

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

ANNEXE AU RAPPORT

P.V. de synthèse

Tableau des contributions

Réponse du Maître d'ouvrage

Glossaire

PREFECTURE DES B-D-R
COURRIER ARRIVE LE

09 NOV. 2020

DIRECTION DE LA CITOYENNETÉ
DE LA LÉGALITÉ ET DE
L'ENVIRONNEMENT

- **A.R.S.** = Agence Régionale de Santé
- **D.D.A.U.** = Demande d'autorisation Unique
- **D.D.T.M.** = Direction des territoires et de la mer
- C'est un service déconcentré de l'État dans le département. Placée sous l'autorité du préfet de département, elle est son interlocuteur technique sur les thématiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de prévention des risques, des activités agricoles et maritimes ainsi que de développement durable.
- **D.U.P.** = déclaration d'utilité publique
- **D.T.A** = directive territoriale d'aménagement
- **M.O.**, ou **M.O.A** = maître d'ouvrage
- **PLU** = plan local d'urbanisme
- **P.L.U.i** = plan local d'urbanisme intercommunal
- **P.P.A.** = personnes publiques associées
- **P.V.** = Procès-verbal
- **T.C.S.P.** = transport en commun en site propre

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**

procès verbal de synthèse

Jean-Claude REBOULIN Président

Catherine PUECH

Jean-Marc IENNY

16 octobre 2020

1 - contexte et déroulement 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.

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

- 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.

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 registre et s'exprimer en toute sérénité.

2 - dépouillement des contributions et méthodes d'analyse

Le nombre d'observations recueillies est au total de 539 dont :

- 445 reçues sur le registre numérique,
- 35 par courriel
- 54 consignées sur le registre et
- 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

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. Certaines contributions comportent plusieurs thèmes, ou plusieurs questions, pour simplifier l'analyse nous avons limité à 4 le nombre de question par contribution, et chacune d'entre elle, appelées requêtes, sont analysées séparément ce qui explique qu'il y a plus de requêtes que de contributions écrites.

3 - thème doublons

Plusieurs contributions regrettent le doublon avec le Metro sur plusieurs parties du tracé, au-delà de la référence au PDU, que pouvez-vous répondre ?

Afin de mieux préciser la question, il s'agit notamment

- Du doublon en extension nord entre Arenc et Gèze, avec le métro.
- Du doublon en extension sud, entre Castellane et Dromel.

D'autres contributions demandent : ne peut-on pas mettre les financements ailleurs que dans les travaux en doublons. Qu'en pensez-vous ?

4 - thème itinéraires alternatifs

Souvent les mêmes que ceux qui contestent les doublons souhaitent des prolongations ou d'autres priorités, en particulier désenclaver les quartiers périphériques plutôt que de concentrer sur le centre-ville. Les propositions qui reviennent le plus souvent sont : les plages, l'hôpital nord, l'Estaque, et la Rouvière, mais aussi Luminy. Quelles réponses pouvez-vous apporter au-delà de la référence au P.D.U. ?

Le PDU désignait le métro à St Loup comme projet prioritaire, pour quelle raison n'a-t-il pas encore été engagé ?

Le PDU projetait un réseau équilibré entre le sud et le Nord de la ville, or en l'état le nord semble défavorisé comment le justifier ?

Les projets du PDU 2013-2023 ont été repris quasiment à l'identique dans le PDU 2020-2030 en cours d'approbation. Quel calendrier de réalisation, peut-on espérer pour la réalisation de ce réseau ?

Comme le récent rapport de la cour régionale des comptes le souligne, il est à craindre que la Métropole n'ait pas la capacité financière de réaliser le programme prévu dans

l'agenda de la mobilité et le PDU dans les délais escomptés dans ces conditions la réalisation de ce tronçon peut-elle se justifier au regard des besoins des autres quartiers ?

Les études de variantes de trajet sont assez peu développées, ainsi sur la partie sud 2 variantes seulement sont présentées, et le choix explicité en seulement 2 pages. L'un des pétitionnaires fait observer que, sans que ceci soit explicité, le choix semble guidé essentiellement par l'accord passé en 2017 avec la SMTPC, pour réaliser le tunnel Schloësing, il dénonce ce faisant un « saucissonnage », car, de ce fait l'enquête, de son point de vue, aurait dû inclure la réalisation du tunnel. Que lui répondre ?

Avez-vous étudié d'autres variantes que celle présentées dans le dossier ?

5 - thème vélo

Les associations d'usagers (Vélo en ville par exemple) souhaitent étudier conjointement les pistes cyclables du tracé avec vos services, en respectant les préconisations du Plan vélo / CERMA / FUB. Qu'en pensez-vous ?

Selon ces associations, les pistes doivent répondre aux règles de sécurité et présenter des caractéristiques précises en largeurs et en finitions, être continues et sans tronçons oubliés, Quel est votre sentiment à ce sujet ?

Y a-t-il une raison quant au maintien de pistes cyclables sur trottoirs, avec les conflits que cela peut générer avec les piétons, plutôt que de réaliser des pistes en site propre pour les vélos ?

Avez-vous prévu des parkings relais pour les vélos, sécurisés sur la journée ou des stations de vélos JC Decaux par exemple ?

Y aura-t-il sur le tracé des vélos mis à disposition en libre-service ?

Sera-t-il possible d'utiliser ponctuellement des voies de tramway ?

Les zones à 30 peuvent elles se substituer à un aménagement cyclable aux endroits concernés ?

L'information quant à l'usage du vélo sur la Place Castellane et le haut de la rue de Rome et au départ la rue Cantini vous semble-t-elle suffisante ?

Les pistes cyclables existantes (Rabatau et Parc du 26^{ème} centenaire) seront elles raccordées à celles prévues sur le nouveau tracé ?

Sera-t-il possible de monter dans le tramway avec un vélo ?

Le service vélo sera-t-il étendu à l'ensemble du tracé des extensions ?

Pourrez-vous libérer les emprises des pistes cyclables des obstacles ponctuels tels que mobilier urbain, abribus ?

6 - thème espaces verts

Les observations sur les espaces verts portent en majorité sur les emplacements majeurs : Castellane, Prado, Parc du 26^{ème} centenaire.

L'aménagement de la place Castellane a-t-il fait l'objet de diverses variantes ?

Pourquoi avoir choisi de sacrifier les allées arborées du début du Prado à des usages de circulation de bus et voitures et de rendre piéton l'espace de la place qui n'offre pas un coin d'ombre ?

L'impact sur le marché et les commerces riverains n'est pas étudié dans le projet

Quel programme de remise en valeur du Parc du 26ème centenaire amputé par le tram et le tunnel ?

7 - thème accessibilité, circulation

La modification de la circulation induite par le projet autour de Castellane (Cantini , rues sainte victoire, saint Sébastien, déjà largement saturées ,...) inquiète les riverains qui s'attendent à une circulation beaucoup plus intense.

Quelles sont les incidences de la fermeture de la place sur les flux de circulation des rues qui l'entourent ? Quels impacts sur la circulation dans les autres quartiers ?

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

Le projet assure-t-il le rétablissement de tous les accès aux parkings et aux commerces ? Les commerçants sont très inquiets sur l'ensemble de l'itinéraire.

A quel moment une concertation avec les commerces sera-t-elle mise en place pour débattre des incidences du projet sur les kiosques, terrasses ou parfois même sur des espaces privatifs ? Quelles compensations ?

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. Plusieurs demandent pour des PR plus nombreux mais mieux répartis sur la ville ?

Le projet de parking relais a-t-il fait l'objet d'analyse de variantes ?

8 -thème clivage Nord /SUD

Les habitants des quartiers Nord relèvent l'inégalité des projets entre le Nord et le Sud de la ville. Certains évoquent la « fracture sociale ».

Comment justifier d'un si court trajet au Nord ? 3 stations au Nord pour 9 au Sud ?

Quelle échéance peut-on espérer pour la réalisation du réseau jusqu'à l'Estaque ?

9 - thème exploitation, nuisances

Des inquiétudes sur les impacts du projet sur la circulation des quartiers traversés : circulation aggravée, bruit, vibrations, etc....

Peut-on donner des informations plus précises sur le schéma de circulation après travaux ?

Des tarifs incitatifs sont-ils mis en place sur les parcs relais ?

Plusieurs observations concernent les stations : insuffisantes sur le tracé Nord (maintenir Allar) et sud déplacer au niveau du Parc du 26ème centenaire.

Est-il possible de prévoir une ouverture permanente de l'allée qui traverse le parc, pour permettre aux habitants de Menpenti//Cap Est d'accéder au tram ?

Inquiétude de la clinique St Martin (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.

A quel moment les riverains du projet seront-ils contactés ?

Et quelques questions plus ponctuelles :

- Réponse à la lettre de PSA concernant son foncier ?
- Comment fonctionneront les accès et sorties du parking Cantini avec un tramway en exploitation ?

- Quel impact pour les commerces situés sur le tracé ?
- Comment traiter correctement les nuisances esthétiques (rails, matériel roulant, caténaïres) ?
- Qu'en est-il du traitement acoustique des voies sur Cantini.
- Existe-t-il des techniques anti bruits quelles sont les modalités de traitement des nuisances sonores ? Les couts correspondants pourront il être pris en charge ?
- Le bilan écologique semble négatif (travaux, vibrations, émissions de carbone, rejet de la circulation automobile dans les quartiers environnants), est ce justifié ?
- Une seule voie sur Cantini, le long du Parc du 26^{ème} centenaire, asphyxie la circulation des véhicules sur le quartier du Rouet vers Rabatau et des nuisances sont à prévoir sur la rue de Toulon sans requalification (bouchons, bus), quelles solutions envisagez-vous ?
- Ne faire qu'une station au lieu de deux au niveau de Aubert / Ganay et Viton / Le Brix pour améliorer la vitesse du tramway ?
- y aura-t-il un impact sur l'accès au parking Castellane à cause du passage du tramway sur Cantini ?

10 - thèmes travaux phasage

Nombreuses questions sur les dispositions pendant la phase travaux, en l'état il est en effet difficile d'être précis mais des indications, même encore sommaire seraient utiles, une concertation avec les riverains est souhaitée quelle méthode est-elle prévue ?

Un document précis, décrivant les diverses perturbations, modification d'itinéraire, et autres impacts prévisibles (bruit, ...) pourrait-il être diffusé et mis à jour régulièrement, également un site internet ? L'avez-vous envisagé ?

Peut-on revoir le schéma de circulation pendant les travaux (boulevard Cantini, rue Liandier, ...) afin d'atténuer les bouchons ?

Penser à ménager également des pistes cyclables provisoires pendant les travaux !
Inquiétude concernant la perte de clientèle en phase travaux à qui s'adresser ?

Certains regrettent le cout du projet et les délais de réalisation ...

11 - thème forme et présentation

Globalement certains trouvent le dossier succinct et incomplet sur certains aspects, la pagination n'est pas classique. La consultation par internet, sur un petit écran n'est pas aisée

Le devenir des conditions d'exploitation des activités économiques (cf. ci-dessous) n'est absolument pas précisé, ni en phase travaux, ni après .

Des cyclistes considèrent que les informations concernant la réalisation de pistes cyclables manquent de précision et laissent craindre des difficultés.

Des précisions sont également réclamées sur les bruits induits par le tram lui-même et par la circulation délestée des itinéraires tram et les isolations phoniques à prévoir

12 thème transversal devenir des activités économiques

Enfin **une question** qui recoupe plusieurs sujets et qu'il paraît nécessaire d'identifier et traiter dans sa globalité est la question soulevée par les activités économiques (bars, restaurants, commerces, vétérinaire, torréfaction,...) sur les contre allées du Prado vers la place Castellane .En l'état du dossier ils n'ont aucune visibilité sur leur avenir et les modalités de fonctionnement qui les attends .La quasi-totalité des propriétaires ou exploitants se sont fortement mobilisés et se sont exprimés , citons la torréfaction Noailles, le vétérinaire, le kiosque presse....etc. Mme Patricia PEDE, présidente de l'association résume leurs préoccupations, ils demandent des réponses précises au-delà des déclarations d'intention du dossier (notamment page 119 et 122 de la notice explicative), et souhaitent engager, sans délais, une concertation afin de définir un schéma de fonctionnement qui assure la pérennité de leurs activités sous tous ses aspects (exploitation des terrasses, livraisons, ...). La CCIMP se propose de fédérer les demandes et faciliter la recherche de solutions. La contribution de Mr Patrick BONNAT, qui fait une proposition de variante mérite d'être étudiée- voir proposition de modification du positionnement des voies en P.J-

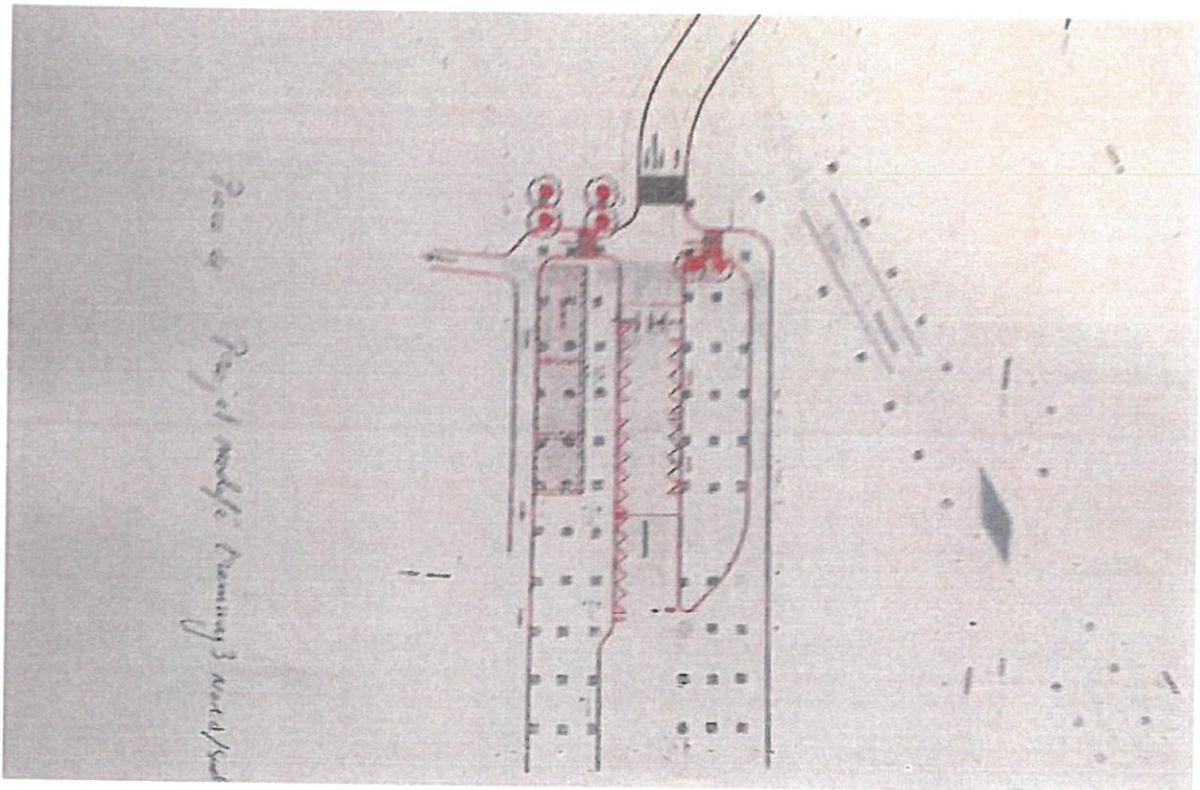
A noter une idée originale, le fleuriste se propose de participer à la conception de l'aménagement afin d'aider à embellir avec son kiosque ...

Comme l'indique la CCIMP cette situation , même si elle se pose de manière moins « critique » ,se retrouve à divers endroit du dossier , par exemple sur la rue de Lyon (évoquée par la mairie du 15/16) et même parfois de manière plus ponctuelle , à certains endroits précis , par exemple le bar 172 avenue Cantini (angle rue Liandier) face à la station prévue du tram si le bar dispose d'une autorisation officielle de disposer d'une petite terrasse ,celle-ci ne pourra subsister , pourra t'on lui proposer une alternative dans l'aménagement de l'ilot ?

PJ

Esquisse jointe à la contribution de monsieur BONNAT

Elle concerne la jonction entre le Prado et la place Castellane, elle montre, tout en respectant les règles, notamment de dégagement nécessaire pour la sortie de métro, qu'un léger déplacement des voies prévues permet de ne pas supprimer les terrasses et préserve les accès pour livraisons



ENSEMBLE DES AVIS

	A	B	C	D	E	F	G	H
2		FAVORABLE	FAVORABLE AVEC RESERVE	AVIS RESERVE	DEFAVORABLE	NEUTRE	AUTRES	
3	AVIS SIMPLES	54		2	4	2	3	65
4	THEME 1 QUALITE DOSSIER	3	1	3	2	11	3	21
5	THEME 2 DOUBLON	5	24	15	53	3	1	101
6	THEME 3 ITINERAIRES ALTERNATIFS	28	42	36	32	7	6	152
7	THEME 4 CLIVAGE N/S	5	10	4	4	1	1	25
8	THEME 5 ACCESSIBILITE	32	23	20	16	10	4	105
9	THEME 6 VELOS	17	57	51	11	7	4	147
10	THEME 7 ESPACES VERTS	14	9	7	7	1	1	39
11	THEME 8 PHASE TRAVAUX	3	6	9	3	1	1	24
12	THEME 9 EXPLOITATION	14	11	17	11	1	2	56
13		176	183	164	150	42	25	740

AVIS SIMPLE

	A	B	C	D
1	AVIS SIMPLES			
2	N°	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	@10	ANGE	Favorable	Bon projet
4	@49	OSMAN	Favorable	Pour ce projet qui va désengorgerai les lignes de bus !
5	@50	KADA	Favorable	Hâte que le tramway arrive pour réduire un peu cette circulation qui devient invivable
6	@54	DOUGNAC GALANT	Favorable	Favorable
7	@56	FAVRE	Favorable	Favorable aux extensions prévues du tramway.
8	@63	MENICONI	Favorable	La ville manque de bonnes connexions autour du centre ville, Entre le trafic et les feux rouges il vaut mieux se déplacer à pied...
9	@82	LACROIX	Favorable	L'extension du Tramway vers le sud de Marseille serait une grande avancée pour désencombrer cette partie de la ville. Pour la partie Nord, l'intérêt est moindre
10	@84	HOARAU	Favorable	Appui à ce projet. Malgré les travaux que cela pourra engendrer, l'avenir de Marseille est dans l'amélioration des transports
11	@85	TONINI	Favorable	Je suis favorable à l'extension de la ligne du tramway nord et sud car cela permettrait de désengorger le centre ville de Marseille.
12	@90	ZIANI	Favorable	Vivement le tramway pour avoir moins de passage de voiture.
13	@97	CAETANO	Favorable	Il faut plus de projet de cette ampleur à Marseille, que la ville rattrape son retard en terme d'infrastructure de transport.
14	@106		Favorable	Favorable à cette extension et à la création des structures complémentaires nécessaires à son fonctionnement.
15	@114	OLIJNYK	Favorable	Pour la prolongation de la ligne de tram
16	@119	LECLERCQ	Favorable	Projet utile au développement de la ville. Que les prolongements suivent rapidement
17	@122	OLIVIA	Favorable	Favorable au projet d'extension au nord et au sud du tramway. Souhaiterais plus de lignes vers d'autres quartiers .
18	@123	AMANN	Favorable	Entièrement favorable à ces nouveaux projets qui ne pourront qu'améliorer le quotidien et la qualité de vie des marseillais
19	@124	DRACOS	Favorable	Pour la prolongation du tramway car la zone sud est mal desservie
20	@128	NABET	Défavorable	Projet inutile. Gaspillage d'argent public.
21	@131	PRAT	Favorable	L'extension du tramway cotés nord et sud, est d'utilité publique, C'est la réponse au désengorgement du trafic routier.
22	@135	THORON	Favorable	Ligne importante au Nord comme au Sud pour les habitants de ces deux pôles pour réduire le nombre de voitures dans le centre ville et favoriser l'accès

AVIS SIMPLE

	A	B	C	D
23	E141	GUY PIETRI	Favorable	Marseille doit impérativement étendre son réseau de transport public et arrêter le "tout voiture". L'extension du Tram et l'aménagement des places Castellane et général Férié sont indispensables.
24	@147	COHEN	Défavorable	Les nombreux travaux d'investissement réalisés à Marseille conduisent à des impôts inadmissibles. Arrêtons les frais.
25	@152	CLÉMENT	Favorable	Projet intéressant, ils faut désenclaver les quartiers Nord et penser aux transports qui servent une facultés de renom de 3500 étudiants et des quartiers peuplés.
26	@165	PELAPRAT	Favorable	L'extension du tramway NORD/SUD est une nécessité économique et écologique. Ce projet est pertinent.
27	@176	LATIL	Favorable	Beau travail. Les différentes variantes prises en compte sont très intéressantes. Il faut réduire la pollution liée aux transports
28	@183	RITUCCI	Favorable	Il est grand temps que Marseille amélioré son réseau de transports en commun pour diminuer la circulation urbaine
29	@197	TAIEB	Favorable	Il est effectivement grand temps d'étendre les transports en communs dans le 9 . Que ce projet aille jusqu'au bout.
30	@198	POMMERET	Favorable	Tramway très efficace et le prix n'est pas excessif.
31	@201	MANOUK	Favorable	Entièrement favorable au projet d'extension du tramway au site de remisage et tout ce que cela pourra entraîner.
32	@202		Favorable	Espérant que le projet ne prendra pas de retard.
33	@219	VATIN	Favorable	Projet étend enfin les TC actuellement réduits au centre ville.
34	@224	BLANDINE	Favorable	Très bon projet
35	@233		Défavorable	Ne souhaite pas cette extension.
36	C239		Neutre / demande de précision	Souhaite participer à l'enquête
37	C241		Favorable	Tram plus écologique. Moins de voitures, moins de pollution et les habitants des quartiers sud seront mieux desservis
38	@260	HUSSENOT	Favorable	Avis très favorable. Marseille a besoin d'infrastructures
39	@264	JOUBE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Doute sur utilité du tramway, cher et tracé peu souple
40	@266	ONEILL	Favorable	Le projet désenclave le 9ème et donne accès au parc du 26ème centena
41	E291	HÉLÈNE NYER	Favorable	Satisfait du projet. Equipement indispensable pour les TPC de marseille
42	@300		Favorable	Nous attendions cette extension depuis plusieurs années.
43	@310	MONIER	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Trop d'incivilités et d'insécurité dans la ville

AVIS SIMPLE

	A	B	C	D
44	@326	GUENNOUN	Favorable	Projet indispensable pour stopper la sectorisation de la ville en Nord Sud.
45	@327	COSTÉ	Favorable	Favorable surtout si la phase 2 se réalise, ainsi que la desserte St loup et mazargues.
46	@329	SÉBASTIEN	Favorable	Avis favorable surtout pour l'écologie
47	E331	PATRICIA DE LA FUENTE	Favorable	Favorable à la poursuite du projet de tramway. Marseille a grand besoin de s'occuper de ses transports en commun.
48	@346	JACQUINET	Favorable	Allez il faut s'activer, car à Marseille on a 20 ans de retard sur les transports en commun.
49	E348	GUILLAUME AGEORGES	Favorable	Approuve les deux projets (Arenc - Gèze et Castellane - La Gaye) qui sont la poursuite des études techniques réalisées sur le réseau de transports lourds depuis le PDU de 2000. Ces projets sont essentiels au développement du réseau tramway.
50	@354	BERNARD	Favorable	Excellente initiative
51	@360	BOURGEOIS	-	Favorable à l'extension des lignes de tramways, aux parkings relais et à la création de pistes cyclables sécurisées. Moins de voitures dans les rues et plus de végétation.
52	@361	GUENNEAU	Favorable	Urgence à réaliser cette extension pour donner enfin une possibilité aux quartiers excentrés de se connecter avec le centre de Marseille.
53	@364	BESSIERE	Favorable	Projet d'extension attendu
54	@387	PERRET	Favorable	Projet d'extension bon notre ville dont la densité ne cesse de croître.
55	@396		Favorable	Impatiente de voir ce projet.
56	@415	GUÉRITAINE	-	Diverses idées et propositions pour améliorer le réseau de transport public a l'appui et comparaison avec d'autres métropole
57	@423	KOLF Etablissement Public Euroméditerranée	Favorable	L'extension permettra de desservir les nouveaux habitants de la ZAC littorale et de poursuivre la connexion vers le Nord. Elle permettra d'assurer un lien avec les autres modes de transports, d'offrir un mode de transport alternatif à la voiture, permettant ainsi de limiter le nombre de place de stationnements en surface et de mieux gérer les nuisances sonores et de qualité de l'air;
58	@427		Favorable	Il est temps de rénover la place Castellane et de laisser plus d'espaces aux transports vert
59	@435	GROSSE BEILAGE	Favorable	Projet d'extension du tramway génère une offre en transports collectifs de qualité en cohérence avec les autres modes de transport (métro et bus, voiture, vélo). Il offre un nouveau partage de l'espace public trottoirs larges, nouveaux arbres plantés, verdissement de la plateforme et réaménagement des places.
60	@438		Favorable	Cette extension permet de compléter l'offre actuelle de type bus par une offre aérienne plus agréable que le souterrain. La phase d'extension au Nord encore plus essentielle au développement de la ville.

AVIS SIMPLE

	A	B	C	D
61	@461	RENAUD	Favorable	Approuve dans sa globalité le projet et la requalification des places Castellane, du Général Général-Ferrié et Bougainville, nécessaire pour transformer en profondeur les quartiers par lesquels la ligne passera
62	@485	BELTRAN	Défavorable	Avant le tram, résoudre le problème du BUS. Il vaudrait mieux aller à la Rouvière, répartir les P le long du trajet et déplacer le P de la Gaye en bout de tram. Récupérer le site de la Gaye pour espaces verts en compensation de la Mathilde. Préférence pour BHNS, moins onéreux et silencieux.
63	R491	PATRICK ANGELVIN	Favorable	Questions sur la phase 2 du projet
64	R509		-	R517
65	R538		Favorable	Favorable souhaite que cela diminue le nombre de voitures
66	@501	CASANOVA	Favorable	Projet complète significativement les TC en mode lourd de Marseille. Les critiques sont faciles, mais les emprises sont limitées et le projet permet le tram tout en améliorant la situation des vélos en ville.

DOUBLON

	A	B	C	D
1	N°	REQUETES SUR L'EFFET DOUBLON		
2	E1	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	E18	CINDY GOUTELARD	Favorable avec réserve(s)	Souhaite d'autres lignes de tram , vers les plages en particulier
4	@21	KARIM BOULAKHLAS	Favorable avec réserve(s)	Préférait extension nord jusqu'à l'Estaque et l'hôpital nord
5	E23		Favorable avec réserve(s)	Concernant le tracé, il aurait été plus que souhaitable de desservir Bonneveine, ou Luminy plutôt que de refaire le tracé du metro en extérieur,
6	@34	TAIS MUNHOZ	Défavorable	Souhaite un prolongement plutôt qu'un doublon
7	@37		Défavorable	Ne pas réaliser les tronçons proposés et étendre le réseau de métro
8	@39	ATTACCALITE CNRS	Défavorable	Arrêtez le doublon metro-tramway si vous plaît a Marseille
9	@42	FROSSARD	Défavorable	Pourquoi étendre le tramway sur les même tracés que les lignes de métro ? Arrêtons ces doublons et privilégions la dessertes des territoires non couverts par le métro.
10	@45	DELUY	Favorable avec réserve(s)	Privilégier le nord et rapprocher les stations
11	@47		Défavorable	Refus pour éviter les embouteillages
12	@48	BALLESTER	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Demande de desservir la plage
13	@51	PALIARD	Défavorable	Encore une fois, le tracé du tramway se superpose à celui du métro. Quel est l'intérêt
14	@59	DAL MOLIN	Défavorable	Parallèle entre les lignes de tram et de métro. N'y a t'il pas suffisamment d'embouteillages pour relier les quartiers non desservis tels que Pointe Rouge, la Valentine et jusqu'à Plan de Campagne ou l'Estaque?
15	@61	FA	Défavorable	A Marseille plus de 2/3 des stations de tramway sont à moins de 500m d'une station de métro. C'est incohérent. Compte tenu du retard en TC, il faut partir des terminus métro ! Il faut requalifier la Place Castellane sans y poursuivre le tramway,
16	@62		Défavorable	Le projet n'est pas cohérent et raisonnable sur le plan de la mobilité et de l'investissement sur les deux portions en doublon que sont Arenc/Gèze et entre Castellane/Sainte-Marguerite.
17	E65		Défavorable	Il y a d'autres priorités de dessertes vers le 11ème
18	@68		Favorable avec réserve(s)	Le projet fait doublon avec le métro. Ne dessert pas assez les quartiers Nord
19	@69		Défavorable	Doublons . Prolonger vers saint loup
20	@70	SIMON	Défavorable	Pas d'intérêt au projet en dehors de la requalification des voies pour les vélos et piétons

DOUBLON

	A	B	C	D
21	@81		Défavorable	Urgent de mettre des transports là où il n'y en a pas
22	@88	FOGLIA	Défavorable	Cette proposition suit en partie les lignes de métro existantes. Revoir la copie pour desservir plus largement
23	@89	LESBAZEILLES	Défavorable	Conteste le projet et propose d'autres priorités
24	@92	MICHEL	Défavorable	Doublon
25	@96	MUCCI	Favorable avec réserve(s)	Favorable souhaite prolongation vers LUMINY
26	@99		Favorable avec réserve(s)	Souhaite étendre le réseau plutôt que doubler le métro
27	@101	FABIEN	Défavorable	Conteste les doublons
28	@105	ARAB	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Doublon, Tracé alternatif proposé pour la phase 2
29	@108	DANE	Favorable avec réserve(s)	Doublon tram métro. Demande extension vers le valentine
30	@110	DOUALLA	Favorable avec réserve(s)	Le parcours devrait le plus possible différer de celui des Métros, surtout la partie Nord.
31	@111	JOLY	Défavorable	Le projet prévoit l'extension du tramway sur des axes déjà en partie couverts par le réseau de métro.
32	@113	CELLIER	Favorable avec réserve(s)	Est-il utile d'étendre les lignes de tram en parallèle d'un tracé qui existe déjà en terme de transports en commun : il y a le métro jusqu'à Gèze, Sainte-Marguerite...
33	@117	JANEAU	Favorable	Domage que la priorité soit mise sur cette ligne étant donné que le tracé Castellane-Sainte Marguerite Dromel se fait déjà en deux arrêts de métro et trois pour le tracé Joliette-Gèze.
34	@121		Favorable avec réserve(s)	Pourquoi le choix du tram par rapport au BHNS ? Domage de doubler le travail d'extension du métro qui a été fait jusqu'à Capitaine Gèze. ?
35	@127	HELFTER-NOAH Conseillère métropolitaine	Défavorable	Alors que des quartiers entiers de la ville ne sont traversés ni par le métro ni par le tramway, et sont donc dépendants, de lignes de bus à la fréquence aléatoire, la priorité est-elle vraiment de construire un tramway suivant le même trajet que le métro ?
36	@130	DAMIANI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Domage de doubler les lignes de métro existantes. Peut-être faudrait-il passer par des zones encore très saturées. Capelette, Romain Rolland, hopitaux suds, côté sud, canet, amavaux, saint antoine côté nord.
37	@143	ALLARY SMTN Boucaud Pressing KUNZ	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	S'interroge sur la nécessité de doubler la ligne de métro par une ligne de tramway malgré l'étude réalisée

DOUBLON

	A	B	C	D
38	@145	BONNENFANT	Favorable avec réserve(s)	Plutôt que de débiter les travaux à Arenc d'un côté et Castellane de l'autre, pourquoi ne pas les débiter à partir de capitaine Geze et Dromel, le métro allant déjà jusqu'à ces 2 stations.
39	@156	CLOAREC	Favorable avec réserve(s)	Le Tram toujours en doublon avec le métro alors que certains quartiers sont toujours abandonnés comme la Belle de Mai et ses bus saturés...
40	@159	LAMINE	Favorable avec réserve(s)	Doublon tram partiel avec métro Développer les modes de déplacements doux
41	@160		Défavorable	Doublon du tram avec le métro Desserte souhaitée de st Antoine, Hôpital nord, st André, l'Estaque au nord. Quartiers est oubliés : st Loup, Memptenti, la Valbarelle
42	@161	CHARLAIX	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Doublon tram métro desserte de l'estaque et de château gombert
43	@166	MAESTRACCI	Défavorable	Plutôt étendre le réseau métro
44	@181		Favorable	Favorable mais sans doublon tram métro
45	@182	JU	Favorable avec réserve(s)	Favorable, mais doublon tram-métro
46	@184		Favorable	Favorable
47	@185	SAUSSAC	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Ne pas doubler le métro et reporter le coût de travaux vers d'autres dessertes (Belle de Mai, hôpital nord)
48	E190	VIDAL	Défavorable	Doublon métro tram. Incompréhension indignation sur trémie routière Schloesin
49	@192	CHARLES DECHOUX	Favorable avec réserve(s)	Doublon métro tram - ouvrir 26è centenaire côté Capelette pour atteindre le Rouet
50	@193	D'ANIELLO	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Intérêt du tram par rapport au métro ?
51	@195		Favorable avec réserve(s)	Pour un tramway , là où il n'y a pas de métro existant.
52	@205		Défavorable	Doublon avec métro desserte de La Capelette puis La Rouvière, Grand Littoral, La Valentine via st loup, aubagne par liaisons avec gares sncf
53	@207	NABET	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Ligne inutile qui relie le métro alors que les zones les plus peuplées sont mal desservies
54	@215		Défavorable	Doublon avec le métro; Proposition d'autres lignes

DOUBLON

	A	B	C	D
55	@218	CYRIL	Neutre / demande de précision	Doublon du tram et métro. Les quartiers nord ont le métro le tramway pourrait investir le sud: Catalans, Est, etc...
56	@221	LOOS	Défavorable	Inutile de doubler le métro par un tram. Propositions de lignes plus au nord vers Estaque, St Exupéry, Frais Vallon ou la Rose
57	@222	POCHAT	Favorable avec réserve(s)	TC métro et tram trop concentrés en centre-ville. Prolonger vers les quartiers Nord et Sud
58	@223		Favorable avec réserve(s)	Bon projet pour le sud mais pas pour le Nord. Doublon. Quartiers Nord très mal desservis, peu de bus, bus plein et pas de bus au delà de Plombières. Il faut que les TC concernent toute la ville. Faire des prix attractifs pour les parking.
59	@225	LAUGIER	Favorable	Le prolongement jusqu'à Geze fait double emploi. Plus judicieux de prolonger le métro vers Hôpital Nord, que de mettre un tram dans un périmètre étroit.
60	@227	ROMEYER	Défavorable	Le projet ne répond pas aux besoins en TC du territoire marseillais. Il ne bénéficie qu'aux secteurs déjà desservis. Gaspillage d'argent public. On peut ouvrir la voirie aux modes doux sans le tram. S'orienter vers des TC moins couteux: BHNS ou Bus électriques.
61	@228	RODIER	Défavorable	Annuler le projet. Amener le métro dans les quartiers sud et bonneveine, st Loup, et de Geze à Hôpital Nord, et étendre le tram jusqu'à la belle de mai.
62	@234	BRITTEN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Le projet privilégie le Sud et double le métro, sans répondre aux vrais besoins des habitants du Nord (hôpital, écoles, entreprises). Exiger la même qualité de traitement des stations au Nord et au Sud.
63	@237	RONCIN	Défavorable	Tram n'a aucun intérêt. Faire des pistes cyclables de qualité.
64	@244	MURE	Favorable avec réserve(s)	Tracé parallèle à la ligne 2 du métro. Plus utile de desservir les quartiers nord et l'Estoque à partir de Geze
65	@248	BIANCHI	Défavorable	Désenclaver en priorité les quartiers qui n'ont que le bus. Au nord: Hôpital Nord, St Loup, St Joseph, St Barnabé etc...Au sud: Catalans, St victor, Pierre puget, de Castillane: la Capelette, st loup.
66	@263	CABASSU	Défavorable	Doublon, projet très cher et mortifère pour les commerces. Vélo difficile en hiver. Organiser la desserte des quartiers au départ de Dromel. Développer les véhicules autonomes.
67	@265		Défavorable	Doublon vers Geze et Dromel Enormes besoins à la Capelette et quartiers Nord
68	@272	MOURET	Favorable avec réserve(s)	Projet intéressant pour Marseille; dommage qu'il se superpose avec le réseau existant (M2). Ce serait plus profitable d'aller vers la Capellette, St Loup, Luminy, Bon secours ou St Barthélémy. A réaliser dans les années à venir.
69	R295	BERRAHMA	Défavorable	Doublons tram / métro, alors que d'énormes besoins dans les quartiers Nord
70	@297	CIQ St LOUP	Défavorable	Il y a des décennies que les élus promettent le métro à St Loup, qui serait vraiment nécessaire . Est ce une question de prix qui fait préférer le tram jusqu'à la Gaye ?

DOUBLON

	A	B	C	D
71	@304	PICCA	Défavorable	Tram inutile. Proche métro, capacité réduite et nuisances sonores et esthétiques. A réserver aux quartiers moins denses et sur tracé pentus
72	E308	AUTRAND	Défavorable	Inutile de superposer les lignes de tramway, de métro et de bus,
73	E309	J-D. GUTERMAN	Défavorable	Pas de tram au Nord. Il y a déjà le métro. Les arrondissements 9/10 sont privilégiés. On y roule très bien, alors que les quartiers excentrés : Pointe Rouge, Montredon n'existent pas malgré des bus saturés.
74	@311	AMIR OUAZZANI	Défavorable	Conteste le doublon et le budget doublon avec le précédent
75	@314		Défavorable	Arrêter de construire des lignes de tramway suivant les lignes de métro. Le prolongement du métro 2 aux hôpitaux Nord devrait être là priorité numéro 1.
76	@315	MAFFRE	Défavorable	Doublon , faire des parc relais
77	@317	FERRIER	Défavorable	S'acharner à doubler le métro, refus de créer des lignes transversales, charger encore plus le centre ville , des pistes cyclables sur les trottoirs. Préfère le tramway des collines désenclavant les quartiers nord.
78	@321	ANANI	Défavorable	C'est marseille, on cultive les doublons tramway-métro, tant au nord qu'au sud et tout le littoral très fréquenté n'est desservi que par des bus surchargés.
79	@323	HANOTEAU	Neutre/ demande de précisions	Le projet d'extension vers le Sud se trompe d'itinéraire. il revient à doubler le trajet du métro. Tracé alternatif demandé : La Blancarde, vieille chapelle et littoral.
80	@325		Défavorable	Réaliser une extension tramway place Castellane / St Loup plutôt que Dromel/La Gaye. itinéraires alternatifs proposés : Plages, blancarde, bonneveine, pointe rouge, la madrague.
81	@328	KEVIN	Défavorable	Métro préféré au tram défavorable au tram pour les quartiers éloignés
82	@332	JASIEWICZ	Favorable	Avis favorable sur le projet, malgré doublon métro- tram Desserte st loup demandée par la suite
83	@334	BARTS- BÉRARD	Défavorable	Un tramway n'égalera jamais un métro. Il est tellement dépendant de la circulation et trop lent (40mn en tram = 20mn en métro) ; Plus de métro et ensuite on reparlera du Tramway...
84	@335	STOUVENEL	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	La superposition des lignes de métro et tramway n'a aucun sens. Des quartiers entiers ne sont pas desservis par les TC ou mal, ce qui isole certains quartiers tout en permettant aux habitants aisés d'avoir le panel à leur disposition en termes de moyens de transport.
85	@336		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Le tracé proposé se superpose au métro, sur le tronçon Nord et sur 3km de la place Castellane à Ste Marguerite Dromel. Tracé insuffisant au Nord. Desservir Pointe Rouge et/ou Saint Loup serait plus utile

DOUBLON

	A	B	C	D
86	@337	PIJOURLET	Neutre/ demande de précisions	Le tracé proposé se superpose au métro, sur le tronçon Nord et sur 3km de la place Castellane à Ste Marguerite Dromel. Tracé insuffisant au Nord. Desservir Pointe Rouge et/ou Saint Loup serait plus utile
87	@340	MIRTO	Favorable avec réserve(s)	Doublon partiel métro-tram Nuisance de bruit sur rue Augustin Aubert à évaluer
88	@351	PAGNIER	Défavorable	Comment justifier le tramway, surtout quand pour une grande partie du projet ne fait que doubler les lignes de métro existantes. revenir au trolley bus.
89	@357	BARBEAU	Favorable avec réserve(s)	Pourquoi étendre le tramway vers le Sud en le superposant au Métro et ne prévoir aucun transport en commun vers la plage et l'escale Borély ?
90	@380	FIORANI	Défavorable	Faire partir le tramway du métro pour aller directement à La Castellane. les arrondissements les plus peuplés (13/14/15/16) sont les moins bien desservis ! Dans le sud pour quoi ne pas partir de Sainte Marguerite pour aller à la Gaye !
91	@416	BANEL	Défavorable	Faire partir le projet à partir de Gèze, plutôt que de financer une partie déjà desservie par le métro.
92	@436	LISSAJOUX	Défavorable	Le projet s'inscrit dans le Sud en parallèle du réseau métro existant, entre Castellane et Dromel
93	@443	DESCHAUX	Défavorable	Doublon avec métro de castellane à ste marguerite autres itinéraire tramway : blancarde / bonneveine / vieille chapelle, pointe rouge Extension nord insuffisante
94	@452	LAGIER	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Le quartier de St loup est en travaux depuis des années. Les immeubles poussent et les bouchons se multiplient. Arrêtons de doubler tram et métro dans le centre ville et étendons le métro jusqu'à la fin de St loup .
95	@477		Favorable avec réserve(s)	Pour la fin des doublons sauf si c'est la seule chance d'avoir un moyen de transport efficace qui aille au delà de St loup.
96	@478	TORA	Défavorable	Se servir des terminus de lignes de métro existantes comme points de départ à des lignes de tramway pour désenclaver des quartiers entiers. Réseau de Marseille ridicule par sa petite taille.
97	@480	PAPINI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Doublon métro-tram, Revoir l'extension vers le Sud pour l'étendre jusqu'à la Pointe Rouge, et vers le Nord vers st antoine .
98	@495	CREPEL	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Desservir les quartiers qui n'ont que le bus très insuffisant. Prévoir des extensions vers Luminy, le Cabot, etc...
99	@499		Favorable avec réserve(s)	Favorable au tram Sud mais pas au Nord (doublon). Développer le tram des Caillols à la Millière. Priorité au métro de St Loup. Bus toujours pleins et insécurité. Le BUS inachevé n'a aucun sens. Il faut l'achever.

DOUBLON

	A	B	C	D
100	@505	AUDIERNE	Favorable avec réserve(s)	Doublon de Castellane à Dromel. Parc de Dromel sous dimensionné. Améliorer la desserte des quartiers Nord.
101	@515	JACQUET	Défavorable	Concertation insuffisante. Doublon de Castellane à Dromel, et l'arrivée sur le BUS n'est pas prête. Opposé au projet du Parc Relais de la Gaye qui va entraîner des nuisances à la résidence du Château Sec additionnée aux nuisances du BUS. Demande concertation avec les habitants.
102		CABASSU	Défavorable	Projet trop cher. Il serait mieux de moderniser le métro et développer le réseau des Bus "vert", plus étendu vers les quartiers sud et Nord

QUALITE DOSSIER

	A	B	C	D
1	AVIS SUR LE DOSSIER			
2	N°	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	@44	BROCCOLICCHI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Des idées pour le P.D.U : gratuité au moins pour les jeunes et les vieux ! La corniche pourrait être réservé au moins toute la journée aux bus aux vélos aux trottinettes aux piétons. Les navettes maritimes devraient être plus fréquentes et toute l'année !
4	E118	NICOLAS STROH	Neutre / demande de précision	Dans le cadre de l'enquête publique sur l'extension du tramway T3, pouvez-vous me transmettre les liens qui permettent d'accéder aux dossiers numérique.
5	@136	LAYANI	Favorable avec réserve(s)	Précisions demandées sur le tracé. Plus de détail sur le tracé exact de la ligne : non pas uniquement les directions et les stations, mais le nom précis des voies et préciser si elles seront utilisées par le tramway uniquement ou avec la possibilité de maintenir la circulation automobile
6	R162	PATRICK ANGELVIN	-	Questions sur les règles de circulation et de stationnement sur la rue du marché
7	R189	PATRICK ANGELVIN	Neutre / demande de précision	souhaite savoir si la rue de Lyon sera élargie (devant n°190)
8	R276	CIQ Haut Breteuil, Paradis, Rome, Ed Rostand	Neutre / demande de précision	Prend connaissance du dossier et déposera requête sur registre numérique
9	R278		Neutre / demande de précision	Vient prendre connaissance du dossier
10	R281		Favorable	Documents peu lisibles
11	R282		Défavorable	Peu de détails sur av Aviateur Febrix.
12	R283		Favorable	Projet pas toujours très clair.
13	R285		Favorable	Dossier difficile à lire mais avis favorable pour que les marseillais utilisent plus les TC et moins de place aux voitures.
14	R290		Neutre / demande de précision	Propriétaire rue de Lyon demande s'il risque d'être concerné par les expropriations pour l'élargissement de la voie.
15	E358	NICOLAS STROH	Neutre / demande de précision	Demande le lien pour télécharger le dossier
16	@365	AIT MOKRANE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Nombreuses questions sur le projet : circulation, stationnement, nuisances. Est ce trop demander que de bénéficier, en qualité de résidents, d'explications claires et simples?
17	E425	EMMANUELLE MALHERBE	Neutre / demande de précision	Question au maitre d'ouvrage concernant le foncier PSA
18	E430	DIDIER BRIFFAZ	Neutre / demande de précision	Question précise de commerçant riverain Prado-castellane . Demande concertation
19	@472	FORNAIRON	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Manque d'informations sur dossier présenté

QUALITE DOSSIER

	A	B	C	D
20	R487	PATRICK ANGELVIN	Neutre / demande de précision	Au carrefour rue de Lyon / Oddo, comment articuler voitures, piétons, bus et tram ? Quel coût Geze/la Castellane, et place Castellane/Rouvière ? Pourquoi ne pas tout réaliser en un seul projet ? Quels critères comparatifs pour choisir le tram plutôt que BHNS ou métro ? Choix de plantes méditerranéennes pour ne pas arroser.
21	C502		Défavorable	Nombreuses remarques sur le dossier peu lisible, argumentation faible et dossier d'AE très partiel sur Phase 2. Pourquoi les travaux du tunnel n'ont-ils pas été intégrés au dossier du tram ?
22	R536		Neutre / demande de précision	Annonce une contribution sur le registre numérique a propos des eaux pluviales

ENSEMBLE DES AVIS

	A	B	C	D	E	F	G	H
2		FAVORABLE	FAVORABLE AVEC RESERVE	AVIS RESERVE	DEFAVORABLE	NEUTRE	AUTRES	
3	AVIS SIMPLES	54		2	4	2	3	65
4	THEME 1 QUALITE DOSSIER	3	1	3	2	11	3	21
5	THEME 2 DOUBLON	5	24	15	53	3	1	101
6	THEME 3 ITINERAIRES ALTERNATIFS	28	42	36	32	7	6	152
7	THEME 4 CLIVAGE N/S	5	10	4	4	1	1	25
8	THEME 5 ACCESSIBILITE	32	23	20	16	10	4	105
9	THEME 6 VELOS	17	57	51	11	7	4	147
10	THEME 7 ESPACES VERTS	14	9	7	7	1	1	39
11	THEME 8 PHASE TRAVAUX	3	6	9	3	1	1	24
12	THEME 9 EXPLOITATION	14	11	17	11	1	2	56
13		176	183	164	150	42	25	740

AVIS SIMPLE

	A	B	C	D
1	AVIS SIMPLES			
2	N°	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	@10	ANGE	Favorable	Bon projet
4	@49	OSMAN	Favorable	Pour ce projet qui va désengorgerai les lignes de bus !
5	@50	KADA	Favorable	Hâte que le tramway arrive pour réduire un peu cette circulation qui devient invivable
6	@54	DOUGNAC GALANT	Favorable	Favorable
7	@56	FAVRE	Favorable	Favorable aux extensions prévues du tramway.
8	@63	MENICONI	Favorable	La ville manque de bonnes connexions autour du centre ville, Entre le trafic et les feux rouges il vaut mieux se déplacer à pied...
9	@82	LACROIX	Favorable	L'extension du Tramway vers le sud de Marseille serait une grande avancée pour désencombrer cette partie de la ville. Pour la partie Nord, l'intérêt est moindre
10	@84	HOARAU	Favorable	Appui à ce projet. Malgré les travaux que cela pourra engendrer, l'avenir de Marseille est dans l'amélioration des transports
11	@85	TONINI	Favorable	Je suis favorable à l'extension de la ligne du tramway nord et sud car cela permettrait de désengorger le centre ville de Marseille.
12	@90	ZIANI	Favorable	Vivement le tramway pour avoir moins de passage de voiture.
13	@97	CAETANO	Favorable	Il faut plus de projet de cette ampleur à Marseille, que la ville rattrape son retard en terme d'infrastructure de transport.
14	@106		Favorable	Favorable à cette extension et à la création des structures complémentaires nécessaires à son fonctionnement.
15	@114	OLIJNYK	Favorable	Pour la prolongation de la ligne de tram
16	@119	LECLERCQ	Favorable	Projet utile au développement de la ville. Que les prolongements suivent rapidement
17	@122	OLIVIA	Favorable	Favorable au projet d'extension au nord et au sud du tramway. Souhaiterais plus de lignes vers d'autres quartiers .
18	@123	AMANN	Favorable	Entièrement favorable à ces nouveaux projets qui ne pourront qu'améliorer le quotidien et la qualité de vie des marseillais
19	@124	DRACOS	Favorable	Pour la prolongation du tramway car la zone sud est mal desservie
20	@128	NABET	Défavorable	Projet inutile. Gaspillage d'argent public.
21	@131	PRAT	Favorable	L'extension du tramway cotés nord et sud, est d'utilité publique, C'est la réponse au désengorgement du trafic routier.
22	@135	THORON	Favorable	Ligne importante au Nord comme au Sud pour les habitants de ces deux pôles pour réduire le nombre de voitures dans le centre ville et favoriser l'accès

AVIS SIMPLE

	A	B	C	D
23	E141	GUY PIETRI	Favorable	Marseille doit impérativement étendre son réseau de transport public et arrêter le "tout voiture". L'extension du Tram et l'aménagement des places Castellane et général Férié sont indispensables.
24	@147	COHEN	Défavorable	Les nombreux travaux d'investissement réalisés à Marseille conduisent à des impôts inadmissibles. Arrêtons les frais.
25	@152	CLÉMENT	Favorable	Projet intéressant, ils faut désenclaver les quartiers Nord et penser aux transports qui servent une facultés de renom de 3500 étudiants et des quartiers peuplés.
26	@165	PELAPRAT	Favorable	L'extension du tramway NORD/SUD est une nécessité économique et écologique. Ce projet est pertinent.
27	@176	LATIL	Favorable	Beau travail. Les différentes variantes prises en compte sont très intéressantes. Il faut réduire la pollution liée aux transports
28	@183	RITUCCI	Favorable	Il est grand temps que Marseille amélioré son réseau de transports en commun pour diminuer la circulation urbaine
29	@197	TAIEB	Favorable	Il est effectivement grand temps d'étendre les transports en communs dans le 9 . Que ce projet aille jusqu'au bout.
30	@198	POMMERET	Favorable	Tramway très efficace et le prix n'est pas excessif.
31	@201	MANOUK	Favorable	Entièrement favorable au projet d'extension du tramway au site de remisage et tout ce que cela pourra entraîner.
32	@202		Favorable	Espérant que le projet ne prendra pas de retard.
33	@219	VATIN	Favorable	Projet étend enfin les TC actuellement réduits au centre ville.
34	@224	BLANDINE	Favorable	Très bon projet
35	@233		Défavorable	Ne souhaite pas cette extension.
36	C239		Neutre / demande de précision	Souhaite participer à l'enquête
37	C241		Favorable	Tram plus écologique. Moins de voitures, moins de pollution et les habitants des quartiers sud seront mieux desservis
38	@260	HUSSENOT	Favorable	Avis très favorable. Marseille a besoin d'infrastructures
39	@264	JOUBE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Doute sur utilité du tramway, cher et tracé peu souple
40	@266	ONEILL	Favorable	Le projet désenclave le 9ème et donne accès au parc du 26ème centena
41	E291	HÉLÈNE NYER	Favorable	Satisfait du projet. Equipement indispensable pour les TPC de marseille
42	@300		Favorable	Nous attendions cette extension depuis plusieurs années.
43	@310	MONIER	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Trop d'incivilités et d'insécurité dans la ville

AVIS SIMPLE

	A	B	C	D
44	@326	GUENNOUN	Favorable	Projet indispensable pour stopper la sectorisation de la ville en Nord Sud.
45	@327	COSTÉ	Favorable	Favorable surtout si la phase 2 se réalise, ainsi que la desserte St loup et mazargues.
46	@329	SÉBASTIEN	Favorable	Avis favorable surtout pour l'écologie
47	E331	PATRICIA DE LA FUENTE	Favorable	Favorable à la poursuite du projet de tramway. Marseille a grand besoin de s'occuper de ses transports en commun.
48	@346	JACQUINET	Favorable	Allez il faut s'activer, car à Marseille on a 20 ans de retard sur les transports en commun.
49	E348	GUILLAUME AGEORGES	Favorable	Approuve les deux projets (Arenc - Gèze et Castellane - La Gaye) qui sont la poursuite des études techniques réalisées sur le réseau de transports lourds depuis le PDU de 2000. Ces projets sont essentiels au développement du réseau tramway.
50	@354	BERNARD	Favorable	Excellente initiative
51	@360	BOURGEOIS	-	Favorable à l'extension des lignes de tramways, aux parkings relais et à la création de pistes cyclables sécurisées. Moins de voitures dans les rues et plus de végétation.
52	@361	GUENNEAU	Favorable	Urgence à réaliser cette extension pour donner enfin une possibilité aux quartiers excentrés de se connecter avec le centre de Marseille.
53	@364	BESSIERE	Favorable	Projet d'extension attendu
54	@387	PERRET	Favorable	Projet d'extension bon notre ville dont la densité ne cesse de croître.
55	@396		Favorable	Impatiente de voir ce projet.
56	@415	GUÉRITAINE	-	Diverses idées et propositions pour améliorer le réseau de transport public a l'appui et comparaison avec d'autres métropole
57	@423	KOLF Etablissement Public Euroméditerranée	Favorable	L'extension permettra de desservir les nouveaux habitants de la ZAC littorale et de poursuivre la connexion vers le Nord. Elle permettra d'assurer un lien avec les autres modes de transports, d'offrir un mode de transport alternatif à la voiture, permettant ainsi de limiter le nombre de place de stationnements en surface et de mieux gérer les nuisances sonores et de qualité de l'air;
58	@427		Favorable	Il est temps de rénover la place Castellane et de laisser plus d'espaces aux transports vert
59	@435	GROSSE BEILAGE	Favorable	Projet d'extension du tramway génère une offre en transports collectifs de qualité en cohérence avec les autres modes de transport (métro et bus, voiture, vélo). Il offre un nouveau partage de l'espace public trottoirs larges, nouveaux arbres plantés, verdissement de la plateforme et réaménagement des places.
60	@438		Favorable	Cette extension permet de compléter l'offre actuelle de type bus par une offre aérienne plus agréable que le souterrain. La phase d'extension au Nord encore plus essentielle au développement de la ville.

AVIS SIMPLE

	A	B	C	D
61	@461	RENAUD	Favorable	Approuve dans sa globalité le projet et la requalification des places Castellane, du Général Général-Ferrié et Bougainville, nécessaire pour transformer en profondeur les quartiers par lesquels la ligne passera
62	@485	BELTRAN	Défavorable	Avant le tram, résoudre le problème du BUS. Il vaudrait mieux aller à la Rouvière, répartir les P le long du trajet et déplacer le P de la Gaye en bout de tram. Récupérer le site de la Gaye pour espaces verts en compensation de la Mathilde. Préférence pour BHNS, moins onéreux et silencieux.
63	R491	PATRICK ANGELVIN	Favorable	Questions sur la phase 2 du projet
64	R509		-	R517
65	R538		Favorable	Favorable souhaite que cela diminue le nombre de voitures
66	@501	CASANOVA	Favorable	Projet complète significativement les TC en mode lourd de Marseille. Les critiques sont faciles, mais les emprises sont limitées et le projet permet le tram tout en améliorant la situation des vélos en ville.

DOUBLON

	A	B	C	D
1	N°	REQUETES SUR L'EFFET DOUBLON		
2	E1	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	E18	CINDY GOUTELARD	Favorable avec réserve(s)	Souhaite d'autres lignes de tram , vers les plages en particulier
4	@21	KARIM BOULAKHLAS	Favorable avec réserve(s)	Préfererait extension nord jusqu'à l'Estaque et l'hôpital nord
5	E23		Favorable avec réserve(s)	Concernant le tracé, il aurait été plus que souhaitable de desservir Bonneveine, ou Luminy plutôt que de refaire le tracé du metro en extérieur,
6	@34	TAIS MUNHOZ	Défavorable	Souhaite un prolongement plutôt qu'un doublon
7	@37		Défavorable	Ne pas réaliser les tronçons proposés et étendre le réseau de métro
8	@39	ATTACCALITE CNRS	Défavorable	Arrêtez le doublon metro-tramway si vous plaît a Marseille
9	@42	FROSSARD	Défavorable	Pourquoi étendre le tramway sur les même tracés que les lignes de métro ? Arrêtons ces doublons et privilégions la dessertes des territoires non couverts par le métro.
10	@45	DELUY	Favorable avec réserve(s)	Privilégier le nord et rapprocher les stations
11	@47		Défavorable	Refus pour éviter les embouteillages
12	@48	BALLESTER	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Demande de desservir la plage
13	@51	PALIARD	Défavorable	Encore une fois, le tracé du tramway se superpose à celui du métro. Quel est l'intérêt
14	@59	DAL MOLIN	Défavorable	Parallèle entre les lignes de tram et de métro. N'y a t'il pas suffisamment d'embouteillages pour relier les quartiers nos desservis tels que Pointe Rouge, la Valentine et jusqu'à Plan de Campagne ou l'Estaque?
15	@61	FA	Défavorable	A Marseille plus de 2/3 des stations de tramway sont à moins de 500m d'une station de métro. C'est incohérent. Compte tenu du retard en TC, il faut partir des terminus métro ! Il faut requalifier la Place Castellane sans y poursuivre le tramway,
16	@62		Défavorable	Le projet n'est pas cohérent et raisonnable sur le plan de la mobilité et de l'investissement sur les deux portions en doublon que sont Arenç/Gèze et entre Castellane/Sainte-Marguerite.
17	E65		Défavorable	Il y a d'autres priorités de dessertes vers le 11ème
18	@68		Favorable avec réserve(s)	Le projet fait doublon avec le métro. Ne dessert pas assez les quartiers Nord
19	@69		Défavorable	Doublons . Prolonger vers saint loup
20	@70	SIMON	Défavorable	Pas d'intérêt au projet en dehors de la requalification des voies pour les vélos et piétons

DOUBLON

	A	B	C	D
21	@81		Défavorable	Urgent de mettre des transports là où il n'y en a pas
22	@88	FOGLIA	Défavorable	Cette proposition suit en partie les lignes de métro existantes. Revoir la copie pour desservir plus largement
23	@89	LESBAZEILLES	Défavorable	Conteste le projet et propose d'autres priorités
24	@92	MICHEL	Défavorable	Doublon
25	@96	MUCCI	Favorable avec réserve(s)	Favorable souhaite prolongation vers LUMINY
26	@99		Favorable avec réserve(s)	Souhaite étendre le réseau plutôt que doubler le métro
27	@101	FABIEN	Défavorable	Conteste les doublons
28	@105	ARAB	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Doublon, Tracé alternatif proposé pour la phase 2
29	@108	DANE	Favorable avec réserve(s)	Doublon tram métro. Demande extension vers le valentine
30	@110	DOUALLA	Favorable avec réserve(s)	Le parcours devrait le plus possible différer de celui des Métros, surtout la partie Nord.
31	@111	JOLY	Défavorable	Le projet prévoit l'extension du tramway sur des axes déjà en partie couverts par le réseau de métro.
32	@113	CELLIER	Favorable avec réserve(s)	Est-il utile d'étendre les lignes de tram en parallèle d'un tracé qui existe déjà en terme de transports en commun : il y a le métro jusqu'à Gèze, Sainte-Marguerite...
33	@117	JANEAU	Favorable	Domage que la priorité soit mise sur cette ligne étant donné que le tracé Castellane-Sainte Marguerite Dromel se fait déjà en deux arrêts de métro et trois pour le tracé Joliette-Gèze.
34	@121		Favorable avec réserve(s)	Pourquoi le choix du tram par rapport au BHNS ? Domage de doubler le travail d'extension du métro qui a été fait jusqu'à Capitaine Gèze. ?
35	@127	HELFTER-NOAH Conseillère métropolitaine	Défavorable	Alors que des quartiers entiers de la ville ne sont traversés ni par le métro ni par le tramway, et sont donc dépendants, de lignes de bus à la fréquence aléatoire, la priorité est-elle vraiment de construire un tramway suivant le même trajet que le métro ?
36	@130	DAMIANI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Domage de doubler les lignes de métro existantes. Peut-être faudrait-il passer par des zones encore très saturées. Capelette, Romain Rolland, hopitaux suds, côté sud, canet, amavaux, saint antoine côté nord.
37	@143	ALLARY SMTN Boucaud Pressing KUNZ	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	S'interroge sur la nécessité de doubler la ligne de métro par une ligne de tramway malgré l'étude réalisée

DOUBLON

	A	B	C	D
38	@145	BONNENFANT	Favorable avec réserve(s)	Plutôt que de débiter les travaux à Arenc d'un côté et Castellane de l'autre, pourquoi ne pas les débiter à partir de capitaine Geze et Dromel, le métro allant déjà jusqu'à ces 2 stations.
39	@156	CLOAREC	Favorable avec réserve(s)	Le Tram toujours en doublon avec le métro alors que certains quartiers sont toujours abandonnés comme la Belle de Mai et ses bus saturés...
40	@159	LAMINE	Favorable avec réserve(s)	Doublon tram partiel avec métro Développer les modes de déplacements doux
41	@160		Défavorable	Doublon du tram avec le métro Desserte souhaitée de st Antoine, Hôpital nord, st André, l'Estaque au nord. Quartiers est oubliés : st Loup, Mempenti, la Valbarelle
42	@161	CHARLAIX	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Doublon tram métro desserte de l'estaque et de château gombert
43	@166	MAESTRACCI	Défavorable	Plutôt étendre le réseau métro
44	@181		Favorable	Favorable mais sans doublon tram métro
45	@182	JU	Favorable avec réserve(s)	Favorable, mais doublon tram-métro
46	@184		Favorable	Favorable
47	@185	SAUSSAC	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Ne pas doubler le métro et reporter le coût de travaux vers d'autres dessertes (Belle de Mai, hôpital nord)
48	E190	VIDAL	Défavorable	Doublon métro tram. Incompréhension indignation sur trémie routière Schloesin
49	@192	CHARLES DECHOUX	Favorable avec réserve(s)	Doublon métro tram - ouvrir 26è centenaire côté Capelette pour atteindre le Rouet
50	@193	D'ANIELLO	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Intérêt du tram par rapport au métro ?
51	@195		Favorable avec réserve(s)	Pour un tramway, là où il n'y a pas de métro existant.
52	@205		Défavorable	Doublon avec métro desserte de La Capelette puis La Rouvière, Grand Littoral, La Valentine via st loup, aubagne par liaisons avec gares sncf
53	@207	NABET	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Ligne inutile qui relie le métro alors que les zones les plus peuplées sont mal desservies
54	@215		Défavorable	Doublon avec le métro; Proposition d'autres lignes

DOUBLON

	A	B	C	D
55	@218	CYRIL	Neutre / demande de précision	Doublon du tram et métro. Les quartiers nord ont le métro le tramway pourrait investir le sud: Catalans, Est, etc...
56	@221	LOOS	Défavorable	Inutile de doubler le métro par un tram. Propositions de lignes plus au nord vers Estaque, St Exupéry, Frais Vallon ou la Rose
57	@222	POCHAT	Favorable avec réserve(s)	TC métro et tram trop concentrés en centre-ville. Prolonger vers les quartiers Nord et Sud
58	@223		Favorable avec réserve(s)	Bon projet pour le sud mais pas pour le Nord. Doublon. Quartiers Nord très mal desservis, peu de bus, bus plein et pas de bus au delà de Plombières. Il faut que les TC concernent toute la ville. Faire des prix attractifs pour les parking.
59	@225	LAUGIER	Favorable	Le prolongement jusqu'à Geze fait double emploi. Plus judicieux de prolonger le métro vers Hôpital Nord, que de mettre un tram dans un périmètre étroit.
60	@227	ROMEYER	Défavorable	Le projet ne répond pas aux besoins en TC du territoire marseillais. Il ne bénéficie qu'aux secteurs déjà desservis. Gaspillage d'argent public. On peut ouvrir la voirie aux modes doux sans le tram. S'orienter vers des TC moins coûteux: BHNS ou Bus électriques.
61	@228	RODIER	Défavorable	Annuler le projet. Amener le métro dans les quartiers sud et bonneveine, st Loup, et de Geze à Hôpital Nord, et étendre le tram jusqu'à la belle de mai.
62	@234	BRITTEN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Le projet privilégie le Sud et double le métro, sans répondre aux vrais besoins des habitants du Nord (hôpital, écoles, entreprises). Exiger la même qualité de traitement des stations au Nord et au Sud.
63	@237	RONCIN	Défavorable	Tram n'a aucun intérêt. Faire des pistes cyclables de qualité.
64	@244	MURE	Favorable avec réserve(s)	Tracé parallèle à la ligne 2 du métro. Plus utile de desservir les quartiers nord et l'Estoque à partir de Geze
65	@248	BIANCHI	Défavorable	Désenclaver en priorité les quartiers qui n'ont que le bus. Au nord: Hôpital Nord, St Loup, St Joseph, St Barnabé etc...Au sud: Catalans, St victor, Pierre puget, de Castillane: la Capelette, st loup.
66	@263	CABASSU	Défavorable	Doublon, projet très cher et mortifère pour les commerces. Vélo difficile en hiver. Organiser la desserte des quartiers au départ de Dromel. Développer les véhicules autonomes.
67	@265		Défavorable	Doublon vers Geze et Dromel Enormes besoins à la Capelette et quartiers Nord
68	@272	MOURET	Favorable avec réserve(s)	Projet intéressant pour Marseille; dommage qu'il se superpose avec le réseau existant (M2). Ce serait plus profitable d'aller vers la Capellette, St Loup, Luminy, Bon secours ou St Barthélémy. A réaliser dans les années à venir.
69	R295	BERRAHMA	Défavorable	Doublons tram / métro, alors que d'énormes besoins dans les quartiers Nord
70	@297	CIQ St LOUP	Défavorable	Il y a des décennies que les élus promettent le métro à St Loup, qui serait vraiment nécessaire. Est ce une question de prix qui fait préférer le tram jusqu'à la Gaye ?

