

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**

Conclusions motivées de la commission d'enquête

Jean-Claude REBOULIN Président

Catherine PUECH

Jean-Marc IENNY

Rappel des principaux éléments de l'enquête

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).

L'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête a été pris le 6 aout.

Le dossier était conforme aux textes en vigueur, assez complet sur le plan technique, est détaillé dans le rapport. Il aurait mérité quelques précisions et explications supplémentaires. Les avis des personnes publiques associées ont bien été pris en compte en 2 phases de concertation. La M.R.A.E. n'as pas émis d'avis.

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions du lundi 7 septembre 8 h 30 au vendredi 9 octobre à 16 h 30 soit 33 jours consécutifs dans les 5 lieux définis par l'arrêté préfectoral :

- Palais du PHARO
- Mairie des 2/3 arrondissements
- Mairie des 6/8 arrondissements
- Mairie des 9/10 arrondissements
- Mairie des 15/16 arrondissements

La commission a tenu 25 permanences, soit 5 sur chacun des sites répartis sur des jours de semaine différents. Le public a pu accéder au dossier et au registre dans ces même lieux aux heures d'ouverture du public

De plus la Métropole a mis en place un registre numérique qui a permis, en cette période de pandémie, à un plus grand nombre de personnes de pouvoir consulter le dossier et s'exprimer sur le registre ou par courriel en toute sérénité.

La publicité règlementaire a été renforcée par des publicités de la métropole dans les trams

et sur divers supports, y compris électroniques.

La participation du public a été importante principalement sur les supports numériques.

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

-5 reçues par courrier.

La répartition des orientations est la suivante :

-145 se prononcent favorablement,

-136 sont favorables avec des réserves

- 91 sont défavorables

-168 sont neutres,

Les autres ne se sont pas exprimés

Constatant un nombre important d'inquiétudes ou de réserves la commission a regroupé par thèmes principaux les préoccupations afin de les analyser de manière synthétique.

Cette analyse ainsi que les réponses du maître d'ouvrage sont détaillées dans le rapport d'enquête. Au terme de cette analyse la commission a mis en évidence les principaux points suivants :

--en ce qui concerne l'itinéraire La plupart des habitants ignorent les documents de planification à plus grande échelle, et pensent que les itinéraires sont choisis de façon aléatoire. Ils formulent de ce fait multiples propositions de ligne, mêlant souvent métro et tram. En réalité, le projet suit le plan établi depuis des années : le PDU horizon 2023, reconduit dans le PDU Métropolitain en cours d'approbation. Dans ce document, le projet à réaliser n'est qu'une petite partie du projet d'ensemble du réseau projeté.

Cependant, le phasage des tronçons n'est pas précis, et la programmation soumise à des contraintes techniques et financières. Ainsi dans le schéma directeur retenu pour la période 2013-2023, le prolongement du métro jusqu'à St Loup est prioritaire, or ce projet reste en attente de financement.

Le projet de tram mis en œuvre est moins onéreux mais il est aussi plus localisé au centre-ville, soulevant des critiques sur le manque de desserte des quartiers périphériques. Le maître d'Ouvrage apporte des indications sur les projets de développement des transports déjà validés et réalisables à court terme.

L'attente des habitants en transports en commun est très forte. Une grande majorité d'entre eux se déclarent favorables au projet, en souhaitant plus de projets, des projets plus ambitieux, des réalisations plus rapides.

Sans que ceci soit explicite il ressort un sentiment que ce tracé et ce choix de priorité ont été influencé par d'autres critères que ceux présentés dans le rapport. Il s'agit sans doute d'un choix politique qui en tant que tel n'est pas contestable.

-le vélo. Cette question a soulevé nombre de réactions. Elle se trouve au cœur d'une discussion entre la métropole et la commune de Marseille. Au terme des échanges avec la métropole la commission considère que les réponses apportées semblent globalement satisfaisantes, cependant elle recommande 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 ...

- accessibilité

Malgré les réponses assez détaillées du maître d'ouvrage 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

-les 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 plutôt positif

Des améliorations sont encore possibles la commission recommande de :

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

- en matière d'exploitation et de travaux

Le dossier semble globalement satisfaisant une attention particulière devra être apportée à la mise en place à la concertation avec les habitants afin d'informer et d'accompagner le déroulement du chantier en minimisant les inconvénients. Une attention particulière devra être apportée à la circulation automobile et cycliste, tant en phase travaux que après leur achèvement afin d'éviter les effets indésirables

-impact sur les activités économiques

Dans le contexte des difficultés rencontrées depuis plusieurs mois 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 maître d'ouvrage dès la fin de l'enquête, malheureusement il n'a pas profité des 3 semaines qui se sont écoulées, 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, et qu'elle aboutisse rapidement à une solution satisfaisante

-la question de DDAU

Elle n'a pas été évoquée dans les contributions du public. Les préconisations proposées lors des échanges avec les personnes publiques associées, en particulier par l'A.R.S. et la D.D.T.M. ont été intégrées par le Maître d'Ouvrage, ce point n'appelle donc aucun commentaire de la commission.

Aussi pour tous ces motifs la commission donne un avis favorable au projet d'extension Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille et de la création d'un site de maintenance et de remisage en ce qui concerne l'Utilité Publique du projet ainsi que sur l'autorisation environnementale requise au code de l'environnement

Toutefois elle assortit cet avis d'une réserve et de 3 recommandations

Réserve : le maître d'ouvrage doit entreprendre une concertation approfondie avec les acteurs économiques afin d'apporter les précisions nécessaires à la garantie du maintien des conditions d'exploitations viables pour ces activités. La réserve sera considérée comme levée dès lors qu'un compte rendu de réunion actant d'une solution de compromis sera approuvé par les acteurs représentatifs (CCIMP, association de commerçants ...)

Recommandations :

- Poursuivre les concertations avec les riverains et les associations de vélo afin de prendre en compte leurs attentes en particulier en matière de circulation tant en phase travaux qu'après achèvement
- Soigner les espaces verts en minimisant l'abattage d'arbres, en densifiant les plantations de végétation basse, et en revalorisant le parc du 26 -ème centenaire et les allées qui le traversent.
- Accélérer la réalisation de la phase 2

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 dark ink, appearing to be 'JC REBOULIN', with a long horizontal stroke extending to the right.

Pour la commission le président Jean Claude REBOULIN

: