique conformément au code des transports,	51p
<u>Pièce I</u> : Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale	25p
<u>Pièce J</u> – Annexes	34p
Plans d'aménagement, avis du Service des Domaines réponse aux avis de la CIS	

22 – PRESENTATION DU PROJET

221 – SITUATION, PHASAGE

Le projet porté par la Métropole AMPM (AIX-MARSEILLE-PROVENCE), consiste à étendre le réseau tramway de Marseille au Nord et au Sud de la ville, avec création d'un site de maintenance et remisage à Dromel-Montfuron.

En phase 1, objet de la présente enquête :

- la ligne Nord serait prolongée de 1,8km, d'Arenc jusqu'à Gèze avec 3 nouvelles stations,

- la ligne Sud serait prolongée de 4,4km, de la place Castellane à la Gaye, avec 9 nouvelles stations,

- un bâtiment au pôle d'échanges de Dromel sur l'actuel parking relais du boulevard de schloesing, recevra un site de maintenance et de remisage de 30 rames ainsi qu'un parc relais de 600 places

- un parc relais de 565 places + 65 places en surface, sera créé à la Gaye.

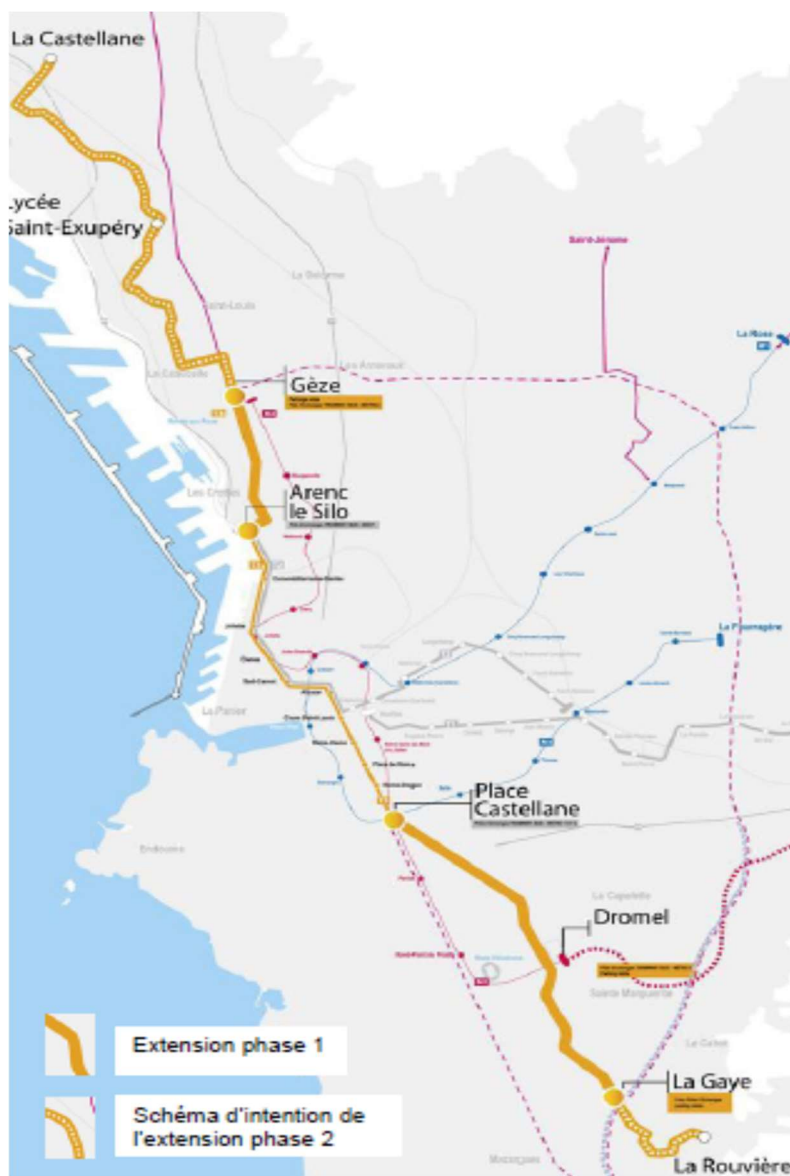


Figure 1 – Extensions phases 1 et 2 du Réseau Tramway

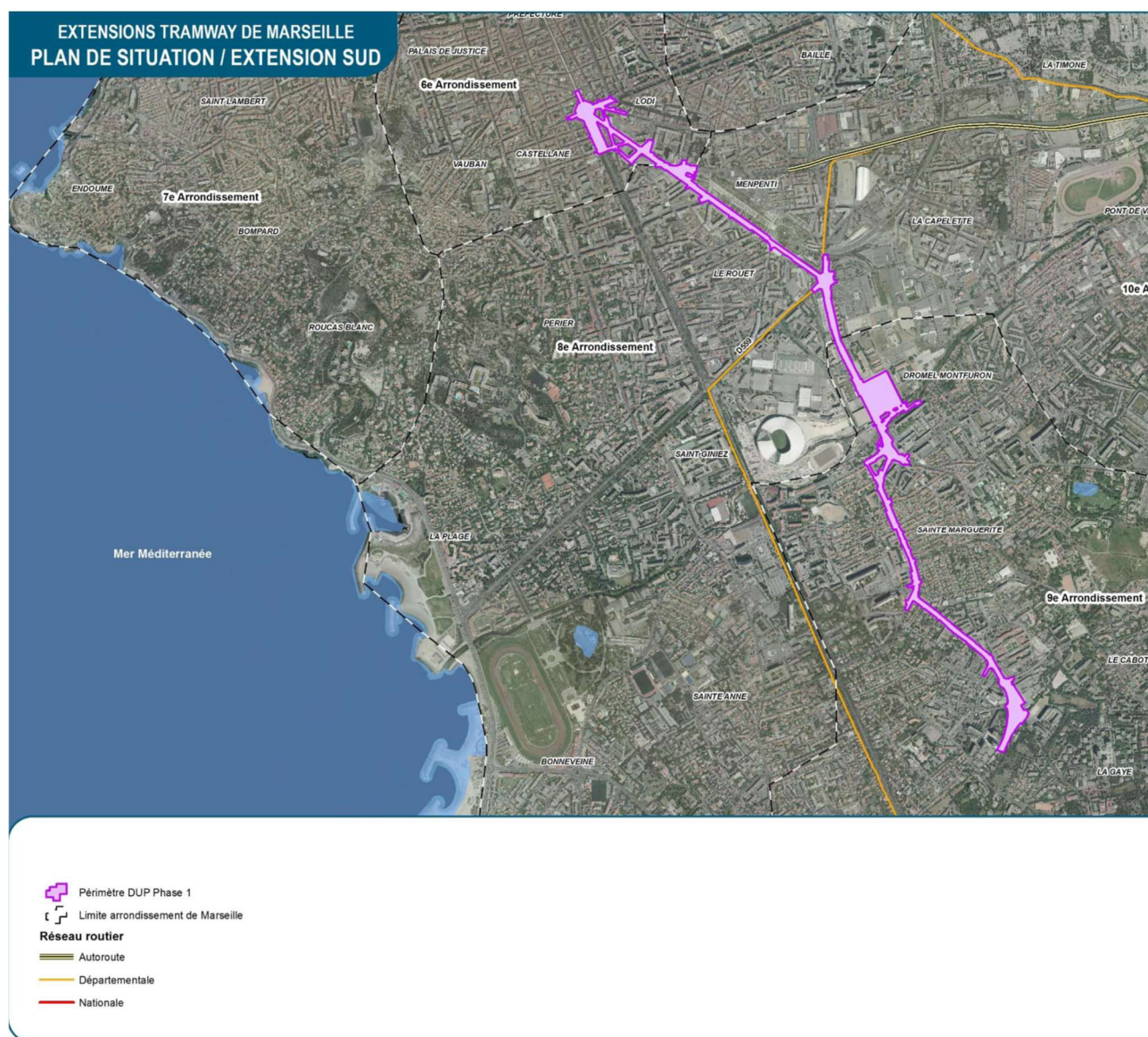
En phase 2, qui fera l'objet d'une enquête future, la ligne Nord sera prolongée jusqu'à la Castellane, la ligne Sud sera prolongée jusqu'à la Rouvière

Le projet d'extension de la ligne Sud emprunte :

l'avenue Jules Cantini,
le boulevard Schloesing
la rue Augustin Aubert
l'avenue Viton.

Le terminus situé au début du chemin de la colline Saint-Joseph rejoint le projet de BUS (Boulevard Urbain Sud).

Le dossier de DUP porte sur le périmètre des abords de ce projet :



Le projet s'accompagne d'une requalification des façades du projet (aménagement urbain, aménagements paysagers, modes doux de transports), ainsi que le réaménagement urbain des places de Bougainville et de Castellane.

Projet paysager

Le projet paysager vise à apporter une structure paysagère forte tout le long de la plateforme du projet, tout en s'adaptant à la structure urbaine des quartiers assez différente entre le Nord et le Sud de la ville :

- pour le quartier Nord, ancien site industriel en pleine reconstruction, le projet se fixe de verdir les axes notamment par de nombreuses plantations. Ainsi la rue de Lyon sera végétalisée par une plateforme plantée et par des arbres d'alignements sur les trottoirs, la place de Bougainville sera plus végétale.

- pour les quartiers Sud traversés, l'objectif est également de verdir les axes empruntés par des plateformes plantées et des arbres d'alignements, tout en s'appuyant et en renforçant les espaces verts existants.

- les places de Bougainville et de Castellane font l'objet d'un réaménagement paysager complet visant à valoriser leur fonctionnalité d'espace public et à mettre en valeur leur dimension historique.

223 – CONTEXTE DE L'OPERATION

Contexte général

Le projet s'inscrit dans l'objectif de la Métropole de développement des transports collectifs en site propre (TSCP). Elle vise un rééquilibrage de la population sur une aire plus vaste.

Au nord, il accompagne le projet d'Euroméditerranée qui se fixe une extension de 170ha du grand centre-ville de Marseille.

Vers le sud, il va offrir un accès aux hôpitaux, à la ZAC de la Capelette, et va désenclaver des quartiers très densément peuplés.

Le projet s'articule avec la mise en place des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour améliorer le rayonnement de l'ensemble du réseau de transports en commun. On en attend une circulation automobile apaisée et une requalification urbaine des espaces publics.

Projet en adéquation avec les documents d'orientation

L'extension du projet de tramway est portée par la Métropole Aix-Marseille Provence (AMPM), créée en 2016, qui en est le maître d'ouvrage. C'est la plus grande Métropole de France qui réunit 92 communes, 6 intercommunalités qui ont fusionné, 1,8 Millions d'habitants, et 3 173 km². Le projet s'inscrit dans les objectifs de AMPM exprimés dans les documents d'orientation :

Le **PDU** se fixe de diminuer le trafic automobile de 8% et d'accroître les déplacements en mode alternatif (transports en commun, modes de déplacements doux) pour réduire les nuisances environnementales et améliorer la qualité de vie.

La **DTA** des Bouches du Rhône vise un fonctionnement efficace, plus équitable et durable, impliquant un système ambitieux de transports collectifs

Le **SCOT** de MPM préconise un développement urbain structuré qui s'appuie sur une desserte multimodale intégrant une offre en TC en site propre, associée à des modes doux et des parcs relais pour assurer les fonctions d'échanges.

Le **PLUi**, à travers le PADD fixe de faciliter le déploiement des transport en commun, sans empiéter sur les espaces naturels, en limitant la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, et tout en améliorant la biodiversité par des aménagements paysagers adaptés.

Contexte socio-économique

Les prévisions de population sur la ville de Marseille prévoient 80000 habitants supplémentaires au cours des 20 prochaines années, et autant de nouveaux logements.

Pour participer à ce développement, plusieurs grands projets de rénovation et de requalification urbaine sont situés dans le corridor de l'extension du tramway : Opération grand centre-ville, ZAC CIMED, ZAC littorale, Aménagement des espaces publics d'Arenc, Parc des Ayalades, ZAC de la Capellette, ZAC Vallon Régné.

Pour faire face aux difficultés de circulation et convaincre les automobilistes à laisser leur voiture au parking, la Métropole s'engage sur une haute qualité de service de son réseau de transports avec des objectifs précis pour 2025 :

- plus de 92% des métropolitaines seront à moins de 10mn d'un accès au réseau via un pôle d'échange incluant un parc relais,

- le réseau à haut niveau de service (BHNS) sera constitué de 3 lignes de chemin de fer et de lignes interurbaines d'autocars offrant une forte amplitude horaire (5h/22h), de fortes fréquences, 100km de voies réservées aux bus.
- Ce réseau s'articulera autour de 54 gares multimodales, dont certaines en accès direct avec l'autoroute.

224 – IMPACTS ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet est soumis à l'obtention d'une autorisation environnementale de la part des services de l'état. Ce dossier est composé de 2 parties :

Le dossier Loi sur l'Eau qui traite des incidences du projet sur la gestion des eaux, L'étude d'impact qui traite des incidences du projet sur l'environnement et des mesures à mettre en place (dossiers G).

Dossier Loi sur l'eau

Le projet traverse des zones parcourues par des cours d'eau souterrains et de surface : réseau des Aygalades au Nord et réseau de l'Huveaune au sud. Dans ce contexte, le dossier Loi sur l'eau analyse les incidences du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, et prévoit la mise en place de mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour une bonne gestion des eaux.

Les mesures mises en place portent essentiellement sur :

- l'adaptation des réseaux de collecte des eaux pluviales
- l'aménagement de bassins de rétention
- des mesures en phase travaux pour réduire les risques de ruissellement et de pollution.

Ces mesures doivent assurer la compatibilité du projet avec les documents réglementaires traitant de la ressource en eau (SDAGE, PPRI, PLUi, PGRI).

Patrimoine Naturel

Le projet concerne en majorité des zones urbaines mais aussi deux secteurs au patrimoine naturel plus marqué : les berges de l'Huveaune et le parc du 26ème centenaire.

Si aucune espèce végétale ne présente d'enjeu majeur de conservation, les espèces animales sont plus représentées :

- les deux espaces naturels (Parc et Huveaune) permettent la survie d'espèces locales d'amphibiens

- la zone d'étude accueille deux espèces de reptiles protégé : Tarente de Mauritanie et Lézard des Murailles
- 26 oiseaux d'espèces protégées au plan national ont été observées sur le site ainsi que 4 espèces à enjeu faible (Grand Cormoran, Héron Cendré, Hirondelles)
- parmi les mammifères, le site accueille des chiroptères protégés dans la zone du cours d'eau, et une seule espèce à enjeu faible : le hérisson.

Le projet prévoit de renforcer la plantation d'arbres et des surfaces végétalisées tout le long de l'itinéraire pour offrir plus d'habitats potentiels aux espèces présentes et pour améliorer la biodiversité.

- sur 808 arbres existants, 470 sont conservés et 866 sont plantés
- bilan vert de 528 arbres supplémentaires et plus de 10km d'alignements d'arbres
- 1,5ha de plate-forme végétalisée et plus d'1ha de massifs plantés
- suivi écologique du chantier.

Dans ce contexte, les impacts engendrés par le projet sur ces espèces est considéré comme négligeable et ne nécessite pas de mesures de compensation.

Les autres impacts du projet

L'étude d'impact analyse les autres effets du projet sur le contexte socio-économique, le foncier, le trafic, l'ambiance acoustique, la qualité de l'air, les déchets, etc...

Tous ces impacts qui pourront prendre de l'importance dans la phase de travaux resteront réduits voire positifs dans la phase d'exploitation, ex : amélioration de la qualité de l'air, nette évolution des modes de déplacement doux, amélioration des transports en commun, meilleur accès aux grands équipements.

225 – RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

Amélioration du réseau des transports en commun

Les nombreux projets à proximité du corridor d'extension du tram, destinés à répondre à l'augmentation de population vont entraîner une augmentation des déplacements, créant des embouteillages et des dysfonctionnements du réseau routier en l'absence d'un renforcement des TCP. Certains secteurs sont déjà saturés et dépourvus de transports en commun performants. La situation actuelle ne permet pas de répondre aux enjeux de la politique de la ville et aux objectifs des schémas directeurs. Le projet répond à ces attentes.

Choix des corridors pour accompagner le développement urbain

Le positionnement des corridors est guidé par la densité urbaine, actuelle et à venir, qui exige de meilleures conditions de transports publics.

Le corridor Nord permet d'accompagner les projets urbains programmés dans le cadre d'Euroméditerranée et de renforcer l'attractivité de ce territoire,

Le corridor Sud permet d'améliorer la desserte en transports en communs de pôles de vie majeurs de l'agglomération et de grands équipements de rayonnement métropolitains.

L'objectif majeur est de mettre en place une offre en transports en commun structurante, maillée et attractive s'appuyant sur différents systèmes de transports (Bus, BHNS, Tram) et qui accompagne le développement et la requalification des quartiers. De ce point de vue, l'extension du métro enterrée et trop coûteuse, a été écartée

Itinéraires et stations en adéquation avec le développement urbain

Sur l'extension Nord, des variantes ont été étudiées à la hauteur de l'avenue Roger Salengro et de la rue de Lyon (chemin de la madrague, rue du Bachas, rue du Marché). Le choix s'est porté sur les itinéraires les plus habités et les mieux à même de valoriser le projet, sous réserve des contraintes techniques et financières.

Sur l'extension Sud, 2 hypothèses ont été comparées : itinéraire rectiligne rue de Rome / Prado / Michelet, et itinéraire Cantini / Sainte Marguerite / Boulevard Urbain Sud. Le second itinéraire a été retenu car il ouvre un nouveau corridor de transport en commun (prévision de 14000 déplacements/j en comparaison de 6400 déplacements/j / Michelet) , il dessert un plus grand nombre d'équipements de rayonnement métropolitain et a un plus fort potentiel de requalification urbaine.

Le positionnement des stations fait également l'objet d'études comparatives pour retenir les solutions les plus pertinentes.

Réaménagement et mise en valeur de l'espace public

Le projet privilégie l'insertion latérale de la plateforme du tramway, mais selon les sections et selon les contraintes, quelques sections retiennent des insertions centrales.

6.4.2.11 Avenue Viton

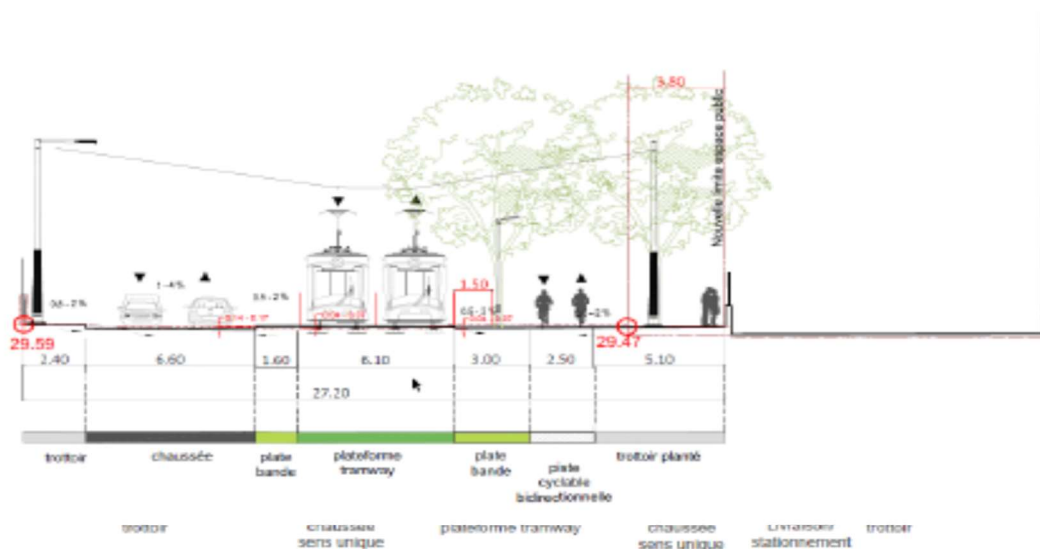


Figure 139 – Profil en travers de la rue de Lyon (coupe 7)

L'emprise de la plateforme conduit au réaménagement des espaces publics riverains : voies de circulation, trottoirs, plantations d'alignement.

- Des coupes illustrent ces réaménagements, voie par voie.
- Des schémas illustrent les modifications du plan de circulation,

L'aménagement des espaces publics, des places, des sites de remisage et des parcs relais fait l'objet d'une description détaillée dans le dossier D, E et J de la DUP.



Figure 146 – Projet d'aménagement de la place Castellane



Figure 157 – Photomontage de la proposition d'élargissement de l'espace urbain le long du parc du 26^{ème} Centenaire (image non contractuelle)

Regroupement du stationnement sur divers parking

Les aménagements entraînent une baisse des places de stationnement sur les corridors empruntés par le projet, mais prévoit une compensation de cette perte par la création de parcs relais :

- suppression de 300 places sur l'extension Nord qui sera partiellement compensée par le réaménagement de places le long d'autres voies riveraines, par la création de stationnement dans les nouvelles opérations et par l'offre en stationnement du parc relais du Capitaine Gèze (650 places)

- sur l'extension Sud, le projet supprime environ 600 places, qui pourront partiellement se reporter sur les parcs relais : environ 600 places à Dromel et 600 places à la Gaye.

Prévisions favorables de la fréquentation

Le projet va entraîner une augmentation très importante de la fréquentation de la ligne 3 du tramway à l'échéance de sa réalisation.

Periode	Option de Référence	Option de projet
Journée	45 500	93 300
Heure pointe du matin	6 690	19 800
Heure moyenne	20 920	37 555
Heure pointe du soir	11 740	24 700
Heures creuses	6 140	11 270

Figure 184 – Trafic prévisionnel 2023 de la ligne T3

Ces prévisions conduisent à revoir le fonctionnement des autres moyens de transport en commun pour plus d'efficacité :

- Sur la partie Nord de l'extension, arrêt de la ligne 70 à Capitaine Gèze et suppression de la desserte d'Arenc et Canebière,
- Sur la partie Sud de l'extension, révision des trajets des lignes 73, 46,, 48.

Ces modifications entraînent des modifications des pôles d'échanges multimodaux de Castellane, de Dromel et de la Gaye.

Coût de l'opération

L'ensemble de l'opération est estimé à 296 850 000 € HT.

Les données d'évaluation socio-économiques du projet sont détaillées en pièce H du dossier.

23 – AVIS DES SERVICES ET PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

La concertation inter-administrative avec les services s'est déroulée de façon informelle de juin 2018 à mars 2019 au cours des études, puis de façon formelle par le Préfet, en juillet et septembre 2019 puis de décembre 2019 à janvier 2020. Les organismes consultés ont disposé d'un délai de X mois pour formuler un avis avant enquête, délai expirant le 4 Août 2020.

DRAC	11/06/19	Demande de diagnostic archéologique préalable	Convention avec INRAP pour le réaliser
------	----------	---	--

Centre Régional de la Propriété Forestière	17/06/19	Pas d'observations	
Architecte des Bâtiments de France (ABF) UDAP 13	21/01/20	Ajuster les emprises pour préserver les constructions d'intérêt patrimonial sur l'extension Nord, rue de Lyon et rue Cazemajou.	Le PLUi ne recense aucun bâti remarquable sur la rue de Lyon. Les bâtis remarquables sont préservés rue Salengro et place Bougainville, rue Cazemajou et rue d'Anthoine (croquis) et la place de Bougainville est réaménagée.
Agence Régionale de Santé ARS	08/07/19	<p>Assurer la sécurité des divers flux de circulation (piéton, vélos) en assurant une bonne lisibilité des itinéraires .</p> <p>Affichage des temps de parcours à pied pour sensibiliser et inviter à la marche.</p> <p>Lutter contre les îlots de chaleur en privilégiant les matériaux clairs</p> <p>Sur la place Castellane :</p> <ul style="list-style-type: none"> - augmenter les zones d'ombre par plus de végétal - plus de lisibilité entre espaces piétons et pistes cyclables - assurer la continuité des pistes cyclables - regret du maintien d'une voie automobile rue de Rome. <p>La protection prévue pour réduire les nuisances sonores (isolation de façades, impact supérieur à +2dB(A)) ne sont pas explicites.</p> <p>Précautions à prendre pour éviter le développement du</p>	<p>La recommandation est bien notée et prise en compte dès que possible.</p> <p>Les études se poursuivent sur ces divers points pour prendre en compte ces recommandations.</p> <p>Les protections acoustiques sont à la charge du maître d'ouvrage et réalisées par convention avec le propriétaire dans le respect des seuils réglementaires.</p> <p>Le maître d'ouvrage prendra conseil auprès de EID pour des mesures appropriées.</p>

		<p>moustique tigre en particulier en phase de chantier, dans les eaux stagnantes.</p> <p>Dans les espaces verts, éviter les plantes allergisantes (aulnes, noisetiers, cyprès, bouleaux, chênes, frênes)</p>	<p>Les aménagements tiendront compte du degré du potentiel allergisant :</p> <p>potentiel fort /chênes et noisetiers potentiel moyen/aulnes et frênes potentiel faible /tilleul et orme.</p>
Marseille - DG Urbanisme Aménagement Habitat	09/07/19	Tableaux foncier des parcelles à acquérir pour la réalisation le tram	Tableau à prendre en compte lors de l'enquête parcellaire
Conseil Départemental 13	11/07/19	Pas d'observations	
Conseil Régional PACA	-	Pas d'avis	
Parc National des Calanques	-	Pas d'observations	
Ministère des Armées	23/01/20	Avis favorable	
Syndicat Mixte du bassin de l'Huveaune	-	Pas d'observations	
Société des eaux Marseille	09/08/19	Pas d'observations	
Marins pompiers	31/07/19	<p>Pas d'observations sous réserve de préserver tous les accès pompiers pour la défense incendie des immeubles proches du tram. Le projet devra aussi respecter les réglementations spécifiques aux installations classées et établissements recevant du public. L'accès aux moyens de lutte doit également être assuré</p>	<p>Le projet intègre ces contraintes. Un dossier de déclaration ICPE est en cours de réalisation pour les sites de maintenance et de remisage et sera joint au permis de construire. Un dossier de sécurité des transports publics guidés sera soumis à l'approbation des autorités. L'accès aux points d'eau incendie sera assuré durant la phase de</p>

		durant la phase de chantier	chantier et durant la phase d'exploitation.
DD Sécurité Publique	04/02/20	Préconisations d'ordre général pour assurer la sécurité publique	Le M.O. poursuit les réflexions avec les divers partenaires pour mettre en œuvre ces mesures de sécurité publique
DD Protection Populations	12/08/19	Pas d'avis	
DD des Territoires et Mer Service territorial Sud	30/01/20	Le projet est compatible avec le PLUi de Marseille Provence qui a été récemment approuvé. Le dossier doit être actualisé.	Le dossier a été mis à jour dans ce sens.
EPA Euromed	13/09/19	Demande d'intégrer 2 bâtiments au périmètre de DUP (angle Briançon-Caravelle-Bachas)	Le projet de tram ne prévoit aucun aménagement sur ces parcelles. Il n'y a pas lieu de les intégrer à la DUP.
Chambre de Commerce et Industrie MP	20/09/19	Souhaite que le futur réseau donne la priorité au secteur Nord où les enjeux sont plus importants.	
Chambre Agriculture 13		Pas d'avis	
MRAE		Pas d'avis	

Agence Française pour la biodiversité	02/07/19	Le projet n'aggrave pas l'état des milieux aquatiques. L'extension Nord sera intégrée dans le projet Euroméditerranée du futur parc des Aygalades. Préciser les actions prévues pour la mise en valeur du ruisseau des Aygalades et l'articulation avec le futur Parc.	
---------------------------------------	----------	--	--

3/ DEROULEMENT DE L'ENQUETE

31 – MODALITES D'INFORMATION DU PUBLIC

311 – MESURES DE PUBLICITE

Par voie de presse, le Code de l'Environnement impose l'insertion de l'avis d'enquête, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête. Les services de la Préfecture, autorité organisatrice de l'enquête, ont fait le nécessaire et le tableau ci-après détaille les publications :

JOURNAL	1 ^{er} AVIS	2 ^{ème} AVIS	PERIODICITE	DIFFUSION
LA MARSEILLAISE	20/08/2020	08/09/2020	Quotidien	Régionale
LA PROVENCE	20/08/2020	08/09/2020	Quotidien	Régionale

Les justificatifs correspondants se trouvent en PJ

312 – AFFICHAGE

En parallèle à ces annonces dans la presse et avant l'expiration du délai de 15 jours préalables à l'ouverture de l'enquête, la Métropole d'Aix- Marseille a fait procéder à un affichage de l'avis d'enquête, conforme aux prescriptions légales et réglementaires de format A2 et de couleur jaune, dans chaque lieu d'enquête : le siège de la Métropole et les cinq mairies retenues comme tels.

Pour répondre aux exigences d'affichage sur site, prescrites par le Code de l'Environnement, les mêmes affiches ont été apposées simultanément dans toutes les stations de tramway de la ligne de tramway T3.

Des affiches de communication sur l'enquête publique du projet d'extension ont aussi été apposées au niveau de chacune des stations du réseau actuel de tramway de Marseille. La commission d'enquête a pu vérifier une partie de cette campagne d'affichage, et la Métropole a fourni un certificat d'affichage N°20603, en date du 13 octobre 2020,

mentionnant que du 19 août 2020 au 12 octobre 2020 :

« Les Mairies des secteurs concernés ont bien procédé à l’affichage de l’avis d’enquête publique et de l’arrêté préfectoral prescrivait, au bénéfice de la Métropole d’Aix-Marseille, en vue de la réalisation de l’extension Nord et Sud du réseau du tramway de Marseille, de la création d’un site de maintenance et de remisage des rames et de deux parcs relais, sur la commune de Marseille, l’ouverture d’une enquête publique unique portant sur l’utilité publique du projet et sur l’autorisation environnementale requise ».

Les certificats correspondants, sont en PJ

Par ailleurs, le maître d’ouvrage a déployé plusieurs autres dispositifs de communication, dont les suivants :

- Des perspectives de communication de l’enquête publique du projet en grand format, venant en habillage du tramway de la ligne T3.

- 200 flyers ont été disposés dans chaque site d’enquête, présentant le projet et indiquant les informations pour participer à l’enquête

- 4 roll-up ont été mis en place sur chaque site d’enquête, présentant le projet et indiquant les informations pour participer à l’enquête.

- Publicité de participation à l’enquête sur les réseaux sociaux (facebook, linkedin, twitter)

313 - Accès au dossier sur site internet

L’avis d’enquête ainsi que l’arrêté ont été publiés sur le site de la Métropole et sur celui de la Préfecture.

32 – ACCUEIL DU PUBLIC

321 – PERMANENCES

L’enquête s’est déroulée du lundi 7 septembre 8h30 au vendredi 9 octobre à 16h30, soit 33 jours consécutifs dans les 5 lieux définis ci-après :

- Palais du PHARO, siège de la Métropole

- Mairie des 2^{ème}/3^{ème} arrondissements

- Mairie des 6^{ème}/8^{ème} arrondissements

- Mairie des 9^{ème} /10^{ème} arrondissements

- Mairie des 15^{ème}/16^{ème} arrondissements

La commission a tenu 25 permanences, soit cinq sur chacun des sites et réparties sur des jours de semaine différents.

Le détail de ces permanences est donné dans le tableau ci-après :

Lieu de permanence	Dates	Jours	Horaires
Siège Métropole	7 septembre 2020	Lundi	9h – 12h
	15 septembre 2020	Mardi	14h – 16h30
	23 septembre 2020	Mercredi	14h – 16h30
	6 octobre 2020	Mardi	9h – 12h
	9 octobre 2020	Vendredi	14h – 16h30
Mairies			
2^{ème}/3^{ème} arrondissements	7 septembre 2020	Lundi	13h30 – 16h30
	15 septembre 2020	Mardi	8h30 – 11h30
	23 septembre 2020	Mercredi	8h30 – 11h30
	1 ^{er} octobre 2020	Jeudi	8h30 – 11h 30
	9 octobre 2020	Vendredi	13h30 – 16h30
6^{ème}/8^{ème} arrondissements	8 septembre 2020	Mardi	8h30 – 11h30
	15 septembre 2020	Mardi	8h30 – 11h30
	23 septembre 2020	Mercredi	8h30 – 11h30
	1 ^{er} octobre 2020	Jeudi	8h30 – 11h30
	9 octobre 2020	Vendredi	13h30 – 16h30
9^{ème}/10^{ème} arrondissements	8 septembre 2020	Mardi	13h30 – 16h30
	15 septembre 2020	Mardi	13h30 – 16h30
	23 septembre 2020	Mercredi	13h30 – 16h30
	1 ^{er} octobre 2020	Jeudi	13h30 – 16h30
	9 octobre 2020	Vendredi	8h30 – 11h30
15^{ème}/16^{ème} arrondissements	8 septembre	Mardi	13h – 16h
	15 septembre 2020	Mardi	13h – 16h
	23 septembre 2020	Mercredi	13h – 16h
	1 ^{er} octobre 2020	Jeudi	13h – 16h
	9 octobre 2020	Vendredi	9h – 12h

Le 9 octobre 2020 à 16h30, heure de fin de la dernière permanence, au terme de cette enquête publique, les registres ont été emportés par la commission aux fins d'analyse et ont été clôturés

Concomitamment le registre dématérialisé a été fermé.

Le nombre de contributions recueillies et publiées, dans le cadre de cette enquête, est au total de 536 et se répartissent de la façon suivante :

322 - REGISTRE PAPIER / REGISTRE NUMERIQUE / COURRIERS

LES VISITES DU REGISTRE NUMERIQUE

Sur l'ensemble de la période, 10 435 visiteurs ont procédé à 13 205 visites sur le dossier d'enquête.

La moyenne des visites se situe à 400 visites quotidiennes.

Durant les huit premières journées de l'enquête, 6566 visites ont eu lieu (soit 49,7% de l'ensemble), dont une pointe particulière de 1722 visites le premier jour (13% de l'ensemble des visites).

Lors de ces visites, au total, 2923 documents ont été visualisés et 3336 téléchargements ont été réalisés.

Sur les cinq premières journées 35,4% des visualisations et 35,2% des téléchargements ont été effectués.

LES CONTRIBUTIONS

En analysant les 536 contributions sur 33 jours, la moyenne journalière de 16,2 contributions a été dépassée durant les trois premiers jours de l'enquête (26 contributions en moyenne) puis surtout dans les cinq derniers jours pour atteindre 40,2 contributions journalières en moyenne.

Les contributions journalières figurent dans le tableau de la page suivante :

Date	Total	E-Registre	E-mail	Registres papier	Courrier
07/09/2020	19	17	2		
08/09/2020	33	32	1		
09/09/2020	26	24	2		
10/09/2020	17	17			
11/09/2020	8	7		1	
12/09/2020	12	12			
13/09/2020	7	6	1		
14/09/2020	21	17	4		

15/09/2020	10	10			
16/09/2020	6	5	1		
17/09/2020	21	19	1	1	
18/09/2020	11	10	1		
19/09/2020	7	7			
20/09/2020	7	6	1		
21/09/2020	10	9		1	
22/09/2020	17	17			
23/09/2020	4	3	1		
24/09/2020	7	2	1	1	3
25/09/2020	3	3			
26/09/2020	4	4			
27/09/2020	7	7			
28/09/2020	9	9			
29/09/2020	24	5	2	17	
30/09/2020	6	5		1	
01/10/2020	7	6	1		
02/10/2020	9	7	2		
03/10/2020	10	10			
04/10/2020	14	13	1		
05/10/2020	21	19	2		
06/10/2020	27	27			
07/10/2020	34	31	3		
08/10/2020	48	44	4		
09/10/2020	70	34	4	30	2
	536	444	35	52	5

4/ LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

41 – LES OBSERVATIONS

Le nombre d'observations recueillies est au total de 536 dont :

- 444 reçues sur le registre numérique,
- 35 par courriel
- 52 consignées sur le registre et
- 5 reçues par courrier.

La répartition des orientations sur les 536 contributions est la suivante :

527 contributions avec orientations classées ci-après :

- 145 se prononcent favorablement, soit 27,5%
 - 136 sont favorables mais avec réserves, soit 25,8%
 - 91 se révèlent défavorables, soit 17,3%
 - 110 expriment des réserves ou des inquiétudes sans prise de position, soit 20,9%
 - 35 sont neutres et demandent des précisions, soit 6,6%
 - 10 avis intitulés « autres » car non définis, soit 1,9%
- 9 contributions n'ont pas été classées.

En première analyse on note qu'un certain nombre d'observations déposées sur le registre numérique ou par mail se contentent de poser des questions, dont souvent la réponse se trouve dans le dossier, ou expriment des opinions très générale

42 – ANALYSE DES REQUETES PAR THEME

La commission a procédé au dépouillement et à l'analyse des contributions reçues. Constatant un nombre important d'inquiétudes ou de réserves, elle a regroupé par thèmes principaux les préoccupations afin de les analyser de manière synthétique. Certaines contributions comportent plusieurs thèmes, ou plusieurs questions. Pour simplifier l'analyse nous avons limité à 4 le nombre de questions par contribution, et chacune d'entre elle, appelées **requêtes**, est analysée séparément ce qui explique qu'il y a plus de requêtes que de contributions écrites.

421 - AVIS SUR LA GLOBALITE DU DOSSIER (65)

Un assez grand nombre de personnes (soit environ 12%) se sont exprimées sur la globalité du projet.

La majorité d'entre elles (54) se déclare très favorable au projet, sans aucune réserves, considérant que le retard en transports en commun à Marseille est si important que tout projet de desserte sera bienvenu quelque soit le quartier. Le projet aura pour intérêt, non seulement d'améliorer la desserte et désenclaver les quartiers mais aussi de réduire la circulation et la pollution.

« Favorable aux extensions prévues du tramway. »

« Hâte que le tramway arrive pour réduire la circulation invivable »

« Favorable à ce projet qui va désengorgerai les lignes de bus ! »

« Plus de projet de cette ampleur à Marseille, pour arrêter le "tout voiture" »

« Que la ville rattrape 20 ans de retard sur les transports en commun »

« Améliorera le quotidien et la qualité de vie des marseillais »

« Avis favorable surtout pour l'écologie »

« Poursuite des études réalisées sur les transports depuis le PDU de 2000 »

Quelques personnes manifestent une opposition totale au projet, inutile, trop cher

« Projet inutile ».

« Gaspillage d'argent public ».

« BHNS moins onéreux ».

AVIS TRES MAJORITAIREMENT FAVORABLE

L'avis exprimé sur le projet dans son ensemble est très majoritairement favorable.

54 favorables	2 avis réservés
Favorables avec réserve	4 défavorables
54	6

2 Neutre

3 Autres

Les autres requêtes (88%) portent sur des points particuliers du projet et se regroupent autour de 9 grands thèmes exposés ci-après.

422 - QUALITE DU DOSSIER (21 AVIS)

APPRECIATION GENERALE

Quelques contributions portent sur la lisibilité du dossier présenté à l'enquête. Les pièces étaient nombreuses et il était compliqué de trouver des réponses aux informations souhaitées. Certains se plaignent d'un dossier dont la compréhension est difficile. La consultation par internet, sur un petit écran n'est pas aisée.

« *Documents peu lisibles* »

« *Projet pas toujours très clair* »

« *Dossier difficile à lire* »

« *Demande des explications claires et simples* »

« *Argumentation faible* »

Certains ont même eu des difficultés à accéder au dossier soit parce qu'ils ne trouvent pas le lien soit parce qu'ils n'arrivent pas à télécharger.

QUELQUES EXEMPLES RELEVES

Il en ressort de nombreuses questions. Certaines contributions précisent quels sont les points qu'ils n'ont pas trouvé de réponse dans le dossier :

« *Peu de détails sur l'avenue Aviateur Felix* »

« *Demande plus de détails sur le tracé exact de la ligne* »

« *Questions sur la circulation, le stationnement, la prise en charge des nuisances* »

« *Dossier d'AE trop partiel sur la phase 2* »

AVIS PARTAGES

Cette difficulté d'accès aux informations se traduit par des avis partagés sur le dossier :

3 favorables	3 avis réservés
1 favorables avec réserve	2 défavorables
4	5

11 Neutre

1 Autre

423 - DOUBLON (101 AVIS)

CONSTAT DU DOUBLON

Près d'une centaine de contributions, soit près de 20% contestent le choix d'un itinéraire qui traverse des quartiers déjà en grande partie desservis par le métro : Gèze, Dromel, Ste Marguerite. Face au très fort déficit de Marseille en transports en commun, les habitants ne comprennent pas le choix d'un nouveau TC structurant concentré sur des quartiers centraux qui bénéficient déjà d'une bonne desserte.

« *Tram sur le même tracé que le métro* »

« *Doublon avec le métro* »

« *Pourquoi refaire le métro en extérieur* »

« *Arrêter de doublon métro/tram SVP à Marseille* »

« *Ne répond pas aux vrais besoins des habitants* »

« *Permet aux habitants aisés d'avoir le panel de TC à leur disposition.* »

« *Revoir la copie* »

SOUHAIT D'UN PROJET PLUS ETENDU

D'un avis général, le projet aurait dû partir des stations de la fin des lignes Dromel, Gèze, Ste Marguerite pour étendre le réseau de tram.

« *Urgent de mettre des transports là où il n'y en a pas* »

« *Partir des terminus métro* »

« *Prolongement vers les quartiers périphériques* »

« *Privilégier la desserte des territoires non couverts par le métro* »

« *Passer par des zones encore très saturées* »

« *Des quartiers sont toujours abandonnés avec des bus saturés* »

« *Desserte très insuffisante des quartiers Nord* »

« *Préfère le tramway des collines désenclavant les quartiers nord* ».

PREFERENCE METRO

Certains contestent l'intérêt du tram par rapport au métro plus rapide et moins contraignant pour la circulation :

« *Préférence du métro sur le tram* »

« *Plutôt étendre le réseau de métro* »

« *Métro promis à St Loup depuis des années* »

« *Plutôt moderniser le métro* »

« *Le tramway n'égalera jamais le métro* »

PREFERENCE AUTRES MODES DE TRANSPORTS

D'autres souhaiteraient le développement d'autres modes de transports en commun :

« *Développer les BHNS* »

« *Développer les modes doux* »

« *Plus de place aux véhicules autonomes* »

« *Bus vert* »

De multiples destinations sont citées au Nord, à l'Est comme au Sud de la ville . Ils sont listées dans le thème des itinéraires alternatifs.

De multiples destinations sont citées au Nord, à l'Est comme au Sud de la ville. Ils sont listés dans le thème des itinéraires alternatifs.

AVIS DEFAVORABLE PREDOMINE

L'opposition au doublon métro-tram ne se traduit pas un avis majoritairement défavorable au dossier :

5 favorables	15 avis réservés
24 favorables avec réserve	53 défavorables
29	68

3 Neutres

1 Autre

424 - ITINERAIRES ALTERNATIFS (152 AVIS)

Nombreux sont ceux qui contestent le choix de l'itinéraire soit parce qu'ils considèrent que le doublon est inutile, soit parce qu'ils considèrent que d'autres quartiers sont prioritaires.

RATTRAPER LE RETARD

Les habitants se plaignent du très fort retard en transports en commun et voudraient que les réalisations s'accélèrent :

« *Rattraper le retard* »

« *Réaliser les 2 phases et même d'autres lignes de tram en un seul chantier* »

Ils se plaignent des réseaux de bus saturés et de l'impossibilité pour les habitants des

quartiers périphériques de se rendre en ville sans voiture.

« *Ne fréquente pas le centre-ville car obligé de prendre sa voiture pour s'y rendre* »

PROPOSITIONS D'EXTENSION DES TC

La ville étant très étendue, les propositions de desserte sont multiples et portent sur tout le territoire métropolitain :

« *Les priorités sont partout ailleurs* »

AU NORD	St Marron, le Canet, l'Estaque, Hôpital Nord, St Antoine, St André, St Henri, Arnavaux, Grand littoral, la Viste
AU NORD EST	Blancarde, Chutes Lavies, Belle de Mai, le Merlan, St Barthelemy, la Rose, Château Gombert
A L'EST	Menpenti, Capelette, Romain Rolland, St Loup, la Valbarelle, les Caillois, la Barasse, la Valentine,
AU CENTRE	Gare St Charles
AU SUD	Bonneveine, Mazargues, le Cabot, la Rouvière, Michelet, Luminy
LITTORAL	Endoume, la plage, Pointe Rouge, Vieille chapelle
PLAGES	du rondpoint du Prado à la plage,
EXTERIEUR	Plan de campagne, Aix, Aubagne

AVIS PARTAGES

Cette multitude de propositions de tracés alternatifs conduit à des avis partagés sur le projet

28 favorables	36 avis réservés
42 favorables avec réserve	32 défavorables
70	68

7 Neutre

6 autres

425 - CLIVAGE NORD/SUD (25 AVIS)

CONSTAT DE L'INEGALITE NORD/SUD

Les contributions, et en particulier celles émanant des habitants des quartiers Nord ne manquent pas de relever l'inégalité des projets entre le Nord et le Sud de la ville : inégalité des longueurs de desserte (1,8km au Nord et 5,6 km au Sud) et de ce fait inégalité du nombre d'arrêts (3 seulement au Nord pour 9 au Sud).

« Cette inégalité de traitement renforce le clivage entre les quartiers Nord et les quartiers Sud de la ville »

« Elle est discriminatoire pour les quartiers Nord qui en auraient plus besoin »

« On renforce les ghettos »

« Certains évoquent la fracture sociale ».

DES QUARTIERS DELAISSES

Une demande générale s'exprime en faveur du développement des transports en commun vers les quartiers Nord et en particulier vers les grands équipements : Hôpital Nord, Grand littoral, pôles d'activités, et vers les quartiers qui en ont le plus besoin.

« Le désenclavement du Nord de la ville qui abrite les populations les plus denses et les plus pauvres est prioritaire

« On construit des centaines de logements sans TC »

« On interdit les voitures en ville sans moyens de s'y rendre »

« Le projet ne tient pas compte des nombreux usagers qui n'ont pas d'autre choix que les TC »

Un même mouvement s'exprime à propos des quartiers Est qui se sentent délaissés : St Loup, Menpenti, St Exupery, Belle de Mai.

AVIS FAVORABLE PREDOMINANT

Malgré ce mécontentement, les avis sont plutôt favorables au projet.

5 favorables	4 avis réservés
10 favorables avec réserve	4 défavorables
15	8

1 Neutre

1 Autre

426 - ACCESSIBILITE, CIRCULATION, PARKING (105 AVIS)

Les avis exprimés sur le tracé tel qu'il est présenté à l'enquête recueille une majorité d'avis favorables.

« Parking et tram sont bienvenus »

« Bon projet pour l'accès au centre-ville sans voiture et aux centres commerciaux. »

« Donne accès à nombreux pôles Hôpitaux, EDF, Inerme, Urssaf, CRAM »

« Bouffée d'oxygène pour Marseille, va diminuer la voiture et le bus »

« Se réjouit du projet jusqu'à la Gaye, qui traverse des quartiers très mal desservis »

« Bon projet pour réduire le trafic et libérer des espaces pour les modes doux »

« Projet favorable au TC pour les habitants éloignés du métro au Sud. »

« Bon pour l'environnement du Parc et pour la destruction de la passerelle »

Toutefois, de nombreux points sont relevés, concernant la circulation, les accès, le stationnement et le fonctionnement des commerces.

CIRCULATION

La modification de la circulation induite par le projet inquiète les riverains qui s'attendent à une circulation beaucoup plus intense du fait de la réduction des grandes voies.

« Le tram va utiliser des rues stratégiques et réduire les espaces de circulation »

« Le projet va amplifier les embouteillages »

« Inquiétude sur les trafics autour de la place Castellane »

« inquiétude sur l'augmentation de circulation des rues situées autour de la place »

« Le bout de la rue Liandier sera-t-il rétabli dans son sens de circulation d'origine ? »

« Mairie 15/16 s'oppose à la plateforme commune tram voiture traverse du Bachas »

Les riverains demandent de pouvoir disposer de plans précis de circulation en réponse aux interrogations qu'ils se posent sur les rues Ste Victoire, St Sebastien, Edmond Rostand, Maurel, Fiolle, St Suffren, du Marché, Ferrié.

ACCES

Nombreux sont ceux qui craignent de ne plus pouvoir accéder à leur immeuble ou à leur parking.

Accès au parking Castellane ?

Accès pompier sur la place Castellane

Accès au P de l'immeuble ELDORADO rue Fiole rendu difficile par la circulation

Accès au P de la Clinique vétérinaire au Prado avec le traitement de la contre allée ?

Place dépose minute et handicapés devant les commerces ?

Accès aux lotissements le long de la rue Augustin Aubert

STATIONS

Plusieurs propositions portent sur l'emplacement des stations de tram jugées ; insuffisantes sur le tracé Nord (maintenir Allar) et à déplacer au niveau du Parc du 26ème centenaire.

« *Demande l'arrêt à Allar. L'arrêt de zoccola a déjà le métro. »*

« *Domage que l'arrêt Allar de soit pas retenu malgré la campagne de promotion de l'îlot Allar (logements, école, bureaux). »*

« *Déplacer la station de l'entrée du parc du 26ème en amont de la rue du gaz et après la rue blanche pour plus de place. »*

« *Aménager l'allée des justes dans le parc du 26ème, pour qu'elle reste ouverte en permanence et permette aux habitants du quartier de Menpenti d'accéder au tram. »*

« *Conteste les arrêts de bus repositionnés sur l'avenue de Toulon qui vont provoquer des afflux d'usagers. »*

« *Demande déplacement des stations Rouet/Capelette proche du projet cinéma. »*

« *Prévoir une station en haut de la rue Charles Allée pour l'école »*

STATIONNEMENT

Les habitants sont partagés sur les projets de parking relais : trop petit à Gèze et pris par les abonnés, trop grand à La Gaye et difficile d'accès. Certains soulèvent les problèmes de vols et d'insécurité dans les Parking relais, et encore quand il y a de la place. Plusieurs demandent des parcs relais plus petits, plus nombreux mais mieux répartis sur la ville.

« *capacité de stationnement insuffisante, créer plus de parcs relais. »*

« *créer des parcs relais assez grands, ouverts 7/7 et à tarif incitatif à la journée »*

« *développer le stationnement sécurisé pour permettre l'intermodalité »*

« *mettre des panneaux solaires »*

« *La copropriété Château Sec demande la réduction du PR du Gaye qui va défigurer le quartier »*

« *Une autre contribution propose d'augmenter la capacité des parcs relais 2000 places à la jonction de la L2*

Quelques questions portent sur le stationnement des voitures en ville :

Mairie 15/16 demande un bilan précis sur le stationnement

Mairie 9/10 demande le maintien du stationnement à des endroits précis

Les commerçants demandent de prévoir du stationnement pour les activités

ACTIVITES

Les commerçants sont très inquiets sur l'ensemble de l'itinéraire. Soutenus par la CCIMP, ils sollicitent une concertation avec le Maître d'ouvrage pour débattre des incidences du projet sur les kiosques, les terrasses ou parfois même les espaces privatifs et décider de mesures compensatoires. Une association de 30 commerces du Prado constate qu'après une première concertation, ils n'ont plus été informés

« *Pressing Kunz demande s'interroger sur l'impact du tram pour les commerces ?* »

« *Inquiétude des commerçants du Parc Sévigné (stationnement, Baisse CA)* »

« *Inquiétude de la brasserie du Prado sur l'avenir de sa terrasse* »

« *Restaurateur du Prado demande à préserver sa terrasse amputée par le projet* »

« *Des commerces veulent connaître le calendrier des travaux pour s'organiser* »

« *Projet marque l'enterrement de la pl Castellane et la fermeture des commerces* »

AVIS FAVORABLE PREDOMINANT

Cette multitude de questions et d'interrogations manifeste un intérêt pour le projet qui réunit une majorité d'avis favorables.

32 favorables	20 avis réservés
23 favorables avec réserve	16 défavorables
55	36

10 Neutre

4 autres

427 - PISTES CYCLABLES (147 AVIS)

AMENAGEMENT VELO CONTESTE

Le traitement des pistes cyclables est largement contesté au vu du projet présenté. Les pistes prévues sont discontinues, étroites, rarement sur chaussée, insécurisées aux carrefours et souvent mélangées aux espaces piétons ce qui crée systématiquement des conflits d'usage.

« *Le projet ne respecte pas le plan Vélo présenté en 2019* »

« *Pas de pistes cyclables convenables sur le tracé présenté.* »

« *Les pistes cyclables mal conçues sont dangereuses et découragent l'utilisation du vélo comme moyen de mobilité* ».

« *Projet décevant pour la communauté, sans cesse grandissante, de cyclistes marseillais.* »

NE RESPECTE PAS LES NORMES

Les associations et collectifs, constatent que l'aménagement des pistes cyclables ne respecte pas les préconisations du Plan vélo / CERMA / FUB : voies sur site propre, continues, confortables et sécurisées.

« i faut que les voies de tram soient accompagnées de la création de pistes cyclables sécurisées sur tout le trajet »

« Les pistes cyclables doivent être séparées de la route et des trottoirs, un simple marquage au sol ne suffit pas. Il faut des pistes cyclables en site propre. »

« Les portions cyclables doivent être reliées entre elles pour la continuité d'itinéraire »

« Seuls des aménagements efficaces contribueront à encourager le vélo et la marche. Si les pistes sont mal faites, les vélos rouleront encore sur la route »

PROPOSITION DES ASSOCIATIONS

Si les emprises sont restreintes sur certaines parties de l'itinéraire, les associations proposent des possibilités d'améliorer les pistes cyclables et souhaitent en débattre avec les associations d'usagers (Vélo en ville par exemple).

« Sur tout le tracé, installer des pistes cyclables sur la chaussée en site propre »

« Sur l'avenue Cantini céder 3m de trottoir à une piste cyclable bidirectionnelle. »

« Reprendre le type d'aménagement de la corniche "séparation des flux »

« Inscrire cet aménagement dans la durée et parfois au détriment de la voiture ».

« Ne pas céder au lobby des automobilistes »

« Profiter des travaux pour reprendre de l'espace sur la voirie (stationnement) »

« Ces aménagements sont là pour durer, faire les bons choix pour ne pas y revenir »

« Se tourner vers des collectifs, ou associations qui pratiquent ce mode déplacement afin d'y trouver l'expertise nécessaire à l'aménagement de pistes adaptées ».

LES SERVICES ANNEXES

L'utilisation du vélo doit être accompagnées par quelques équipements :

« Prévoir des parking relais vélo sécurisé »

« Prévoir le transport des vélos dans certaines rames »

AVIS PARTAGES

Ce thème est celui qui rassemble le plus grand nombre d'avis avec réserves, près de 80%. Ceux qui expriment un avis favorable voient dans le projet une opportunité de développement du vélo en ville, tandis que ceux qui expriment un avis plutôt défavorable

doutent de la possibilité de faire aboutir un « bon » projet.

17 favorables	51 avis réservés
57 favorables avec réserve	11 défavorables
74	62

7 Neutre

4 Autres

428 - ESPACES VERTS (39 AVIS)

PLUS DE VERDURE

Les observations sur les espaces verts portent sur des recommandations générales :

« *Pas de réduction des espaces verts* »

« *Préserver les arbres existants, éviter tout abattage* »

« *Si des arbres sont abattus, d'autres doivent être plantés mais pas des jeunes arbres avec trois feuilles qui mettront 20 ans à faire de l'ombre* »

« *Augmenter la place du végétal dans la ville* »

« *Développer les végétaux en pleine terre* »

« *Intégrer des arbres le long du tracé* »

« *Recommandations de traitement des espaces verts : utiliser espèces locales* »

TRAITEMENT DES RAILS

Quant au traitement des rails du tram, les avis sont partagés :

« *Végétaliser les rails - Privilégier les voies en gazon pour les cyclistes* »

« *Éviter les pelouses mal entretenues et contraires au climat méditerranéen* »

« *Utiliser le Béton désactivé avec des arbres de part et d'autre ou le gazon synthétique* ».

PLACE CASTELLANE/PRADO

Les contributions les plus vives portent sur l'aménagement de la place Castellane et du Prado :

« *Revoir l'aménagement de la place Castellane.* »

« *Aménagement trop minéral, végétaliser la place en pleine terre* »

« *Place arborée autour de la fontaine en préservant les arbres existants (palmiers)* »

« *Pas de banc linéaire, mise en place d'un mobilier urbain de qualité* »

L'aménagement du début du Prado soulève de nombreuses critiques de la part des riverains en particulier qui voient leurs pratiques fortement modifiées

« *Laisser les emplacements ombragés aux piétons* »

« *S'oppose au déplacement du marché* »

« *Pourquoi laisser les zones ombragées aux BUS* »

« *Doute de la possibilité de manœuvre des Bus sur la contre allée* »

« *Les cyclistes sur la contre allée et les voitures dans les arbres* »

« *Pas de représentation précise des commerces et restaurants après travaux* »

PARC DU 26EME CENTENAIRE

Le projet empiète de façon significative sur le Parc, et va entraîner l'abattage de nombreux arbres. Les habitants souhaitent que l'impact soit le plus réduit possible et que soit établi un programme de mise en valeur du Parc qui subit des dégradations.

« *Le parc est un jardin remarquable mais mal entretenu* »

« *La partie prise sur le parc est dramatique* »

« *Le nouveau projet doit s'attacher à l'embellir* »

TRAME VERTE

Le projet n'établit aucune liaison avec la trame verte et la trame bleue alors qu'il est proche de l'Huveaune.

« *Aucune mention des contacts avec la trame verte et la trame bleue* »

AVIS FAVORABLE PREDOMINANT

La majorité des contributions donne un avis favorable au projet dans la mesure où il pourra contribuer à une amélioration de l'environnement à l'achèvement des travaux.

14 favorables	7 avis réservés
9 favorables avec réserve	7 défavorables
23	14

1 Neutre

1 Autres

429 - TRAVAUX – PHASAGE (24 AVIS)

Les habitants s'interrogent sur la mise en service du tram par tranche :

« Avant d'être raccordé à Ste Marguerite, le tram sera-t-il fonctionnel sur Schloessing »

« Demande de livraison par tranche d'avancement (terminus temporaire) »

« Se coordonner avec les autres chantiers (notamment le boulevard urbain sud) »

« Désolidariser le NORD et le SUD pour ne pas retarder la livraison de part ou d'autre »

Beaucoup de questions sur le calendrier des travaux, et des inquiétudes sur les impacts du projet sur les quartiers traversés : circulation aggravée, bruit, vibration, etc....

« Quel calendrier des travaux pour la réduction du parc et les nuisances pour les riverains : bruit, poussière, stationnement, circulation. »

« Mettre en place un schéma de circulation durant la période de travaux, pour les voitures, pour les piétons, comme pour les vélos. »

Les activités demandent la mise en place de mesures pendant la période de travaux

« Pressing demande aménagement d'une dépose minute »

« Les commerçants du Parc de Sévigné demandent l'aménagement des accès aux commerces et du stationnement durant les travaux »

« Quelles aides aux commerces fortement impactés par la phase travaux. »

« La Clinique St Martin Sud subit une forte emprise sur ses espaces verts. Demande de mesures compensatoires. »

« Commerce sur Cantini étroit demande que soit précisé le calendrier des travaux pour organiser sa fermeture. »

Demande de concertation pour la période au suivi des travaux ;

« Suivre la phase travaux du projet en collaboration avec un groupe d'habitants. »

AVIS DEFAVORABLE PREDOMINANT

Les avis émis sur la période de mise en service du tram traduisent une certaine inquiétude sur les impacts engendrés : 70% d'avis avec réserve.

3 favorables	9 avis réservés
6 favorables avec réserve	3 défavorables
9	12

1 Neutre

1 Autres

4210 - PHASE EXPLOITATION - NUISANCES (56 AVIS)

MISE EN SERVICE DU TRAM

De nombreux avis expriment la satisfaction de voir arriver le tram avec tous les avantages qu'il apporte :

- « *Accès au tram plus facile que métro (escaliers).* »
- « *Projet nécessaire pour accès pour personnes à mobilité réduite.* »
- « *Effet bénéfique pour réduire les voitures* »
- « *Que les marseillais se réapproprient leur ville autrement qu'en voiture.* »
- « *Le tram permettra de désengorger. Trop de voitures.* »
- « *Moins de circulation, moins de pollution* »
- « *Fermer le métro vieux et puant et développer le tram* »
- « *Très belle opération pour désengorger la place Castellane* »
- « *Excellent projet sous réserve aménagements paysagers et protection acoustique* »
- « *Moins de voitures en ville et des aménagements de qualité. A mener sans retard.* »

Mais des avis défavorables s'expriment également :

- « *Le tramway est inconfortable, l'attente est longue. et pas de surveillance* »
- « *Offre moins performante que le métro (vitesse commerciale)* »
- « *Obstacles aux intersections et sur la voie* »
- « *Tram bruyant additionné aux voitures va entraîner de fortes nuisances* »
- « *Capacité réduite et nuisances sonores et esthétiques.* »
- « *Contre le projet en raison des fraudes et des incivilités.* »

Quelles propositions sont formulées

- « *Améliorer la fréquence des tramway pour inciter à les prendre, la semaine, le We avec des billets Tram/parking.* »
- « *Tendre vers une fréquence de passage supérieure entre 2h et 5h du matin* »
- « *Ne faire qu'une station au lieu de deux au niveau de Aubert / Ganay et Viton / Le Brix pour améliorer la vitesse du tramway.* »

NUISANCES SONORES

Les avis évoquent plusieurs nuisances du tram : bruit, poussière, impact visuel, emprise sur espaces verts, modification des circulations, mais les nuisances sonores sont les plus souvent évoquées et suscitent des questions sur les aides accordées aux riverains:

« Bruit à prévoir et isolation phonique : quelle aide pour les riverains? »

« Quelle sont les techniques anti bruit utilisées ? »

« Nuisance de bruit sur la rue Augustin Aubert à évaluer »

IMPACTS RIVERAINS

La plus forte Inquiétude sur l'impact du projet provient des commerces et activités qui sont directement touchés par le projet :

La clinique St Martin Sud subit une emprise du projet sur ses espaces verts privés. il ne restera que 6m entre la clôture reculée et la façade, d'où des nuisances sonores (salles de sommeil) et moins d'espaces de promenades.

« Les représentants de la clinique St Martin sud souhaitent débattre de mesures compensatoires. »

Plusieurs commerçants du Prado sont directement touchés dans leur exploitation car le tracé du projet exerce son emprise sur des kiosques et des terrasses de café, sans que le projet ne fasse état d'une solution de remplacement.

« Kiosque à journaux du Prado très inquiet souhaite en savoir plus sur son avenir »

« Plusieurs restaurants très inquiets sur le devenir de leur établissement au début du Prado. »

« Inquiétude sur l'activité de restaurant, sur les livraisons avec le nouveau schéma de circulation et sur le maintien des terrasses »

« Restaurateur voit sa terrasse amputée de 40% par le projet (Prado/rue Fiolle) »

D'autres commerces et activités sont impactés plus indirectement :

« Bar /Cantini craint un afflux de piéton et demande le déplacement de sa terrasse. »

Association 30 commerces du Prado, déclare :

« Après une première concertation, ils n'ont plus été informés et découvrent un projet qui risque de gravement les impacter. Demandent de nouvelles réunions pour améliorer le projet. »

Les impacts économiques du projet sont tels, que la CCIAMP se fait le porte-parole du mouvement, et demande des études et des réunions de travail thématiques avant toute poursuite du projet.

« La CCIAMP souligne les inquiétudes des commerçants (accès, terrasses, stationnement) et le manque de prise en compte des impacts économiques. Demande d'être associée à la concertation pour l'indemnisation amiable en phase de conception et en phase travaux »

BILAN ECOLOGIQUE

Une requête remet en cause le bilan écologique du tram, en raison des impacts induits : travaux, vibrations, émissions de carbone, rejet de la circulation automobile dans les quartiers environnants.

AVIS PARTAGES

Les avis sont partagés concernant la phase d'exploitation.

Le poids des commerçants et des activités touchées par le projet est important sur ce thème puisque 13 d'entre elles donnent un avis réservé ou défavorable.

14 favorables	17 avis réservés
11 favorables avec réserve	11 défavorables
25	28 (dont 13 commerces et activités)

1 Neutre

1 Autres

43 – ECHANGES AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE

Le P.V d'enquête a été établi dans les 8 jours de la clôture de l'enquête, conformément à la réglementation – article R.123-18 du code de l'environnement.

Il a permis d'interroger le Maître d'ouvrage sur les points les plus sensibles soulevés à l'enquête pour apporter des réponses aux questions posées lors de l'enquête, et pour avoir des compléments d'information qui permettent une meilleure compréhension du projet et de ses enjeux,

Le PV a été transmis le 18 octobre par mail et a fait l'objet d'un échange le lundi 19 octobre. Le Maître d'ouvrage a répondu de façon détaillée le lundi 2 Novembre. Sa réponse figure en annexe du présent rapport.

5/ AVIS de la COMMISSION D'ENQUETE

Après avoir reçu la réponse du maître d'ouvrage, la commission a examiné les différents points soulevés et a élaboré l'avis ci-après :

51 – AVIS SUR L'ENQUETE

511 - CONDITIONS D'ACCUEIL DU PUBLIC ET MODES D'EXPRESSION

L'enquête s'est bien déroulée, conformément à la réglementation et à l'arrêté préfectoral. Elle a permis une bonne expression du public, en particulier grâce au registre numérique, malgré les limitations imposées par la pandémie. Les mesures barrières ont été d'autant mieux respectées que la fréquentation aux permanences a été assez faible, sauf, comme souvent dans les enquêtes, les derniers jours.

512 - REMARQUES SUR LE REGISTRE NUMERIQUE.

Nous avons observé dans un certain nombre de contributions que les personnes avaient peu ou mal examiné le dossier et, de ce fait, posaient des questions très générales, voire de simples demandes de renseignement, dont parfois la réponse était dans les documents présentés.

Cela met en évidence les constats suivants :

Les permanences physiques des commissaires enquêteurs restent absolument nécessaires afin de guider les personnes dans la recherche d'informations parfois laborieuse...

La présentation des documents sur les registres numériques devrait être adaptée à ce media. La plupart des personnes effectuent ces recherches sur un portable dont la taille de l'écran est limitée et par toujours d'un maniement aisé .il conviendrait donc d'adapter la réglementation afin de permettre un accès plus facile, par exemple le résumé non technique pourrait figurer au tout début du dossier.

52 - AVIS SUR LE DOSSIER

521 – AVIS SUR LA FORME

Le dossier conforme aux textes en vigueur comportait des précisions techniques mais, était par contre insuffisamment précis sur certains points :

Le dossier a été assez compliqué à consulter. Les pièces étaient nombreuses et il était difficile de trouver les informations pour répondre aux questions des particuliers.

Des informations sont apparues comme trop brèves alors qu'elles auraient mérité d'être développées (choix des variantes) et des informations contradictoires : ex : analyse de la phase 2 dans l'étude d'impact, ce qui n'est pas le cas pour plusieurs impacts étudiés.

On a dû rappeler, lors des permanences, que l'on se trouvait dans le cadre d'une enquête destinée à déclarer l'intérêt général du projet. Les questions plus précises concernant des cas particuliers pourront trouver réponse lors de l'enquête parcellaire. Mais dans l'ensemble la commission a considéré que le dossier aurait dû apporter plus de précisions en particulier sur les « points sensibles » objet des « thèmes » ci-après

Dans sa conclusion le maître d'ouvrage indique :

« Concernant la constitution du dossier, celle-ci répond à des prescriptions classiques pour une telle procédure d'enquête publique. L'objectif de cette présente enquête publique est d'évaluer l'intérêt global du projet et son utilité publique. D'autres moments d'échanges et d'information sur le projet seront organisés à l'issue de ce processus. »

522 – AVIS SUR LE FOND

CHOIX DE L'ITINERAIRE

En réponse aux requêtes qui remettent en cause le choix de l'itinéraire du projet à travers diverses critiques : effet doublon, clivage nord/sud, itinéraires alternatifs, le Maître d'Ouvrage retrace l'historique des décisions qui ont motivé ce choix.

Le projet est la première étape d'un plan de développement de l'offre en transports, en cohérence avec les plans de déplacement urbain établis en 2013/2023, puis 2020/2030.

La mise en œuvre de ce plan vise à développer une offre en modes de transport variés : pour le Tram : réseau restreint, grande capacité, confort, pour le Métro : grande distance rapidement, pour le BHNS : service qualitatif, moindre capacité. Dans ce plan, les stations de Gèze, Dromel et Sainte Marguerite sont des

interconnexions bien placées pour assurer les échanges tram/méto/BHNS. Le choix du corridor pour le tram est déterminé par les emprises de voiries nécessaires et par la densité de population selon les projets immobiliers en cours ou à venir. L'extension au Nord s'inscrit dans le développement de l'OIN Euroméditerranée. L'extension Sud donne accès à des bassins d'emplois et grands équipements de la ville.

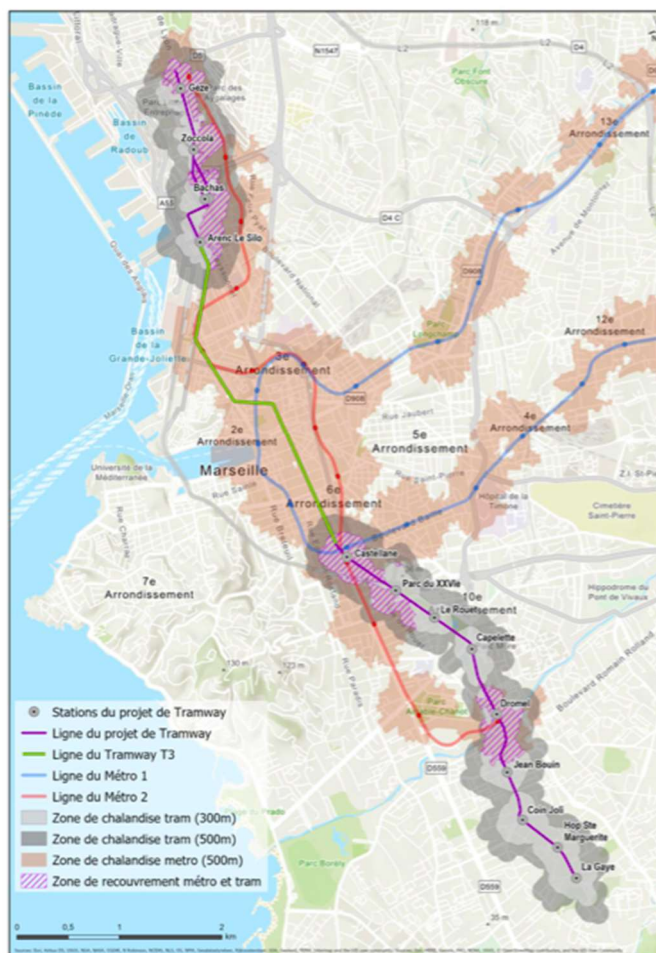
Le projet vise à proposer une offre de service efficace pour reporter l'usage de la voiture vers d'autres types de transports : marche, vélo, TC. Le tramway est l'un des éléments de cette offre, complémentaire du métro (il participe à l'allègement de certaines stations) mais non concurrent. Il contribue à l'amélioration du cadre de vie par le rééquilibrage de l'espace public et le verdissement des axes et des places.

Le projet répond à des choix politiques, financiers et techniques pour mettre en œuvre les documents de planification. Le projet retenu en phase 1 est le seul tracé offrant des emplacements suffisants pour le centre de maintenance (dépôt St Pierre saturé) et pour des parcs relais. Ce projet est impératif pour permettre le développement du réseau au Nord comme au Sud.

DOUBLON

A la question du Doublon, le MO répond que la situation du projet est déterminée par le réseau initial existant qui fixe les points de départ des extensions : Castellane d'un côté et Arenc de l'autre. Le tracé s'éloigne ensuite un peu pour ne pas se superposer au métro, et étend de façon significative le périmètre de desserte. Le tracé rejoint ensuite les points de connexion avec les stations de métro.

Le plan affiché montre cet itinéraire qui est proche du métro, mais sans superposition des modes de transport.



Carte de zone de chalandise du tramway superposée à celle du métro

Ce complément apporté par la métropole montre que le choix du projet n'est pas aussi souple qu'il n'y paraît. Les contraintes techniques sont déterminantes et expliquent en partie la notion de Doublet fréquemment évoquée à l'enquête :

- L'extension du tram impose de repartir des points existants. Elle ne peut partir des stations de métro pour étendre le réseau comme le demandent de nombreuses requêtes,
- Le choix de l'itinéraire est conditionné par le gabarit des voies et par l'emplacement des sites de maintenance et de parcs relais, caractéristiques qui ne se retrouvent pas sur d'autres itinéraires, d'où la faible place des variantes citées dans le dossier.
- L'implantation du site de maintenance de Dromel est déterminante pour le choix du tracé (distance de remise des trames).

Le projet offre ainsi sur le tracé retenu une offre en transports diversifiée : TRAM pour les déplacements courts, en particulier pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite les familles avec poussettes qui ne peuvent pas emprunter le métro en raison des escaliers, METRO plus rapide pour des trajets plus longs, et réguliers, et renforcement des MODES DOUX pour les piétons et les vélos. Ce programme vise à réduire la voiture en ville

dans des quartiers en plein développement au Nord, et dans des quartiers densément habités au Sud dont la circulation est surchargée.

La déficience des TC sur Marseille est telle que le tram et le métro sont traités sur le même plan bien que ces deux modes de déplacement n'aient pas tout à fait les mêmes usages. De nombreuses critiques portent sur l'effet doublon. Ceux qui ont déjà soit le tram, soit le métro sont considérés comme des privilégiés et l'urgence est de desservir les quartiers qui n'ont aucune de ces dessertes hormis les bus.

Compte tenu de la très forte demande on ne peut pas dire que l'extension du tram sera inutile. Ce projet est bienvenu pour renforcer l'offre en transports en commun, s'il part du centre-ville pour être le point central d'un réseau de tram à venir plus étendu.

Nombreux sont ceux qui attendent des extensions nombreuses et rapides pour un bénéfice plus étendu du projet. Le projet interpelle sur les priorités des TC à Marseille, qui relèvent des choix des PDU.

CLIVAGE NORD SUD

Le problème de clivage est souvent évoqué dans l'enquête compte tenu de l'inégalité de longueur des tracés en phase 1 qui défavorise le Nord de la ville : 3 stations au Nord, 9 stations au Sud. On ne comprend pas pourquoi réaliser un tronçon si court au Nord et si proche du métro, pour un bénéfice assez mince. Nombreux sont ceux qui doutent de la réalisation prochaine de la phase 2.