DOUBLON

	A	B	C	D
71	@304	PICCA	Défavorable	Tram inutile. Proche métro, capacité réduite et nuisances sonores et esthétiques. A réserver aux quartiers moins denses et sur tracé pentus
72	E308	AUTRAND	Défavorable	Inutile de superposer les lignes de tramway, de métro et de bus,
73	E309	J-D. GUTERMAN	Défavorable	Pas de tram au Nord. Il y a déjà le métro. Les arrondissements 9/10 sont privilégiés. On y roule très bien, alors que les quartiers excentrés : Pointe Rouge, Montredon n'existent pas malgré des bus saturés.
74	@311	AMIR OUAZZANI	Défavorable	Conteste le doublon et le budget doublon avec le précédent
75	@314		Défavorable	Arrêter de construire des lignes de tramway suivant les lignes de métro. Le prolongement du métro 2 aux hôpitaux Nord devrait être la priorité numéro 1.
76	@315	MAFFRE	Défavorable	Doublon , faire des parc relais
77	@317	FERRIER	Défavorable	S'acharner à doubler le métro, refus de créer des lignes transversales, charger encore plus le centre ville , des pistes cyclables sur les trottoirs. Préfère le tramway des collines désenclavant les quartiers nord.
78	@321	ANANI	Défavorable	C'est marseille, on cultive les doublons tramway-métro, tant au nord qu'au sud et tout le littoral très fréquenté n'est desservi que par des bus surchargés.
79	@323	HANOTEAU	Neutre/ demande de précisions	Le projet d'extension vers le Sud se trompe d'itinéraire. il revient à doubler le trajet du métro. Tracé alternatif demandé : La Blancarde, vieille chapelle et littoral.
80	@325		Défavorable	Réaliser une extension tramway place Castellane / St Loup plutôt que Dromel/La Gaye. itinéraires alternatifs proposés : Plages, blancarde, bonneveine, pointe rouge, la madrague.
81	@328	KEVIN	Défavorable	Métro préféré au tram défavorable au tram pour les quartiers éloignés
82	@332	JASIEWICZ	Favorable	Avis favorable sur le projet, malgré doublon métro- tram Desserte st loup demandée par la suite
83	@334	BARTS- BÉRARD	Défavorable	Un tramway n'égalera jamais un métro. Il est tellement dépendant de la circulation et trop lent (40mn en tram = 20mn en métro) ; Plus de métro et ensuite on reparlera du Tramway...
84	@335	STOUVENEL	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	La superposition des lignes de métro et tramway n'a aucun sens. Des quartiers entiers ne sont pas desservis par les TC ou mal, ce qui isole certains quartiers tout en permettant aux habitants aisés d'avoir le panel à leur disposition en termes de moyens de transport.
85	@336		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Le tracé proposé se superpose au métro, sur le tronçon Nord et sur 3km de la place Castellane à Ste Marguerite Dromel. Tracé insuffisant au Nord. Desservir Pointe Rouge et/ou Saint Loup serait plus utile

DOUBLON

	A	B	C	D
86	@337	PIJOURLET	Neutre/ demande de précisions	Le tracé proposé se superpose au métro, sur le tronçon Nord et sur 3km de la place Castellane à Ste Marguerite Dromel. Tracé insuffisant au Nord. Desservir Pointe Rouge et/ou Saint Loup serait plus utile
87	@340	MIRTO	Favorable avec réserve(s)	Doublon partiel métro-tram Nuisance de bruit sur rue Augustin Aubert à évaluer
88	@351	PAGNIER	Défavorable	Comment justifier le tramway, surtout quand pour une grande partie du projet ne fait que doubler les lignes de métro existantes. revenir au trolley bus.
89	@357	BARBEAU	Favorable avec réserve(s)	Pourquoi étendre le tramway vers le Sud en le superposant au Métro et ne prévoir aucun transport en commun vers la plage et l'escale Borély ?
90	@380	FIORANI	Défavorable	Faire partir le tramway du métro pour aller directement à La Castellane. les arrondissements les plus peuplés (13/14/15/16) sont les moins bien desservis ! Dans le sud pour quoi ne pas partir de Sainte Marguerite pour aller à la Gaye !
91	@416	BANEL	Défavorable	Faire partir le projet à partir de Gèze, plutôt que de financer une partie déjà desservie par le métro.
92	@436	LISSAJOUX	Défavorable	Le projet s'inscrit dans le Sud en parallèle du réseau métro existant, entre Castellane et Dromel
93	@443	DESCHAUX	Défavorable	Doublon avec métro de castellane à ste marguerite autres itinéraire tramway : blancarde / bonneveine / vieille chapelle, pointe rouge Extension nord insuffisante
94	@452	LAGIER	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Le quartier de St loup est en travaux depuis des années. Les immeubles poussent et les bouchons se multiplient. Arrêtons de doubler tram et métro dans le centre ville et étendons le métro jusqu'à la fin de St loup .
95	@477		Favorable avec réserve(s)	Pour la fin des doublons sauf si c'est la seule chance d'avoir un moyen de transport efficace qui aille au delà de St loup.
96	@478	TORA	Défavorable	Se servir des terminus de lignes de métro existantes comme points de départ à des lignes de tramway pour désenclaver des quartiers entiers. Réseau de Marseille ridicule par sa petite taille.
97	@480	PAPINI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Doublon métro-tram, Revoir l'extension vers le Sud pour l'étendre jusqu'à la Pointe Rouge, et vers le Nord vers st antoine .
98	@495	CREPEL	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Desservir les quartiers qui n'ont que le bus très insuffisant. Prévoir des extensions vers Luminy, le Cabot, etc...
99	@499		Favorable avec réserve(s)	Favorable au tram Sud mais pas au Nord (doublon). Développer le tram des Caillols à la Millière. Priorité au métro de St Loup. Bus toujours pleins et insécurité. Le BUS inachevé n'a aucun sens. Il faut l'achever.

DOUBLON

	A	B	C	D
100	@505	AUDIERNE	Favorable avec réserve(s)	Doublon de Castellane à Dromel. Parc de Dromel sous dimensionné. Améliorer la desserte des quartiers Nord.
101	@515	JACQUET	Défavorable	Concertation insuffisante. Doublon de Castellane à Dromel, et l'arrivée sur le BUS n'est pas prête. Opposé au projet du Parc Relais de la Gaye qui va entraîner des nuisances à la résidence du Château Sec additionnée aux nuisances du BUS. Demande concertation avec les habitants.
102		CABASSU	Défavorable	Projet trop cher. Il serait mieux de moderniser le métro et développer le réseau des Bus "vert", plus étendu vers les quartiers sud et Nord

QUALITE DOSSIER

	A	B	C	D
1	AVIS SUR LE DOSSIER			
2	N°	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	@44	BROCCOLICCHI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Des idées pour le P.D.U : gratuité au moins pour les jeunes et les vieux ! La corniche pourrait être réservé au moins toute la journée aux bus aux vélos aux trottinettes aux piétons. Les navettes maritimes devraient être plus fréquentes et toute l'année !
4	E118	NICOLAS STROH	Neutre / demande de précision	Dans le cadre de l'enquête publique sur l'extension du tramway T3, pouvez-vous me transmettre les liens qui permettent d'accéder aux dossiers numérique.
5	@136	LAYANI	Favorable avec réserve(s)	Précisions demandées sur le tracé. Plus de détail sur le tracé exact de la ligne : non pas uniquement les directions et les stations, mais le nom précis des voies et préciser si elles seront utilisées par le tramway uniquement ou avec la possibilité de maintenir la circulation automobile
6	R162	PATRICK ANGELVIN	-	Questions sur les règles de circulation et de stationnement sur la rue du marché
7	R189	PATRICK ANGELVIN	Neutre / demande de précision	souhaite savoir si la rue de Lyon sera élargie (devant n°190)
8	R276	CIQ Haut Breteuil, Paradis, Rome, Ed Rostand	Neutre / demande de précision	Prend connaissance du dossier et déposera requête sur registre numérique
9	R278		Neutre / demande de précision	Vient prendre connaissance du dossier
10	R281		Favorable	Documents peu lisibles
11	R282		Défavorable	Peu de détails sur av Aviateur Febrix.
12	R283		Favorable	Projet pas toujours très clair.
13	R285		Favorable	Dossier difficile à lire mais avis favorable pour que les marseillais utilisent plus les TC et moins de place aux voitures.
14	R290		Neutre / demande de précision	Propriétaire rue de Lyon demande s'il risque d'être concerné par les expropriations pour l'élargissement de la voie.
15	E358	NICOLAS STROH	Neutre / demande de précision	Demande le lien pour télécharger le dossier
16	@365	AIT MOKRANE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Nombreuses questions sur le projet : circulation, stationnement, nuisances. Est ce trop demander que de bénéficier, en qualité de résidents, d'explications claires et simples?
17	E425	EMMANUELLE MALHERBE	Neutre / demande de précision	Question au maitre d'ouvrage concernant le foncier PSA
18	E430	DIDIER BRIFFAZ	Neutre / demande de précision	Question précise de commerçant riverain prado-castellane . Demande concertation
19	@472	FORNAIRON	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Manque d'informations sur dossier présenté

QUALITE DOSSIER

	A	B	C	D
20	R487	PATRICK ANGELVIN	Neutre / demande de précision	Au carrefour rue de Lyon / Oddo, comment articuler voitures, piétons, bus et tram ? Quel coût Geze/la Castellane, et place Castellane/Rouvière ? Pourquoi ne pas tout réaliser en un seul projet ? Quels critères comparatifs pour choisir le tram plutôt que BHNS ou métro ? Choix de plantes méditerranéennes pour ne pas arroser.
21	C502		Défavorable	Nombreuses remarques sur le dossier peu lisible, argumentation faible et dossier d'AE très partiel sur Phase 2. Pourquoi les travaux du tunnel n'ont-ils pas été intégrés au dossier du tram ?
22	R536		Neutre / demande de précision	Annonce une contribution sur le registre numérique a propos des eaux pluviales

VELO

	A	B	C	D
1	REQUETES SUR LE RESEAU DES PISTES CYCLABLES			
2	N°	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	@3	PONSONNET	Favorable	il est temps d'accélérer le développement des TC. Prévoir des parking relais vélo
4	@4	MULLER	Favorable	Favorable avec plus d'espaces verts et vélo , ne pas supprimer la partie du PARC
5	@5	GÉRARD	Favorable	Des pistes cyclables doivent plonger le tram.
6	@8	BELTRA	Favorable avec réserve(s)	Le réseau de vélo en libre service n'est pas assez étendu et ne dispose pas de station de vélib, pour parfaire les deniers mètres.
7	@9	CLARINARD	Autres	Il faut que les aménagements cyclables soient séparés de la route et du trottoir. Un simple marquage au sol ne suffit pas et crée des conflits vélo/piéton. Les portions cyclables doivent être reliées avec celles déjà existantes.
8	@12		Favorable avec réserve(s)	Le traitement des voies cyclables n'est pas digne d'un Réseau Express Vélo. Les pistes sur trottoir partagées sont à revoir. Il faut respecter les préconisations de la FUB et impliquer les associations des cyclistes pour que la solution Vélo soit une vraie alternative à la voiture.
9	@29	COHEN	Favorable avec réserve(s)	Favorable au projet mais il faut que les voies de tram soient accompagnées de la création de pistes cyclables sécurisées sur tout le trajet et en dehors des trottoirs.
10	@31	AGATHE	Favorable avec réserve(s)	Penser aux pistes cyclables, qu'elles soient bien séparées des piétons et des voitures. Marseille est en retard par rapport aux autres grandes villes Européennes.
11	@33	MERCIER	Favorable	Prévoir davantage de pistes cyclables en bordure du tramway.
12	@43	LI	Favorable avec réserve(s)	Il faut une piste cyclable en site propre, séparée du tramway (pour éviter de rouler sur les rails ce qui est dangereux) et séparée des piétons pour éviter les conflits et accidents.
13	E65	CHARLES DECHOUX	Favorable avec réserve(s)	Respecter la loi LAURE, avec notamment des pistes cyclables séparées des piétons, connectées entre elles et sécurisées.
14	@67		Favorable avec réserve(s)	Intégrer des pistes cyclables au projet pour éviter les conflits d'usages et apporter une possibilité d'usage réel du vélo en ville
15	@69	SIMON	Défavorable	La création d'aménagements piétons et cyclables en surface est intéressante.
16	@77	BARELIER	Favorable	Il faut de vraies pistes cyclables, protégées et visibles (marquage au sol)
17	@78	BLANCHEMANCHE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Développer les pistes cyclables
18	@86		Favorable avec réserve(s)	préconise une technique de réalisation de piste cyclable : en site propre et sécurisé. 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.

VELO

	A	B	C	D
19	@95	BARRÉ	Favorable avec réserve(s)	Accompagner le projet de vraies pistes cyclables protégées qui permettent d'accélérer les modes de transports doux, de limiter le bruit, la pollution et d'améliorer l'activité physique des marseillais. Inenvisageable pour les cyclistes de rouler sur les voies de tram.
20	@103		Défavorable	Aucune piste cyclable ne figure sur le tracé : est-ce un oubli ? ou comme rue de Rome aucune piste cyclable n'est prévue ?
21	@108	DOUALLA	Favorable avec réserve(s)	intégration des vélos dans le projet : pistes cyclables et transport des vélos dans certaines rames.
22	@109	ROBIN	Favorable avec réserve(s)	Espère le développement d'autres projets avec métro et voies cyclables.
23	@110	JOLY	Défavorable	Les aménagements cyclables obligatoires sont à revoir: Le projet prévoit essentiellement des voies sur trottoirs (ex baille) et continue à privilégier la voiture. Les vélos doivent pouvoir circuler sur la chaussée au détriment de voies réservées aux voitures et surtout ne pas empiéter l'espace réservé aux piétons.
24	@113	JANEAU	Favorable	La création de pistes cyclables séparées de la route et du trottoir est indispensable si on veut dissuader les cyclistes de rouler sur les voies et les voitures de rouler sur la piste cyclable. Le choix de voies sur gazon semble judicieux dans ce contexte.
25	@129		Favorable avec réserve(s)	Espère qu'avec le tramway suivra à côté une vraie piste cyclable sécurisée cela manque cruellement à Marseille 2ème ville de France!
26	@156	LAMINE	Favorable avec réserve(s)	Il est prévu de réaliser des aménagements cyclables sur plus de 90% de la partie Sud. il serait souhaitable que ce soit sur 100% Il faut que les aménagements soient larges et continus pour éviter les coupures et discontinuités et favoriser ce mode de transport.
27	@158		Favorable	Intégrer des pistes cyclables continues et praticables le long de cette nouvelle voie pour désengorger le centre ville.
28	@163	LEGER	Défavorable	Pourquoi ne pas créer une piste cyclable qui permet de rouler en toute sécurité.
29	@164	MOREL	Favorable	Pistes cyclables nécessaires.
30	@178	VIGNON	Favorable avec réserve(s)	Aimerait avoir de belles pistes cyclables sur la chaussée. Être protégée et ne plus respirer la pollution. Trop de voitures à Marseille
31	@181	JU	Favorable avec réserve(s)	Demande des stations de vélo jc decaux dans les quartiers nord.
32	E190	CHARLES DECHOUX	Favorable avec réserve(s)	Consulter les associations de Vélo pour un projet conforme à la loi LAURE. Prévoir des stationnements pour les vélos dans les parcs relais et à chaque station de tramway (arceaux de stationnement) ou des emplacements fermés et sécurisés comme celui devant la gare Saint-Charles).L'élimination de la problématique du vol de vélos permettrait d'augmenter le nombre de personnes choisissant le vélo.
33	@191	MORANDI	Neutre / demande de précision	Merci de prévoir de vraies pistes cyclables sécurisées et de diminuer la place de la voiture

VELO

	A	B	C	D
34	@216	PFANNER	Favorable avec réserve(s)	Accompagner le projet de pistes cyclables durables séparées des voies automobile, pour éviter les conflits d'usage. Les accès aux TC marquent une forte inégalité NS. Concertation avec les associations Collectif Velo en Ville.
35	@231	LYLAS	Favorable	Créer des pistes cyclables et bornes de vélo de ville de Viton à la Rouvière
36	@234	RONCIN	Défavorable	Tram n'a aucun intérêt. Faire des pistes cyclables de qualité.
37	@252	HAMDI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Tram trop lent. Est-ce qu'il profite à un maximum d'habitants ? Quartiers Est oubliés: la Valentine, St Loup . Développer le bus électriques sur voies rapides, moderniser le métro et développer les pistes cyclables.
38	@256	PERSOUYRE	Défavorable	Demande à privilégier les pistes cyclables et trottinettes. Tram trop cher. Il vaut mieux améliorer le réseau bus avec plus de voies dédiées
39	@257	PYNTE	Favorable	Developper avec le tram un réseau cyclable parallèle efficient en partenariat avec les associations
40	@269	PASSET	Favorable	Penser des itinéraires continus pour les cyclistes et non pas des portions. Encadrer les 2 roues motorisés qui roulent sur les rails.
41	@270	BERNON	Favorable	Développer les modes doux et les espaces verts pour les piétons et les vélos
42	@294	ESTIVAL	Favorable avec réserve(s)	Nombreuses voies cyclables sur trottoirs dangereuses pour les vélos comme pour les piétons. Prévoir des pistes sur chaussée, séparées et confirmes aux recommandations CEREMA
43	@306	JACQUEMIN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Proteste contre l'absence de piste cyclable au début de Cantini et le positionnement des pistes cyclables sur trottoirs
44	@316	KORNPROBST	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	le terme << piste cyclable >> désigne dans le code de la route une chaussée exclusivement réservée aux cycles. L'avis de la municipalité sur le PDU rappelle cette obligation. Reprendre figure 153 page 124. Coupes 1, 2, 3 pas de piste cyclable. Coupe 4 : bande cyclable sur trottoir etc jusqu'à la Gaye.
45	@318	LEMAN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Demande de vraies PISTES CYCLABLES selon le code de la route (c'est à dire exclusivement réservées aux cycles a 2 ou 3 roues). Pas de bandes cyclables sur le trottoir trop Assurer les liaisons entre les pistes cyclables existantes et les pistes cyclables futures
46	@319	AMRAOUI	Favorable avec réserve(s)	Les pistes cyclable et le développement du tramway participent au désengorgement de la ville et à réduire la pollution de l'air.
47	@321	HANOTEAU	Neutre / demande de précision	Il faut des pistes cyclables en site propre et continues, sinon trop dangereuses et découragent l'utilisation du vélo comme moyen de mobilité.
48	@323		Défavorable	Il faut de vraies pistes cyclables sécurisées pour compléter les TC actuels très déficients.
49	@328	JASIEWICZ	Favorable	Peut-on avoir de vraies pistes cyclables, qui ne s'arrêtent pas d'un coup, et qui soient aux normes de sécurités, dans toute la ville. Faire des stations pour garer << le vélo >> en toute sécurité.

VELO

	A	B	C	D
50	@330	LANTERI	Favorable avec réserve(s)	Les pistes cyclables sont inenvisageables sur les trottoirs. Elles sont sources d'innombrables d'accidents. On peut proposer d'installer des pistes cyclables sur la chaussée, avec des voies propres et sécurisées sur tout le tracé du T3.
51	@332	BARTS-- BÉRARD	Défavorable	Les pistes cyclables doivent être bien démarquées des voies piétonne et automobile, afin que chacun trouve sa place sur la chaussée. Doubte que les concepteurs du projet n'aient jamais pris un vélo dans Marseille.
52	@333	VAUX	Favorable avec réserve(s)	Reprendre le type d'aménagement de la corniche "séparation des flux automobiles, cyclistes, piétons" et en finir avec des bandes cyclables sur trottoirs c'est à dire de la cohabitation cyclistes/piétons dangereuse pour les piétons et cyclistes.
53	@335		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Sur tout le tracé du T3, installer les pistes cyclables sur la chaussée en site propre sécurisé. Non aux discontinuités cyclables.
54	@336	PIJOURLET	Neutre / demande de précision	Sur tout le tracé du T3, installer les pistes cyclables sur la chaussée en site propre sécurisé. Sur l'avenue Cantini céder 3m de trottoir à une piste cyclable bidirectionnelle, localisée entre la plateforme tramway et les arbres.
55	@337	MIRTO	Favorable avec réserve(s)	Domage que l'aspect pistes cyclables ne soit pas mieux pris en compte avec des pistes dédiées permettant de limiter les conflits entre piétons et cycles.
56	@347	MASSOT	Favorable avec réserve(s)	Le projet doit être accompagné de véritable pistes cyclables tout au long du parcours hors des trottoirs, en particulier sur Cantini pour aller de castellane au Parc du 26ème centenaire
57	@351	BARBEAU	Favorable avec réserve(s)	Sur tout le tracé du T3, installer les pistes cyclables sur la chaussée en site propre sécurisé. Non aux discontinuités cyclables.
58	@359	STROH	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Primordial de laisser la place aux velos et aux piétons pour inscrire cet aménagement dans la durée et parfois au détriment de la voiture .
59	@367	CHAPUIS	Favorable avec réserve(s)	Verdure et pistes cyclable sécurisées (sanctuarisées sans voiture ni scooter) seraient un plus pour la future place Castellane et pour l'avenue Jules Cantini.
60	@368		Favorable avec réserve(s)	Solution inacceptable d'aménager des piste cyclables sur trottoir. Danger pour les piétons comme pour les cyclistes. Mettre des pistes sur chaussée et ne pas céder au lobby des automobilistes
61	@369	LECLERCQ	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Profiter des travaux pour reprendre de l'espace sur la voirie (stationnement inclus) et donner plus de place aux mobilités actives, sur des pistes cyclables continues et sécurisées
62	@370	GOMBRA	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Pour la sécurité des cyclistes et des piétons, réaliser de vraies pistes cyclables autour de cet aménagement avec une réelle séparation de l'espace.
63	@371	GATTET	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Faire des pistes cyclables en site propre, séparées de la circulation automobile et des piétons, avec une signalétique et un enrobé dédié. Pas de piste sur trottoir.

VELO

	A	B	C	D
64	@374	SCHOENHENZ	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Faire des pistes bidirectionnelles, séparées de la circulation, sur tout le trajet. Ces aménagements sont là pour durer, faire les bons choix pour ne pas y revenir dans 5 ans.
65	@375	GRAF	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Relève plusieurs incohérences : zone 30, pistes bidirectionnelle, pas de piste au départ de Cantini, pas de visibilité de la voie verte le long du parc...
66	@376	MICHEZ	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Les aménagements cyclables sont systématiquement de largeur trop réduites pour être efficaces. Respecter le "plan vélo"
67	@377		Neutre / demande de précision	Les déplacements à vélo doivent être facilités par la création de pistes cyclables séparées des trottoirs et la multiplication de stationnements sécurisés aux principaux nœuds d'intermodalité.
68	@378	BLANC	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Faire des pistes cyclables bien séparées des piétons et des voitures avec des différences de niveau bien visibles pour éviter le stationnement anarchique.
69	@379	PERONA	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Les pistes cyclables prévues sont en majorité sur trottoirs, ce qui va créer des conflits d'usage avec les piétons. Il faut des pistes bien signalées et que le revêtement de la piste soit différent de celui de la chaussée. Plusieurs tronçons posent problème.
70	@381		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	De vraies pistes cyclables en site propre, avec un revêtement adapté (problème sur Sakakini)
71	@382	BEGUIN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Profiter de ces travaux lourds pour intégrer de manière ambitieuse la circulation des cyclistes
72	@385	RODRIGUEZ	Favorable avec réserve(s)	Recommandations sur la qualité des revêtements et l'aménagement des pistes cyclables
73	@386	GERIN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Il faut absolument être plus ambitieux sur la place du vélo, avec de vraies PISTES cyclables sans interruptions plutôt que des bandes cyclables peu ergonomiques et génératrices de conflits avec les piétons.
74	@388	COUVRET	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Soutient le plan vélo
75	@392	DELOOF	Favorable avec réserve(s)	Projet décevant pour la communauté, sans cesse grandissante, de cyclistes marseillais.
76	@393	OLEJNIK	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Pour des pistes cyclables bien délimitées, des parking à vélo sécurisé et des espaces vélo dans le tram.
77	@397	VERY	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Pistes cyclables globalement insuffisantes, trop étroites, sur les trottoirs, en zone 30 limitées...

VELO

	A	B	C	D
78	@398	QUINDROIT	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Nombreuses remarques sur l'aménagement des pistes cyclables. Quand les associations vélos seront-elles enfin associées à ce type d'aménagement ?
79	@399	HURAUULT	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Demande sur l'aménagement des pistes cyclables car la plupart des aménagements proposés ne remédient en rien à la situation et perpétuent des pratiques non adaptés à la sécurité et l'efficacité des trajets cyclables.
80	@400	MARAIS	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Nombreuses remarques sur l'aménagement des pistes cyclables et les services associés
81	@401		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Pas de pistes sur trottoirs. Il faut des pistes en site propre et continues. Sécuriser ceux qui contribuent à une baisse de la pollution.
82	@406		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Aucun aménagement ne prévoit la continuité cyclable sur la place Castellane pour relier Baille au Prado .
83	@407	HASCOËT	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Les pistes cyclables sur les trottoirs ne sont pas du tout adaptées au déplacement à vélo. Risque de collision entre usagers. Il faut donc impérativement des pistes cyclables, sur chaussée, séparé physiquement des voitures par un muret ou des plots
84	@408		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Pour des pistes cyclables assez larges, sécurisées, et continues. Que le plan du réseau cyclable soit réfléchi et anticipé par rapport à l'urbanisation, qu'il soit pensé pour l'avenir et non juste pour demain.
85	@409		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Considérations générales sur l'aménagement des pistes cyclables, conteste "la notion de voie verte" et de piste cyclable sur trottoir
86	@410		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	S'inquiète de l'aménagement des contre allées du Prado en ce qui concerne les piétons , les pistes cyclables et le marché
87	@411	FORNAIRON	Autres	Contribution analyse de façon détaillée la réglementation et les pistes cyclables prévues dans le projet d'extension
88	@413	BELLEZZA	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Prévoir pistes cyclables protégées sur chaussées et non sur trottoirs avec parcours sans discontinuité.
89	E414	MICHEL FORNAIRON	Autres	Contribution analyse de façon détaillée la réglementation et les pistes cyclables prévues dans le projet d'extension
90	@416	LISSAJOUX	Défavorable	Prévoir pistes cyclables protégées sur chaussées dédiées et non sur trottoirs ; Une attention particulière aux intersections pour la continuité des itinéraires

VELO

	A	B	C	D
91	@417	BASTIANELLI	Favorable avec réserve(s)	Profiter de ces travaux pour créer une vraie piste cyclable et ne pas se contenter de faire des tracés non protégés sur les trottoirs. Si on veut moins de voitures il faut développer les transports en communs et de vrais pistes cyclables.
92	@418	VALETTE	Favorable avec réserve(s)	Places pour les vélos dans les tram
93	@419	DE HAAS	Défavorable	Revoir les pistes cyclables sur chaussée,
94	E420	NICOLAS STROH	Favorable avec réserve(s)	Contribution détaillée sur les pistes cyclables, les stationnements et services pour les cycles dans les parkings relais.
95	E424	STEPHANE COPPEY Association NOSTERPACA	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Developpe les recommandations de réalisation des pistes cyclables séparées des trottoirs. Prendre en compte la ZFE. Logique de réseau non respectée.
96	@426	GALLARD	Favorable avec réserve(s)	Pas d'objectifs ambitieux pour développer les pistes cyclables en site propre ambitieux. Conduit à des conflits d'usage multiples
97	@428		Neutre / demande de précision	Aménager la rue St Sébastien et la rue Maurel pour les vélos pour accéder à la rue Rostand puis vers le centre Ouest de la ville. Actuellement cela est rendu impossible par le sens interdit, et par le stationnement.
98	@429	TABBAGH	Favorable avec réserve(s)	Pas de pistes cyclables convenables sur le tracé présenté. Il faut installer les pistes cyclables sur la chaussée en site sécurisé, sur tout le tracé du tramway T3 entre la place Castellane et la Gaye. Sans exception, et sans discontinuité.
99	@431	RUAMPS	Favorable avec réserve(s)	Le projet doit intégrer les recommandations du Plan Vélo. Les aménagements doivent assurer des itinéraires cyclables sécurisés, lisibles, fonctionnels et continus. Il est temps de "pousser" les voitures pour faire place aux modes de déplacement doux et aux transports en commun.
100	@432	MORAN	Favorable	Développer les moyens de communications DOUX sur les axes Nord Sud,
101	@433	PRATESI	Favorable avec réserve(s)	Calibres et dimensions des pistes cyclables inadaptés aux trafic escompté; les recommandations des plans vélos de la métropole et des instances compétentes doivent faire référence dans l'élaboration du projet.
102	@434	LLINARES	Favorable avec réserve(s)	Soutient les demandes du Collectif Vélo en Ville. Les aménagements doivent respecter la réglementation et une logique de développement de la mobilité dans des conditions de sécurité de chaque mode de déplacement.
103	@436	DESCHAUX	Défavorable	Construction de pistes cyclables sur les chaussées en les sécurisant : pas de piste sur les trottoir
104	@439		Favorable	Faire des pistes cyclables séparées du trottoir (et si possible de la chaussée, avec une impossibilité pour les voitures d'y stationner et de circuler). Indispensables pour une bonne circulation en ville.
105	@441	ENFON	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Relève des incohérences du projet (discontinuité, gabarit, obstacles) et la faible part des services aux vélos (ex :ateliers, stationnements), dans les pôles Gèze, Castellane et Dromel. Sont concernés.

VELO

	A	B	C	D
106	@442	MATTHIES	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Enumère les incohérences du projet sur tout le parcours de Gèze à la Gaye (discontinuité, gabarit, piste sur trottoir, obstacles, zone 30...). Non respect du plan Vélo
107	@444	LENORMAND	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Enumère les incohérences du projet sur tout le parcours de Gèze à la Gaye (discontinuité, gabarit, piste sur trottoir, obstacles, zone 30...). Non respect du plan Vélo
108	@446		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Intégrer de vraies pistes cyclables sécurisées comme l'on en voit aujourd'hui dans la quasi totalité des villes de France à l'exception de Marseille. Le plan vélo de la métropole ne semble pas avoir été intégré dans la réflexion.
109	@447		Favorable avec réserve(s)	Relève des incohérences du projet : voies trop étroites, sur trottoir, interruption d'itinéraires aux intersections très accidentogènes. Plan Vélo non respecté dans l'aménagement des pistes cyclables
110	@449	GALAGAIN	Favorable	Réservé sur pistes cyclables servant de parkings aux voitures
111	@450	BATTUT	Favorable avec réserve(s)	Demande des pistes cyclables praticables sans danger que les usagers ne confondent pas avec les parking.
112	@451	MAZZON	Favorable avec réserve(s)	Se tourner vers des collectifs, ou associations qui pratiquent ce mode déplacement doux afin d'y trouver l'expertise nécessaire à l'aménagements de pistes adaptés aux vélos
113	@452		Favorable avec réserve(s)	Pour une piste cyclable tout le long de l'huveaune.
114	@453	TROUSLARD	Favorable avec réserve(s)	Pour des pistes cyclables séparées et de largeurs adaptées (au moins (2,5m) plutôt bilatérales dans les zones les plus urbanisées et hors des rails du tram.
115	@455	GUIRAUDOU	Favorable	Le vélo en plein développement. Cependant, les bandes cyclables sur les trottoirs, sur le même espace que celui dédié aux piétons, n'est pas une bonne chose. Il faut de vrais espaces dédiés où les vélos doivent rouler sur la chaussée dans des pistes sécurisées et adaptées.
116	@456		Favorable avec réserve(s)	Enumère les incohérences du projet sur tout le parcours de Gèze à la Gaye (discontinuité, gabarit, piste sur trottoir, obstacles, zone 30...). Non respect du plan Vélo
117	@457		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	L'objectif est de réduire, progressivement la circulation en construisant de vraies pistes cyclables (des dizaines de km) en site propre et réseau,
118	@458	ESTACHY	Favorable avec réserve(s)	Souhaitable que la vitesse en ville soit limitée à 30 km / heure, que les cyclistes puissent utiliser la voie du tram sur certaines portions, et éviter de tracer les pistes cyclables sur les trottoirs.
119	@459	LE GUIRRIEC	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	L'aménagement cyclable doit être conforme à l'article L228-2 du code de l'environnement. Or, il ne respecte pas les exigences de largeur, de continuité et de sécurité.
120	@460	LE GUIRRIEC	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Enumère les incohérences du projet sur tout le parcours Nord (discontinuité, gabarit, piste sur trottoir, obstacles, zone 30...). Non respect du plan Vélo et du PDU

VELO

	A	B	C	D
121	@462	LE GUIRRIEC	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Enumère les incohérences du projet sur tout le parcours Sud (discontinuité, gabarit, piste sur trottoir, obstacles, zone 30...). Non respect du plan Vélo et du PDU
122	@463	LE GUIRRIEC	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Les parkings relais sont largement surdimensionnés tandis que les parking vélo sont largement sous-dimensionnés ce qui va engendrer une trop grande circulation des voitures dans ces quartiers.
123	@464	LE GUIRRIEC	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Plan vélo à confronter avec un schéma de synthèse pour anticiper sur les stations et services à implanter.
124	@465	HUBERT	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Pistes cyclables sur le trottoir ne sont pas adaptées et peuvent créer des tensions entre cyclistes et piétons. Profiter du projet pour développer des aménagements cyclables de qualité
125	@466	ERCOLANO	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Les pistes cyclables prévues sont très insuffisantes et ne répondent pas aux enjeux fixés par le plan vélo de la métropole. Un aménagement cyclable efficace et sécurisé doit être séparé physiquement des trottoirs et du trafic automobile, à l'image de ce qui a été fait sur la Corniche ou rue Thiers.
126	@467	REBILLAUD	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Demande que les pistes cyclables prévues dans ce projet d'extension du tramway soient conçues sur la chaussée, sécurisées et séparées des voitures.
127	@468	AUBERT	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Le projet offre l'opportunité d'accompagner et d'encourager la pratique du vélo. C'est une réelle chance pour l'avenir de Marseille et pour une ville plus apaisée.
128	@469	RUJAS	Neutre / demande de précision	Piste cyclable actuelle sur Bd de Paris : marquage au sol a disparu. Créer une vraie piste cyclable bi directionnelle. Afin d'apaiser cet axe et séparation des voitures à traiter.
129	@470		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Que les cyclistes puissent circuler de manière sécurisée à Marseille. En l'absence de pistes cyclables, ils devraient pouvoir emprunter les voies de tram et de bus plutôt que les trottoirs. Que les corona-pistes soient pérennisées.
130	@472	FORNAIRON	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Projet à revoir. Informations déficientes (manque de coupes citées mais non jointes au dossier) et erronée sur la réglementation en matière d'aménagements cyclables (article 228-2 du code de l'environnement).
131	@473	FERBLANTIER Cap au Nord Entreprendre	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Examen du tracé du nord au sud : Tracé des pistes cyclables à revoir, largeurs des pistes insuffisantes. Créer des voies bilatérales plutôt que bidirectionnelles. Espaces de stationnement à aménager,
132	@474	RICHARD	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Référence au plan Vélo. Examen point par point du tracé par section relève : pistes trop étroites, pistes bidirectionnelles inadaptées, discontinuité...
133	@478	PAPINI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Plus de pistes cyclables, à dissocier des trottoirs piétons, à sécuriser. Prévoir des parkings vélo.