Selon le Maître d'Ouvrage, cette inégalité n'est que très provisoire et due à la programmation du projet en deux étapes :

- *La phase 1 est inscrite au PDU pour 2023. Elle permet de créer un axe Nord/sud structurant qui se connecte à la grande ceinture du centre-ville : Bd Cap Pinède et Capitaine Gèze au Nord et Boulevard Urbain Sud et L2 au Sud.*
- *La phase 2 va rapidement suivre la phase 1 puisqu'elle est inscrite au PDU pour 2026. Elle va rétablir des itinéraires de longueur équivalente vers La Castellane via le lycée de Saint Exupéry au Nord, et vers la Rouvière au Sud. Lors de cette phase 2 un débat pourra être engagé sur l'extension jusqu'à l'Estaque.*

LES ITINERAIRES ALTERNATIFS

La très forte demande en transports publics sur l'ensemble de la ville s'exprime par un grand nombre d'itinéraires proposés. Tous les quartiers se manifestent et nombreux sont ceux qui remettent en cause le choix des tracés considérés comme « aléatoires » par rapport à des tracés dits « prioritaires ».

En réalité, le projet ne fait que mettre en œuvre les documents de planification établis depuis des années : le PDU 2013/2023 (Plan de Déplacement Urbain), l'Agenda de Mobilité établi en 2016, et le PDU Métropolitain qui va prochainement être mis à l'enquête.

A la question sur les itinéraires alternatifs, le M.O. cite les projets en cours :

Un certain nombre de projets d'amélioration des TC ont déjà fait l'objet de délibérations du Conseil Métropolitain :

- *extension du tramway de Dromel à la Blancarde*
- *extension du tram de la rue de Rome à la place du 4 septembre*
- *extension du tram vers la Barasse*
- *prolongement du métro vers l'Est depuis Ste Marguerite/Drome*
- *desserte des plages aux Catalans (depuis la place du 4 septembre) et*
- *accès aux plages du Prado amorcée par l'extension Blancarde/Dromel par le Prado 2,*

Les projets à venir prévoient le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires de la politique de la ville : au Nord : St Mauron, Bellevue, St Lazare, la Villette, les Crottes, la Calade, la Cabucelle, Jean Jaurès, le Canet, Arenc, et au Sud: la Cravache, Capelette, Pont de Vivaux, cours Julien, Plaine Lodi.

Ces projets sont inscrits au PDU 2020/2030 qui va faire l'objet d'une enquête publique très prochainement.

D'autres projets ont été étudiés mais pas retenus :

A ce jour, il n'est pas prévu d'autre transport vers Luminy, desservi par les BHNS.

Le projet de prolongement du métro de St Loup a été étudié et a fait l'objet d'une délibération de la Métropole. Mais le temps de réalisation d'un tel projet est beaucoup plus long que le tramway, et son coût très élevé. Il ne pourra se réaliser sans une aide de l'état.

La desserte de l'hôpital Nord par le métro a été étudiée mais n'a pas été retenue dans les projets prioritaires en raison d'un coût trop élevé.

Ces commentaires apportent un certain nombre de réponses aux questions posées à l'enquête :

- Les projets d'extension déjà validés portent sur la première couronne du centre-ville (Catalans, Lodi, la plaine, St Mauron, les Crottes, la Cabucelle, la Capelette, etc... . Ils ne portent pas sur les quartiers périphériques plus éloignés,
- Plusieurs projets plus éloignés, qui doivent être desservis par le métro sont en suspens pour des raisons de coût (St Loup, St Antoine).

Interrogé sur le rapport de la Cour des Comptes qui souligne que la métropole n'a pas la capacité financière de réaliser le programme prévu dans l'Agenda de mobilité et le PDU, le Maître d'Ouvrage reconnaît que les documents de planification (PDU et Agenda de mobilité) ont été très ambitieux à la fois sur les échéances de réalisation des projets et sur le financement des opérations.

Pour le projet Nord/Sud

30 Millions de l'Etat

88 Millions du département

5 Millions de la région

174 Millions de la Métropole

Ce plan de financement établi lors de la constitution du dossier comprend des financements acquis ou engagés. D'autres sources de financement sont sollicitées. Le projet sera très fortement subventionné et la Métropole financera le solde.

Les développements apportés par le Maître d'ouvrage sont assez précis pour mieux comprendre le choix du tracé et réduire les critiques portant sur l'effet doublon et de clivage de l'itinéraire. Par contre, les précisions données sur les itinéraires alternatifs et l'échéancier de leur programmation restent fragiles car « les échéances de réalisation des projets sont parfois trop ambitieuses » et des projets restent en suspens du fait du manque de financement.

Tel est le cas :

- Du projet d'extension du métro vers St Loup, en attente de financement, alors qu'il est dit dans le dossier du projet (p268) que dans le schéma directeur retenu pour la période 2013-2023, le prolongement du métro jusqu'à St Loup est prioritaire.

- Des projets d'extension du métro vers St Antoine, abandonnés en raison du coût.

Ces incertitudes conduisent à de nombreuses critiques sur la lenteur des réalisations sur la ville, sur le sentiment d'abandon des quartiers périphériques en matière de transports en commun, et du retard pris par rapport à toutes les autres métropoles.

DESSERTE DES NOUVELLES OPERATIONS

Le dossier du projet justifie le choix de l'itinéraire par la desserte de nouveaux programmes immobiliers (nombreux sur l'itinéraire Sud) et des projets immobiliers en cours ou à venir.: ZAC littorale au Nord, ZAC de la Capelette au Sud. En privilégiant la desserte des quartiers à forte dynamique immobilière, les quartiers périphériques traditionnels de Marseille sont délaissés.

Cet argument a suscité des réactions lors de l'enquête, les habitants demandant de stopper la construction de nouveaux projets et de donner priorité à la desserte des quartiers existant déjà denses.

Commentaire

Ainsi, en réponse aux requêtes portant sur le choix de l'itinéraire, le projet semble cohérent :

- il met en œuvre le P.D.U. dont les choix remontent à 2013 et qui va être confirmé par le nouveau PDU en cours d'approbation
- le poids des contraintes techniques est tel (départ des extrémités du tram actuel, emprise, corridor, emplacements pour la maintenance...) qu'il ne laisse pas place à des changements d'itinéraires.
- Le Maître d'Ouvrage apporte des réponses sur les projets prioritaires pour les prochaines années.
- Cependant, la priorité donnée aux nouveaux quartiers par les transports en commun est pénalisante pour les quartiers périphériques plus anciens.

Ces informations auraient pu être plus développées pour la compréhension du projet.

ACCESSIBILITE

Le thème de l'accessibilité recouvre diverses préoccupations : certains sont très contents du projet qui facilite l'accès à de grands équipements, à des parking relais et va contribuer à diminuer la voiture en ville, nombreux sont ceux qui craignent des encombrements et des difficultés d'accès aggravées par le passage du tram.

Le maître d'ouvrage dans une réponse assez exhaustive donne des précisions sur les points soulevés

- Les parc relais seront dimensionnés et accessibles
- La tarification pour les usagers sera attractive
- Il garantit le rétablissement des accès aux parkings et aux propriétés riveraines et aux accès des riverains le long du tram.
- Il répond à des questions ponctuelles, notamment concernant la clinique saint martin

En ce qui concerne la circulation il précise :

« Le développement de projets de transport a notamment pour vocation d'inciter au report modal vers les transports publics. L'objectif de l'opération n'est pas de réduire ou supprimer l'usage de la voiture mais d'offrir un mode de transport suffisamment attractif pour que les usagers puissent avoir le choix dans leurs déplacements. Sur certains secteurs où l'emprise disponible est contrainte et que l'ensemble des fonctionnalités existantes ne peut pas être restitué, des arbitrages ont nécessairement dû être pris, au cas par cas et selon les besoins et usages. Le réaménagement de la place Castellane s'inscrira dans une modification des flux de circulation à l'échelle du quartier, s'appuyant sur des études de trafic, avec des comptages effectués. Le secteur de la place Castellane sera réaménagé afin de permettre la réalisation de l'infrastructure tramway et le maintien du pôle d'échange bus en réorganisant les dispositions des arrêts des lignes de bus. Cela permet ainsi d'insérer le tramway mais également d'aménager un pôle d'échanges le plus efficace possible au regard des espaces disponibles (sur l'avenue Cantini, la rue du Rouet et l'avenue de Delphes/ rue Schweitzer), et enfin de libérer une très importante part de la place Castellane de la pression automobile. Le schéma fonctionnel suivant présente, l'organisation viaire proposée pour le secteur de la place Castellane (détaillé page 10 de l'étude de trafic, présente en annexe à la pièce G « Evaluation environnementale » du dossier d'enquête). TNS1-DIR-NOT-GEN-0024-A – Réponses du MOA au PV de synthèse projet extension du TRAM Marseille 30 octobre 2020 30/ 45 Par rapport à la situation actuelle, les principales modifications sur le secteur de la place Castellane sont les suivantes : - La réduction du nombre de voies sur la liaison Baille / Prado, en cohérence avec la requalification du cours Lieutaud et afin de limiter le nombre de files sur la place, facilitant ainsi les traversées piétonnes. Un profil en travers à 3 voies est retenu comme hypothèse (2 voies dans le sens Baille → Prado, 1 voie dans le sens Prado → Baille), - La fermeture du débouché de la rue de Rome pour la circulation générale, au niveau de la rue Sainte Victoire (elle reste toutefois accessible aux livraisons et aux

véhicules de secours avec échappatoire par la rue Maurel), - La fermeture du débouché de la rue Maurel sur la place, celle-ci reste accessible aux taxis depuis la rue Saint Sébastien et sert de voie de sortie de la place pour les véhicules de livraison, - Le déplacement vers le sud de l'accès à la contre-allée ouest du Prado, afin de l'extraire de la place et de l'éloigner de la sortie du métro. Le déplacement de cet accès à la contre-allée permet de conserver l'accès à la rue Fiolle, ce qui permet de laisser inchangé le plan de circulation du secteur, - La fermeture de l'avenue Cantini à la circulation générale, de la place Castellane à l'avenue de Delphes. Seuls sont conservés les accès riverains et les accès au parking Cantini (échappatoire par la rue Busquet), - L'aménagement d'un contresens Bus sur la rue du Rouet entre la rue du Docteur Schweitzer et la rue Busquet, afin de permettre aux bus et cars venant de l'est (A50, avenue de Toulon) de rejoindre le pôle d'échanges de Castellane. Afin de ne pas surcharger les axes de Sainte Victoire et de Saint Sébastien du jalonnement sera mis en œuvre en amont sur la rue de Rome. Au regard des flux empruntant actuellement la rue de Rome (environ 200 à 300 v/heure), un jalonnement sera mis en œuvre en amont et permettra de répartir les véhicules sur les axes structurants (Lieutaud, Paradis, Breteuil) et de laisser les axes de quartier pour principalement la desserte interne.

Commentaire

Il n'est pas certain que ces éléments règlent les problèmes et calment les craintes des riverains en matière de trafic, déjà particulièrement chargé dans le secteur. Il apparaît nécessaire que le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la concertation sur ces points afin de s'assurer de la prise en compte des cas particuliers et d'optimiser l'usage des voies

La QUESTION des PISTES CYCLABLES

Cette question a soulevé bon nombre de réactions et se trouve au cœur de discussions entre la métropole et la commune de Marseille. Aussi le maître d'ouvrage a pris grand soin de développer une réponse très précise, schémas et croquis à l'appui, secteur par secteur en montrant qu'il respectait globalement le plan vélo et les prescriptions de divers ordres, et qu'il plaçait les pistes cyclables, autant que possible sur les voies, ou avec des dispositifs de séparation (différence de niveau,) lorsqu'elles sont en parallèle des trottoirs en conclusion.

Il indique :

« les aménagements cyclables proposés dans le cadre du projet des extensions nord et sud du tramway permettent d'améliorer les déplacements des cycles dans des secteurs où aucun aménagement spécifique n'existe à ce jour.

Lorsque les emprises disponibles ne permettent pas de séparer physiquement les aménagements cyclables des trottoirs ou de la voirie, les aménagements sont

prévus de manière à différencier les cheminements cycles des autres usages. Ces aménagements permettent d'autre part de répondre au schéma directeur des modes actifs qui identifie :

— Sur l'extension nord phase 1, le boulevard de Paris, la rue d'Anthoine, l'avenue Salengro et la rue de Lyon comme des itinéraires structurants de pénétration,

— Sur l'extension sud phase 1, l'avenue Cantini, le boulevard Schloësing, la rue Aubert et l'avenue Viton comme des itinéraires structurants de pénétration, le boulevard de la Pugette comme itinéraire local, un itinéraire de loisir le long du parc du 26ème Centenaire.

Des amorces d'aménagements cyclables sont également prévues sur les voies transversales au projet de façon à permettre une future intégration des cycles sur ces voies. Les aménagements cyclables proposées au projet s'inscrivent dans le cadre plus général d'un plan vélo approuvé par la Métropole le 20 juin 2019.

-« Sur les 2 650 mètres de voirie concernés par l'extension nord phase 1, environ 1950 mètres sont traités en aménagements cyclables et environ 250 mètres en zones de circulation apaisée, ce qui représente au total 83 % du linéaire. Pour le restant du linéaire n'ayant pas pu bénéficier d'aménagement cyclable, des cheminements cyclables ont été reportés sur un axe parallèle. Sur ce secteur assez contraint en termes d'emprises disponibles entre les bâtiments, les cheminements cyclables ont été positionnés en tenant compte de l'espace disponible de façade à façade et en cohérence avec les projets récents et en cours sur le secteur notamment le projet Euroméditerranée



Exemple de profil en travers rue de LYON

Commentaire

Aussi la commission considère que les réponses semblent globalement satisfaisantes, cependant elle conseille de poursuivre la concertation avec les associations représentatives afin de pouvoir, améliorer si possible, l'ergonomie des pistes cyclables qui accompagneront la construction de la ligne afin d'améliorer leur usage et d'éviter d'avoir à les modifier ultérieurement ...

ESPACES VERTS

Les requêtes sur les espaces verts demandent :

- un projet respectueux de l'existant : éviter de couper des grands arbres, planter des espèces locales, respecter le parc du 26ème centenaire,
- un projet plus ambitieux : plantations en pleine terre, planter des arbres de bonne taille, plus de végétal en ville.

Les avis divergent sur l'aménagement de la place Castellane et du Prado.

PARC DU 26^{ème} CENTENAIRE

Le projet exerce une emprise sur le parc qui va entraîner un recul des grilles et permettre l'aménagement d'une voie verte hors parc. Aucune mesure compensatoire n'est évoquée hormis la remise en état et la restitution du parc avec remplacement des arbres et revégétalisations des espaces dégradés dès le démarrage du projet.

PLUS D'ESPACES VERTS

La contribution du projet aux espaces verts réside dans les plantations linéaires d'arbres et la végétalisation de la plateforme du tram. Le bilan des plantations est très positif, bien que l'abattage de 315 arbres reste à confirmer (cf. avis DDTM)

Mais le projet laisse peu de places aux espaces verts au sol (haies, massifs) qui pourraient être utilisés plus largement pour délimiter les espaces vélos et piétons. Il est dit dans le dossier que les aménagements seront mis en place « lorsque cela semble judicieux », « lorsque l'espace est large et peu contraint, avec des surlargeurs »...(p159 Notice).

Commentaire :

Compte tenu des sommes mises en jeu sur ce projet (300Md'euros), on pourrait attendre une prise en compte plus diversifiée des espaces verts dans le projet (4M d'euros, dont 3,5 pour les plantations) :

- réduire les abattages d'arbres au strict nécessaire,
- préserver les arbres réservoirs de biodiversité (ARB)
- plus d'utilisation du végétal au sol pour délimiter les espaces vélo/piéton.
- remise en valeur du parc, amputé à la fois par le tram après la trémie Schloessing.

PHASE DES TRAVAUX

Le dossier reste imprécis sur le calendrier des travaux, date, durée, mesures provisoires, indemnités....

Tous ces points méritent des précisions en particulier pour que les activités puissent continuer à fonctionner « normalement » pendant la période de travaux. En l'état il est en effet difficile sans doute d'être précis mais des indications, même encore sommaire seraient utiles, une concertation avec les riverains est souhaitée il convient de l'engager assez en

amont du début des travaux pour que les riverains puissent prendre leur disposition.

Le maître d'ouvrage assure dans sa réponse que dès l'obtention de la D.U.P. un travail de concertation sera entrepris avec des outils adaptés développés par ses sous-traitants, en particulier EGIS rail. Ces mesures sont vraisemblablement de nature à satisfaire les attentes des riverains. Parmi les outils il nous semble important qu'un document, décrivant les diverses perturbations, modification d'itinéraire, et autres impacts prévisibles (bruit, ...) soit diffusé et mis à jour régulièrement, également un site internet.

IL convient également de réfléchir aux perturbations engendrées par les travaux et le cas échéant revoir le schéma de circulation pendant les travaux (boulevard Cantini, rue Liandier , ...) afin d'atténuer les bouchons .

Penser aussi à ménager également des pistes cyclables provisoires pendant les travaux !

EXPLOITATION - NUISANCES

Les questions d'impact sur la circulation et sur certains opérateurs ont été traitée dans le chapitre accessibilité ci-dessus (5-6)

Concernant les parcs relais le maître d'ouvrage précise :

« Les tarifs des parcs relais, des tarifs préférentiels sont déjà mis en œuvre (gratuité pour les abonnés Pass Permanent, Annuel, 30 jours, 7 jours, combinés et libre circulation, et tarif réduit à moins de 1,20 euros par 1 heure contre près de de 2,80 euros par heure dans des parkings classiques). La politique tarifaire ne fait pas partie du projet mais fera l'objet d'une analyse particulière des services de la Métropole en vue de l'évolution éventuelle de ces principes. »

En outre des réponses favorables sont apportées sur des questions ponctuelles. Les accès des parkings publics et privés seront maintenus. La question de la clinique saint martin est bien prise en compte ...

En ce qui concerne les nuisances il précise :

« En termes de nuisance esthétique une attention particulière a été portée pour mutualiser au maximum les mâts caténaires du tramway avec les mâts d'éclairages et autres émergences, notamment sur la place Castellane et limiter l'impact visuel. Les rails sont intégrés aux revêtements permettant d'atténuer leur perception visuelle (aucun rail en saillie). En outre, la plateforme a été, dès que

cela était possible et opportun, végétalisée. - Le matériel roulant existant du réseau de Marseille a fait l'objet d'études de design spécifiques que devra suivre le futur matériel devant être acquis. »

« Pour le traitement acoustique, le projet prévoit la mise en œuvre de mesures pour limiter au maximum les potentielles nuisances aux passages du tramway (pose de voies anti-vibratiles), une surveillance particulière du niveau de bruit est également prévue en phase chantier. »

-« Les conclusions de l'étude d'impact et en particulier l'étude sur la qualité de l'air sont positives quant au bilan écologique du projet. Au-delà de l'augmentation des surfaces végétalisées sur le linéaire, le projet de tramway non seulement amène moins de pollution localisée que des équivalents bus ou BHNS mais en outre permet de réaliser des diminutions du trafic automobile conduisant également à limiter les émissions de polluant dans l'atmosphère. Les études de trafics réalisées pour ce projet portant effectivement sur l'ensemble du territoire et non pas sur le corridor, ce qui permet d'établir l'intérêt général de ce projet sur la question des déplacements par mode routier. »

« Enfin, comme indiqué dans le mémoire, les vibrations sont un phénomène que le projet minimise notamment en mettant en œuvre des poses anti-vibratile dès que les situations l'exigent. Aussi, l'étude d'impact conclu à l'effet positif de ce projet sur l'environnement. »

Il répond également à certaines préoccupations particulières notamment concernant l'avenue Cantini. Globalement ces réponses semblent satisfaisantes.

IMPACT SUR LES ACTIVITES ECONOMIQUES

Le maître d'ouvrage a répondu assez longuement sur le sujet il affirme :

« La place Castellane est un élément majeur du projet. Elle a fait l'objet d'une attention toute particulière visant à transformer cette pièce urbaine en un lieu de vie, permettant de limiter la consommation d'espaces par la voiture au détriment de l'ensemble des autres fonctionnalités, dont les modes actifs et d'en améliorer la perception et la qualité de vie. Pour ce faire, faisant le constat des flux circulatoires sur la place et de la prédominance des flux entre le boulevard Baille et l'avenue du Prado, l'aménagement s'est orienté vers le maintien d'une zone de circulation véhicules entre le boulevard Baille et l'avenue du Prado et d'une fermeture des

autres voies accédant à la place. Ce choix a eu pour effet de supprimer le principe de fonctionnement en rond-point pour les véhicules autour de la fontaine et, par conséquent, de dégager une surface significative de la place pour la vie locale. Ainsi, la surface dévolue à la vie locale (modes actifs, surfaces commerçantes, etc.) passe de moins de 50% de la surface globale du secteur Castellane / Prado à plus de 70% tout en maintenant les fonctions essentielles de circulation de transit et d'accès aux quartiers. »

Pour ce qui est des accès commerces il précise :

« Concernant l'accès aux commerces pour les livraisons, une voie permettant les livraisons des commerçants et l'accès des secours a été créée le long des façades sur la place Castellane et sur le Prado. Ces voies exclusivement dédiées aux livraisons et aux secours, sont protégées par des bornes d'accès qui seront pilotées par les services de la Ville de Marseille à l'instar de ce qui est réalisé en centre-ville de Marseille. Ces accès seront autorisés selon certaines plages horaires, déterminées par la Ville. »

De plus il indique :

« L'environnement des commerces sera rendu plus attractif et il sera favorisé le cheminement piétons jusqu'à leurs établissements. Comme présentée sur la perspective ci-après, une attention particulière sera portée pour une requalification de la place Castellane favorisant l'apaisement de l'espace public, avec un vaste espace libre aux abords de la fontaine cernée par une canopée généreuse. »

Plus spécifiquement il reprend un certain nombre de cas particulier en indiquant que

des « compensations » seront proposées pour rétablir à l'identique, voire en les améliorants, les conditions d'exploitation , en particulier des terrasses...Acceptons-en l'augure , mais il semble quand même qu'à ce stade nombreuses précisions manquent selon les activités spécifiques , par exemple dans quelles conditions et comment seront financés le déplacement des kiosques , ou bien les nouvelles dispositions de terrasses permettront, elles un fonctionnement correct , ou bien encore les voies d'accès seront-elles dimensionnées pour le type de véhicule prévus ?...

La contreproposition d'une légère déviation des voies a été balayée d'un « revers de manche » mais en a-t-on bien mesuré le bilan complet ?

Commentaire

Dans le contexte des difficultés rencontrées, manifestations, grèves et plus récemment les mesures de confinement liées à la pandémie, ces entreprises sont extrêmement fragilisées, et de nouvelles difficultés de fonctionnement pourraient leur être fatales. Aussi il ne paraît pas acceptable de laisser poursuivre le projet sans que les hypothèques subsistant sur leur activité ne soient levées. Nous avons alerté le M.O. Dès la fin de l'enquête, malheureusement il n'a pas profité des 3 semaines qui se sont écoulées, et où il n'y avait pas encore de confinement, pour prendre des initiatives et engager cette concertation rapidement. Il nous paraît absolument indispensable qu'une concertation avec toute l'intéressée puisse aboutir rapidement à une évolution significative du projet qui puisse garantir la pérennité de ces activités, aussi serons-nous amenés à émettre une réserve sur ce sujet, en souhaitant que cette concertation puisse se réaliser rapidement malgré la situation sanitaire.

54 - AVIS SUR LE DOSSIER LOI SUR L'EAU

Pour ce qui concerne le dossier Loi sur l'eau, nous n'avons pas reçu d'observations du public pendant la durée de l'enquête

Lors de la concertation Interservices, des questions avaient été posées les 9 juillet 2019 et 17 janvier 2020 par la DDTM, Pôle Risque, sur le risque inondation dans trois zones différentes du tracé (ruisseau des Aygalades, de l'Huveaune et le Centre de remisage Dromel/Montfuron. Le Maître d'Ouvrage y a répondu de façon satisfaisante dans la pièce G « Evaluation Environnementale » du dossier d'enquête publique :

- D'une part en considérant la phase travaux :

Des mesures d'évitement et de réduction seront prises en cas de crue sur ces trois secteurs (dont la mise en place hors zone inondable des centres de stockage de matériaux et des bases vies.

- D'autre part en analysant la phase exploitation :

Les cartes d'aléas définies au PPRI, aussi bien dans la zone des Aygalades, que dans celles de l'Huveaune et de Dromel ne sont pas modifiées par le projet. Les impacts sur les hauteurs d'eau et les vitesses d'eau étant faibles.

Enfin des mesures d'atténuation seront prises pour empêcher l'intrusion de eaux dans quelques bâtiments situés place de Bougainville et rue du Marché. Le risque est donc pris en considération par le Maître d'Ouvrage.

Concernant l'eau potable, l'ARS indique dans son avis du 03/07/2019, qu'aucun captage destiné à la consommation humaine, ni de périmètre de protection ne sont présents sur la zone étudiée.

La qualité de l'évaluation des impacts du projet sur la santé est satisfaisante : l'impact sanitaire est négligeable.

Fait à AIX EN PROVENCE le 7 Novembre 2020

La commission d'enquête :

Jean-Claude REBOULIN Président
Catherine PUECH
Jean-Marc IENNY

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J.C. REBOULIN', with a long horizontal stroke extending to the left and a loop on the right.

Pour la commission le président Jean Claude REBOULIN