VELO

	A	B	C	D
134	@479	PROTON	Favorable avec réserve(s)	Aménager des pistes cyclables pour les vélos pendant la phase travaux. Inclure dans ces nouveaux travaux des voies cyclables, pensées et réfléchies avec les pratiquants
135	@482	BOURBOUZE	Favorable avec réserve(s)	Les Pistes cyclables récentes ne répondent pas aux attentes et aux normes: piste sur trottoir (insécurité), discontinues (utilisation zone 30), trop étroites (moins de 2,5m). Prévoir des pistes aux normes (larges, continues et en site propre) pour ne pas reproduire les mêmes erreurs
136	@483	PIMENTEL Collectif Vélos en Ville	Favorable avec réserve(s)	Référence au plan Vélo de la Métropole, ligne 6 sud et 8 nord demande des itinéraires continus sur des pistes confortables en site propre.
137	@488	ANDRE	Favorable avec réserve(s)	Conteste les pistes cyclables : qui oscillent entre couloir bus et espaces piétons, trop étroites, discontinues, les zones 30 inacceptables pour les lignes structurante du plan vélo, les occupations temporaires du domaine public qui contrarient la continuité des pistes, la trop grande place laissée à la circulation. Manques et incompatibilités avec le code de l'environnement
138	@490		Favorable avec réserve(s)	Le Plan Vélo présenté en 2019 n'est pas respecté: pseudo-pistes étroites sur les trottoirs. Un réseau vélo doit s'appuyer sur des pistes sur chaussée, sécurisées. L'ensemble du projet est à revoir
139	@493	COMBLE	Favorable avec réserve(s)	Arrêter de faire des pistes cyclables sur les trottoirs. Inacceptable pour les cyclistes comme pour les piétons. Assurer la continuité des pistes au croisement.
140	@494	BONNIER	Favorable avec réserve(s)	Difficile d'instaurer une continuité cyclables de la place Castellane à Cantini étroite. Par contre, aucun obstacle de Cantini à place Général Ferrié. Les occupations temporaires (kiosque, terrasse de café) ne peuvent en aucun cas contrarier les projets
141	@496	BEAUDOIN	Favorable avec réserve(s)	Réaliser des itinéraires cyclables de qualité et sans coupure. Bien distincts des flux de voitures et de piétons. Retard pris sur l'Agenda de mobilité de 2016 et sur le Plan Vélo métropolitain.
142	@497	JOUBERT	Favorable avec réserve(s)	Souligne les illustrations alarmantes sur des voies cyclables étroites, coincées sur le côté d'une voie ou mêlées aux piétons. Des pistes sont envahies par les terrasses, les piétons et ne laissent plus de place aux vélos. Impossible d'aller de Rome à Baille ou sur Cantini étroit. Demande une véritable concertation.
143	@500	GLAVIANO	Favorable avec réserve(s)	Conteste les pistes cyclables : qui oscillent entre couloir bus et espaces piétons, trop étroites, discontinues, les zones 30 inacceptables pour les lignes structurante du plan vélo, les occupations temporaires du domaine public qui contrarient la continuité des pistes, la trop grande place laissée à la circulation. Manques et incompatibilités avec le code de l'environnement
144	R506		Favorable avec réserve(s)	Le projet ne présente pas des pistes cyclables continues et séparées des espaces piéton et de la circulation.
145	@511	LUBECK	Favorable avec réserve(s)	Conteste les pistes cyclables : qui oscillent entre couloir bus et espaces piétons, trop étroites, discontinues, les zones 30 inacceptables pour les lignes structurante du plan vélo, les occupations temporaires du domaine public qui contrarient la continuité des pistes, la trop grande place laissée à la circulation. Manques et incompatibilités avec le code de l'environnement

VELO

	A	B	C	D
146	@513	FORIEN	Favorable avec réserve(s)	Faire des pistes cyclables continues , séparées et sécurisées. Pourquoi ne pas privilégier le tram dans des quartiers plus mal desservis ?
147	@516	VAYSSIERE	Favorable avec réserve(s)	Demande que les pistes cyclables soient bien étudiées avec les associations et continues. Trop de tronçons sont oubliés.
148	R525		-	Pistes cyclables sur la chaussée et non sur les trottoirs

ESPACES VERTS

	A	B	C	D
1	REQUETES SUR LES ESPACES VERTS			
2	N°	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	@4	MULLER	Favorable	Favorable au projet mais souhaite que les espaces verts actuels ne soient pas supprimés (la partie de parc du 26è centenaire est déjà dramatique !).
4	@8	BELTRA	Favorable avec réserve(s)	Eviter les pelouses sur le parcours du tramway ! Les sections actuelles en pelouse sont mal entretenues. Tenir compte du manque d'entretien pour ne pas recréer de sections en pelouse .
5	@21		Favorable avec réserve(s)	Demande que les rail du tramway soit remplies de verdure et d'arbres des 2 côtés.
6	@46	CHAVAL	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Hérésie de couper les palmiers de la place Castellane. Les conserver et planter d'autres arbres à côté pour plus d'ombre. Place trop minérale.
7	@60	CHARLES	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Végétalisation prioritaire. Les arbres doivent être préservés, s'ils sont abattus, d'autres doivent être plantés mais pas des jeunes arbres avec trois feuilles qui mettront 20 ans à faire de l'ombre comme c est le cas à la plaine ou sur la canebiere!
8	@66		Autres	Végétaliser les rails en privilégiant les pelouses au lieux du goudron.
9	E65	CHARLES DECHOUX	Favorable avec réserve(s)	Traitement de la place Castellane trop minérale. Plus de végétation en pleine terre
10	@76	MAR	Favorable	Bouffée d'air pour l'avenue Cantini , moins de circulation , requalification des trottoirs actuellement défoncés, mise en valeur des arbres actuellement entourés de voiture,
11	@77	BARELIER	Favorable	Semi-piétonnisation et végétalisation de la place Castellane, végétaliser les espaces libérés de la voiture, avec des essences locales
12	@80	SAGE	Favorable	Prévoir et apporter de la verdure à Marseille. Que les rails soient entourés d'herbe sur une très grande majorité du tracé.
13	@94		Favorable	le gazon entre les rails est contraire au climat méditerranéen.
14	@95	BARRÉ	Favorable avec réserve(s)	favorable et souhaite préserver les arbres existants, en planter de nombreux autres. Ne rien lâcher à propos de la piétonisation, et de l'augmentation de la place des trottoirs.
15	@99	FABIEN	Défavorable	Sur le tracé du tram, il faut des espèces locales. Autour de la fontaine de Castellane planter des espèces de type lavande, thym, arbustes !
16	@107	CHEVALLEY	Favorable avec réserve(s)	Effectuer des aménagements végétalisés en lien avec le climat de Marseille, et pas des zones de Gazon qui sont bonnes qu'à gaspiller de l'eau,...
17	@109	ROBIN	Favorable avec réserve(s)	Eviter l'abattage des arbres même s'il est compensé par les nouvelles plantations car les habitant y sont attachés. Rien dans le dossier sur le risque sismique ?

ESPACES VERTS

	A	B	C	D
18	@113	JANEAU	Favorable	Si l'on veut dissuader les cyclistes de rouler sur les voies et dissuader les voitures de rouler sur la piste cyclable, le choix de voies sur gazon semble judicieux
19	@155	REICHENECKER	Défavorable	Implantation d'arbres/végétaux sur les voies piétonnes et cyclables.
20	@158		Favorable	Intégrer de vrais arbres et des pistes cyclables continues et praticables le long de cette nouvelle voie
21	@171	RE	Favorable avec réserve(s)	Les photos du futur tramway font apparaître du gazon sur les voies : attention au réchauffement climatique. Ne peut-on plutôt prévoir une place arborée autour de la fontaine à Castellane ?
22	@174	JEQUEL	Favorable avec réserve(s)	Concernant la végétalisation, il faut impérativement laisser les arbres déjà présents. Si on met des mini arbres, ils mettrons 20 ans à pousser" et ne seront pas entretenus. exemple sur le jarret ou au cours Liautaud,
23	R186		Défavorable	Conteste le recul du marché, l'usage de la contre allée pour les grands bus, l'espace piéton reporté sur Castellane en plein soleil alors que le Prado est bien ombragé. Pourquoi l'arrachage des palmiers ?
24	E190	CHARLES DECHOUX	Favorable avec réserve(s)	Excellent projet si l'on y met les moyens. Développer les végétaux en pleine terre. Place Castellane trop minérale. Ouvrir le parc du 26è centenaire côté Capelette pour atteindre le Rouet
25	@204	LEBLOND	Favorable	Excellent projet si les aménagements publics sont de qualité (assez de végétaux et du mobilier urbain de qualité).
26	E236	ANGILERI ANTOINE	Favorable	Le tram permettra de désengorger. Trop de voitures, et arbres bienvenus.
27	R243	Association	Défavorable	Opposé à la mise en place d'un banc continu qui bloque le passage et va être vite dégradé. Des bancs espacés, ajourés ou de la verdure serait mieux.
28	@247	THOMASSIER	Favorable	Favorable au développement des TC. Le jardin Cantini dit jardin remarquable est très mal entretenu (arbres souffreteux , jardins à thème disparus etc ..). Le nouveau projet doit l'embellir .
29	@270	BERNON	Favorable	Développer les modes doux et les espaces verts pour les piétons et les vélos
30	R274		Défavorable	Conteste le recul du marché, l'usage de la contre allée pour les grands bus, l'espace piéton reporté sur Castellane en plein soleil alors que le Prado est bien ombragé. Pourquoi l'arrachage des palmiers ?
31	R275	Association	Défavorable	Opposé à la mise en place d'un banc continu qui bloque le passage et va être vite dégradé. Des bancs espacés, ajourés ou de la verdure serait mieux.
32	@306	JACQUEMIN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Minéralisation excessive de la place Castellane. Ses palmiers font charme et la distingue des autres, ne peuvent-ils cohabiter avec d'autres nouveaux arbres
33	@386	GERIN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Merci de penser à inclure du végétal dans cette ville où il fait trop souvent défaut une fois sorti des calanques

ESPACES VERTS

	A	B	C	D
34	E424	STEPHANE COPPEY Association	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Les abattages d'arbres ne sont pas étayées, peu de précisions sur les espèces préconisées, aucune mention des contacts avec la trame verte et la trame bleue (Parc Bougainville, Parc 26ème et Jarret).
35	@432	MORAN	Favorable	Il est essentiel de développer les moyens de communications DOUX uniquement avec le tramway, le vélo, et des espaces verts.
36	@440	LAZARUS	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Préserver les arbres existants
37	E471	CHRISTOPHE SOGLIUZZO Collectivité	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Végétaliser au maximum les emprises avec des arbres de haute tige. Plusieurs points sensibles à débattre : l'aménagement de la place Castellane où la modification des usages et des espaces ne doit pas porter préjudice aux fonctionnements actuels de la place, le Parc du 26eme qui est impacté par le projet, Schloessing, Dromel, terminus provisoire de la Gaye.
38	R510	CABINET TECHNIQUE MAIRIE 9/10 Collectivité	Favorable	La mairie alerte sur trois points: des risques d'engorgement de la circulation, le maintien de stationnement à certains emplacements précis, des recommandations de traitement des espaces verts.
39	R527		Favorable	Souhaite que le tram passe mais regrette que l'aménagement empiète sur le parc, et réduise le stationnement déjà très difficile
40	R535		Défavorable	Refuse le projet qui va empêcher le fonctionnement normal de son restaurant Bd du PRADO

ITINERAIRES ALTERNATIFS

	A	B	C	D
1	REQUETES SUR LES ITINERAIRES ALTERNATIFS			
2	N°	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	E1	CINDY GOUTELARD	Favorable avec réserve(s)	souhaite d'autres lignes de tram , vers les plages en particulier
4	@3	PONSONNET	Favorable	souhaite d'autres extensions
5	@6	HUMBERT	Favorable avec réserve(s)	souhaite une ligne vers le 14 eme
6	@13	LARCINESE	Favorable avec réserve(s)	prolongement vers le nord
7	@14		Favorable avec réserve(s)	développement vers le nord et vers AIX
8	@15	KASBARIAN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	utiliser les voies ferrées existantes
9	@16	KASBARIAN	Neutre / demande de précision	un tram pour les plages
10	@17	KASBARIAN	Neutre / demande de précision	tram train pour l'estaque
11	E18	KARIM BOULAKHLAS	Favorable avec réserve(s)	préférerait extension nord jusqu'à l'Estaque et l'hôpital nord
12	@19	MILON	Favorable	favorable au développement généralisé du tram car accessible aux PMR
13	@21		Favorable avec réserve(s)	Souhaite desserte bonneveine, ou luminy plutôt que de refaire le tracé du metro en extérieur,
14	E23	TAIS MUNHOZ	Défavorable	souhaite un prolongement plutôt que doublon
15	@24	MAIATZKY	Favorable avec réserve(s)	souhaite prolongement sud vers les plages
16	@26	CROIZEAU	Favorable	extension vers la Rouvière
17	@28	L	Favorable avec réserve(s)	demande l'extension vers le nord jusqu'à l'Estaque
18	@32	FOURNIES	Favorable avec réserve(s)	priorité au nord jusqu'à SAUMATY en utilisant les voies ferrées existantes
19	@33	MERCIER	Favorable	piste cyclables et prolongement jusqu'aux catalans
20	@34		Défavorable	ne pas réaliser les tronçons proposés pour étendre le réseau de métro
21	@35	ABERT	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	autres lignes pour le 10 eme

ITINERAIRES ALTERNATIFS

	A	B	C	D
22	@36	BRIKI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	extension du métro ou du tram vers le 15 et 16 eme
23	@38	COESSIN	Favorable avec réserve(s)	demande de prolongement de métro prioritairement
24	@42	DELUY	Favorable avec réserve(s)	privilégier le nord et station à rapprocher
25	@45		Défavorable	refus pour éviter les embouteillages
26	@47	BALLESTER	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	demande de desservir la plage
27	@53		Défavorable	les priorités sont partout ailleurs
28	@55	ORSONI	Favorable	souhaite extension vers les plages et parc relais
29	@58	PHELIP	Défavorable	problème de sécurité dans certaines stations . Développer le réseau vers vers l'est
30	@62		Défavorable	d'autres priorités de dessertes vers le 11 eme
31	@64	KOENIG	Autres	voudrait plus de tramways
32	@68		Défavorable	doublons prolonger vers saint loup
33	@69	SIMON	Défavorable	pas d'intérêt au projet saut requalification des voies pour les vélos et piétons
34	@79	WATTMAN	Favorable	demande de prolongation
35	@81	FOGLIA	Défavorable	revoir la copie pour desservir plus largement
36	@83	RICARD	Défavorable	Créer 3 nouvelles voies : Castellane, Roy d'Espagne via les plages, et hopital Nord.
37	@94		Favorable	favorable à une extension du réseau , gazon entre les rails ?
38	@95	BARRÉ	Favorable avec réserve(s)	prolonger vers le nord et le sud ...
39	@96		Favorable avec réserve(s)	souhaite étendre le réseau plutôt que doubler le métro
40	@98	LARRAT	Favorable	favorable et souhaite extension jusqu'à la Rouvière
41	@101	ARAB	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	tracé alternatif pouvant concerner la phase 2
42	@103		Défavorable	tracés alternatifs pour luminy, passage par Prado et Michelet
43	@105	DANE	Favorable avec réserve(s)	extension vers le valentine

ITINERAIRES ALTERNATIFS

	A	B	C	D
44	@109	ROBIN	Favorable avec réserve(s)	difficulté dans les transports publics du 14e et 13e
45	@111	CELLIER	Favorable avec réserve(s)	étendre le réseau de transport entre aix et marseille
46	@112	CAUQUIL	Neutre / demande de précision	prolongation tram vers l'estaque par mourepiane et st andré
47	@116	BALSAMO	Favorable avec réserve(s)	liaison nord à poursuivre jusqu'à simon bolivar puis grand littoral avec parkings relais - liaison sud vers les plages bonneveine et roy d'espagne, luminy- souhait de compléments de lignes en liaisons avec les gares sncf
48	@117		Favorable avec réserve(s)	demande tracé vers les arnavaux choix du tram par rapport au BHNS. pourquoi?
49	@120	BARBIER	Favorable	desserte souhaitée de mazargues, st loup, gare de st marcel, la valentine
50	@121	HELFTER-NOAH Conseillère métropolitaine	Défavorable	faire la phase 2 de l'extension au nord sans la phase 1 - desserte de st loup
51	@125	SALVETAT	Favorable	Raccordement du tram à st antoine et hôpital nord
52	@127	DAMIANI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Dessertes vers st antoine côté nord, aubagne et aix, et hôpitaux sud
53	@134	MAROT	Favorable avec réserve(s)	demande les dessertes de pointe rouge, madrague
54	E137	OLIVIER MASSONI	Défavorable	Quelle idée de prolonger le tram vers la Rouvière. Besoin d'un tram ou métro d'urgence vers les plages, Pointe Rouge et Montredon.
55	@138	DEJOUHANET	Favorable	Les habitants de la Rouvière ont l'impression d'être isolés par manque de transport .L'implantation du métro dans cette zone est indispensable.
56	@140	ZAMBELLI	Favorable avec réserve(s)	Desserte belle de mai (place du 4 septembre)
57	@142	CHARPIN	Favorable avec réserve(s)	désenclavement du nord prioritaire - tram ou métro le long de la corniche
58	@143	BONNENFANT	Favorable avec réserve(s)	début des travaux d'extension à Dromel ou à Geze, autres lignes : de ste marguerite vers hôpital nord sans passer par le centre ville
59	@145	CLOAREC	Favorable avec réserve(s)	desserte de la belle de mai
60	@146	HO	Favorable avec réserve(s)	desserte st loup
61	@148	CH	Favorable	au moins aller jusqu'à st exupéry au nord - rien vers la valentine/st menet et st loup/st marcel

ITINERAIRES ALTERNATIFS

	A	B	C	D
62	@149	TAGLIANTE	Favorable avec réserve(s)	desserte des quartiers est (cap est) depuis cantini . Contribution identique à la n° 115
63	E154	JULIE.MARINE	Défavorable	priorité du tram entre prado et plagesdesserte nord non pertinente
64	@155	REICHENECKER	Défavorable	liaison tram vers les plages en supprimant les bus
65	@157	B.	Favorable	tram depuis les goudes via la corniche vers l'estaque -demande de desserte de la belle de mai
66	@159		Défavorable	desserte souhaitée de st antoine, hôpital nord, st andré, l'estaque au nord - quartiers est oubliés : st loup, mempentti, la valbarelle
67	@160	CHARLAIX	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	desserte de l'estaque et de château gombert
68	@163	LEGER	Défavorable	Le tramway à dromel n'apporte rien, les rues viton et le brix avec le tramway dessus augmentent les embouteillages
69	@167	CUENOT	Favorable	favorable avec autre itinéraire en plus : boulevard national vers Belle de Mai (bus bondés)
70	@168	CANGO	Favorable avec réserve(s)	favorable mais dessertes demandées complémentaires :le merlan, la castellane, les quartiers est (Valentine et St Loup)
71	@169	TAGLIANTE	Favorable avec réserve(s)	favorable avec attention à porter sur quartier 26ème centenaire et à l'accessibilité de cap est
72	@170	POLO	Favorable	idem contribution n°115
73	@171	RE	Favorable avec réserve(s)	demande de desserte complémentaire : st loup plutôt que la gaye
74	@173		Favorable	favorable avec desserte Belle de Mai en plus
75	@175	ROULAND	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	priorité au nord (St Exupery et La Castellane) vu les temps de trajets actuels, ne pas desservir st loup puis la valentine, quid de la jonction aubagne par st mitre
76	@179	REY Chef d'entreprise	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	3 tracés complémentaires : Belle de Mai et Chutes Lavie par Arenc ou par Le Merlan, Blancarde vers Capelette puis Rabatau Prado 2 et David, Dromel vers Luminy
77	@180	MESSICA	Favorable	plus de tram la nuit entre 2h et 5h.Desserte st loup puis La Valentine
78	@184	SAUSSAC	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Ne pas doubler le métro et reporter le coût de travaux vers d'autres dessertes (Belle de Mai, hôpital nord)
79	@187		Favorable avec réserve(s)	Favorable, mais desserte demandée de l'est de Marseille et parkings relais nécessaires
80	@188	GINESTE	Neutre / demande de précision	Utilisation du réseau de train et de la gare de st henri avant les travaux de tramway

ITINERAIRES ALTERNATIFS

	A	B	C	D
81	@193		Favorable avec réserve(s)	Pour un tramway , là où il n'y a pas de métro existant.
82	@194		Favorable	dessertes Belle de Mai puis gare st charles et camille pelletan
83	@195		Défavorable	desserte Grand Littoral, La Valentine via st loup - desserte aubagne par liaisons avec gares sncf - desserte de La Capelette puis La Rouvière
84	@196	ZAOUACHE	Neutre / demande de précision	St Mauron et Felix Piat isolés – ligne de tram par le boulevard national et Belle de Mai
85	@200		Favorable	Souhaite prolongation métro vers St Loup et prolongation rapide vers le sud (Rouvière, Luminy)
86	@206	FAUVEL	Favorable	Rattraper le retard. Réaliser les 2 phases et même d'autres lignes de tram en un seul chantier.
87	@207		Défavorable	Doublon avec le métro; Proposition d'autres lignes
88	@213	BREVOT	Favorable avec réserve(s)	Inégalité NS qui accentue fracture sociale; Seulement 3 stations au Nord alors que la prolongation vers hôpital Nord est prioritaire
89	@218	LOOS	Défavorable	Inutile de doubler le métro par un tram. Propositions de lignes plus au nord vers Estaque, St Exupéry, Frais Vallon ou la Rose
90	@220	SPACCESI	Favorable	Proposition d'organisation des TC en 5 lignes pour desservir au mieux la ville.
91	@221	POCHAT	Favorable avec réserve(s)	TC métro et tram trop concentrés en centre-ville. Prolonger vers les quartiers Nord et Sud
92	@229	FIOL – RTM	Favorable avec réserve(s)	2 tracés proposés. Le tracé a été retenu pour atteindre objectif de "vitesse commerciale" alors qu'il ne satisfait pas les exigences d'intersection. Demande retour au tracé par Allar.
93	@230	LAURENCE	Favorable avec réserve(s)	Demande l'arrêt à Allar, nombreux immeubles en construction et plus adapté au PMR et poussettes
94	@232	BERDOUD	Favorable avec réserve(s)	Demande arrêt à Allar. L'arrêt de zoccola a déjà le métro.
95	@235	FIZE	Favorable avec réserve(s)	Domage que l'arrêt Allar ne soit pas retenu malgré la campagne de promotion de l'îlot Allar (logements, école, bureaux).
96	@237	MURE	Favorable avec réserve(s)	Tracé parallèle à la ligne 2 du métro. Plus utile de desservir les quartiers nord et l'Estoque à partir de Geze
97	@244	BIANCHI	Défavorable	Désenclaver en priorité les quartiers qui n'ont que le bus. Au nord: Hôpital Nord, St Loup, St Joseph, St Barnabé etc...Au sud: Catalans, St victor, Pierre puget, de Castillane: la Capelette, st loup.
98	@246	BERNARD	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Quel projet de TC pour le 11ème qui n'a que le bus ?
99	@248	CABASSU	Défavorable	Doublon, projet très cher et mortifère pour les commerces. Vélo difficile en hiver. Organiser la desserte des quartiers au départ de Dromel. Développer les véhicules autonomes.

ITINERAIRES ALTERNATIFS

	A	B	C	D
100	@252	HAMDI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Tram trop lent. Est-ce qu'il profite à un maximum d'habitants ? Quartiers Est oubliés: la Valentine, St Loup . Développer le bus électriques sur voies rapides, moderniser le métro et développer les pistes cyclables.
101	@262	STELLA	Autres	Urgence de prolonger la ligne de métro vers les quartiers nord. TC déficients
102	@271	VIUGEA	-	Etendre le tramway du Rd point du Prado à la plage, et vers Michelet. Le métro assurant le relais au Rd Point du Prado.
103	R289	Association	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Problème de désenclavement de nombreux quartiers mal desservis, ni tram, ni métro et BHNS très longs, Problème de stationnement aux abords des stations, voitures vandalisées.
104	@293	THOMAS DIARD	Favorable	Etendre le tram à la place du 4 septembre et vers le Merlan
105	@298	LEFEVRE	Favorable avec réserve(s)	Souhaite que le tram soit prolongé vers l'usine Rivoire et carnet bd de la valbarelle
106	@303	GEZZAR	Favorable avec réserve(s)	souhaite une prolongation vers l'hôpital nord
107	@307	PEDEVILLA	-	démarrer les travaux par le sud ...
108	@311		Défavorable	doublon , autres priorités
109	@312	TRIC	Défavorable	Le tramway devrait desservir en même temps l'Estaque et la cité Castelane et les plage l'été et d'autres parties du centre ville
110	@313		Défavorable	priorité au désenclavement des quartiers
111	@315	FERRIER	Défavorable	
112	@320	DJOUDI	Autres	desserte st loup et le valentine - demande de desserte st loup et du 10ème plus généralement, par le métro.
113	@323		Défavorable	itinéraires alternatifs proposés : plages, bonneveine, pointe rouge, la madrague, St Loup
114	@327	COSTÉ	Favorable	desserte st loup et mazargues en complément
115	@328	JASIEWICZ	Favorable	desserte st loup demandée par la suite
116	@330	LANTERI	Favorable avec réserve(s)	avis favorable sauf extension nord insuffisante en phase 1 - extension vers st antoine
117	@332	BARTS--BÉRARD	Défavorable	demande de tracés alternatifs : st loup, la capelette, la barasse, luminy au sud - hôpital nord, belle de mai, le merlan, grand littoral au nord
118	@334	STOUVENEL	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	itinéraires demandés vers le 14è et le 16è,
119	@335		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	desserte demandée de : pointe rouge / st loup

ITINERAIRES ALTERNATIFS

	A	B	C	D
120	@336	PIJOURLET	Neutre / demande de précision	Autres tracés : pointe rouge via Blancarde, Bonneveine et Vieille Chapelle, st loup
121	@342	LEBRET	Favorable	favorable demande l'extension jusqu'à la Rouvière
122	@343	BENHADDI	Favorable avec réserve(s)	demande l'extension au nord , Estaque et la rose
123	@344	COQUET	Favorable	favorable demande extension quartiers nord
124	@349		Favorable avec réserve(s)	demande des extensions et la desserte de quartiers enclavés
125	@351	BARBEAU	Favorable avec réserve(s)	interrogation sur les priorités et les lignes a développer , et sur la nécessité de réaliser des pistes cyclables sur la chaussée
126	@352	BERNILLON	Favorable	
127	@355	ROUSSEL	Défavorable	conteste l'itinéraire et en propose d'autres
128	@356		Favorable avec réserve(s)	Prolonger ce tramway jusqu'à La Rouvière. Impératif pour les transport en commun de marseille.
129	@372	BREMOND	Favorable avec réserve(s)	extensions dans plusieurs directions
130	@380	BANEL	Défavorable	doublon , d'autres priorités
131	@384		Favorable avec réserve(s)	aller plus vite pour développer de nombreuses destinations
132	@389		Défavorable	critique du projet , aurait préféré d'autres tracés
133	@391	RENARD	Favorable avec réserve(s)	diverses considérations sur la nécessité d'étendre le trajet vers la Rouvière et améliorer le trafic dans ce quartier
134	@394	HERVE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Urgence de désengorger la ville des voitures. Le tram est une des solutions Mais amener des TC dans les zones mal desservies: corniche, pointe rouge, prado 2, rabateau. Intégrer des pistes cyclables
135	@405	GALLEGO	Favorable avec réserve(s)	favorable , étendre d'urgence le réseau
136	@413	BELLEZZA	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	extension vers Bonneveine
137	@417	BASTIANELLI	Favorable avec réserve(s)	prolonger la ligne au nord
138	@421	ZOLA	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	desserte de st loup demandée,
139	E422	ROMAIN D.	Favorable avec réserve(s)	désenclavement pointe rouge et plages

ITINERAIRES ALTERNATIFS

	A	B	C	D
140	E424	STEPHANE COPPEY Association	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	desserte capelette et st loup
141	@431	RUAMPS	Favorable avec réserve(s)	désenclavement des quartiers sud
142	@436	DESCHAUX	Défavorable	autres itinéraire tramway : blancarde / bonneveine / vieille chapelle, pointe rouge - extension nord insuffisante
143	@440	LAZARUS	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	autre tracé proposé : prolonger l'extension nord vers l'hôpital nord et le merlan
144	@443	LAGIER	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	desserte st loup demandée
145	@452		Favorable avec réserve(s)	desserte st loup
146	@455	GUIRAUDOU	Favorable	desserte de l'est de Marseille demandée
147	R537		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	regrette que le tram soit trop court , souhaite prolongation au sud et au nord
148	R539		Neutre / demande de précision	Quartiers Nord mal desservis (La Viste en particulier)
149	@476	CARIVEN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	traitement de l'accès aux plages, demandé
150	@477	TORA	Défavorable	se servir des terminus de lignes de métro pour démarrer les travaux du tram
151	@478	PAPINI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	autres itinéraires possibles présentés : st antoine au nord, pointe rouge vers le sud pistes cyclables à dissocier des trottoirs piétons,
152	@480	CREPEL	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Desservir les quartiers qui n'ont que le bus très insuffisant. Prévoir des extensions vers Luminy, le Cabot, etc...
153	@495		-	Développer le tram des Caillols à la Millière. Priorité au métro de St Loup.

CLIVAGE

	A	B	C	D
1	REQUETES SUR LE CLIVAGE NORD/SUD			
2	N°	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	@2	BARRÉ	Favorable	favorable à l'extension vers le sud . Souhaite une accélération des projets
4	@22	PHILIPPE	Favorable	favorable à l'extension vers le sud
5	@30		Favorable avec réserve(s)	priorité au nord , prolonger vers la Castellane et place du 4 septembre
6	@40	BALLESTER	Favorable avec réserve(s)	Privilégier le nord. L'accès à Hôpital Nord est prioritaire. Le sud a déjà d'autres dessertes
7	@41	MESSIRE	Favorable avec réserve(s)	Il faudrait s'inquiéter du clivage nord-sud qui ne fait que se renforcer au fil des ans et des travaux,
8	@52		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Inégalité nord/sud : 3 stations au Nord et le triple au Sud
9	@87	LARBI	Favorable avec réserve(s)	demande la justification d'un tel écart nord/sud
10	@91	CALABRESE	Favorable	Inégalité de réalisation de station nord/sud
11	@92	MUCCI	Favorable avec réserve(s)	Favorable souhaite prolongation vers LUMINY
12	@103		Défavorable	Commente justifier un tel écart entre Nord et Sud ?
13	@142	CHARPIN	Favorable avec réserve(s)	Besoin de désenclavement du Nord de la ville est prioritaire
14	@144	LAPÉBIE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Seulement 3 stations pour les quartiers nord, pour arriver de plus à un lieu déjà doté d'une station de métro, à quand une vraie extension ? I
15	@148	CH	Favorable	Seulement 3 stations au Nord. Il faudrait prolonger au moins jusqu'à St Exupéry. Quartiers Est encore oubliés.
16	@159		Défavorable	Attente d'un projet plus équitable entre le Nord et le Sud. Desservir St Antoine, Hôpital Nord, St André et Estaque au Nord. Ne tient pas compte des nombreux usagers qui n'ont pas d'autre choix que les TC. Quartiers Est oubliés (St loup, Menpenti)
17	@199	TIMTCHENKO	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Forte inégalité Nord/Sud. On construit des centaines de logements sans TC. On interdit les voitures en ville sans moyens de s'y rendre.
18	@213	BREVOT	Favorable avec réserve(s)	Inégalité NS qui accentue fracture sociale; Seulement 3 stations au Nord alors que la prolongation vers hôpital Nord est prioritaire
19	@216	PFANNER	Favorable avec réserve(s)	Les accès aux TC marquent une forte inégalité entre le Nord et le Sud.

CLIVAGE

	A	B	C	D
20	@227	RODIER	Défavorable	Annuler le projet. Amener le métro dans les quartiers sud et bonneveine, st Loup, et de Geze à Hôpital Nord, et étendre le tram jusqu'à la belle de mai.
21	@228	BRITTEN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Le projet privilégie le Sud et double le métro, sans répondre aux vrais besoins des habitants du Nord (hôpital, écoles, entreprises). Exiger la même qualité de traitement des stations au Nord et au Sud.
22	@363	BIGO	Favorable avec réserve(s)	Demande que le projet soit revu en faveur du Nord qui abrite les populations les plus denses et les plus pauvres
23	@383	URBAIN	Défavorable	Nord défavorisé par rapport au sud qui bénéficie de points d'arrêts supplémentaires. Discrimination pour le Nord qui en aurait plus besoin. On renforce les ghettos.
24	@499	AUDIERNE	Favorable avec réserve(s)	9 stations Marseille sud pour 3 stations au Nord. Améliorer la desserte des quartiers Nord.
25	R526		Favorable	Aurait apprécié un projet plus ambitieux au Nord
26	R539		Neutre / demande de précision	Quartiers Nord mal desservis (La Viste en particulier)

ACCESSIBILITE

	A	B	C	D
1	REQUETES SUR L'ACCESSIBILITE			
2	N°	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	@5	GÉRARD	Favorable	Souhaite plus de parc relais (Se doter d'un grand parking relais à l'entrée de ville (patinoire), et l'ouverture de l'allée des justes à travers le Parc du 26ème centenaire.
4	@27	D'ANGELO Logis Méditerranée	Autres	Demande de modification de la circulation pour désengorger le secteur et récupérer l'autoroute place Ferié
5	@41	MESSIRE	Favorable avec réserve(s)	Une majorité des habitants auront toujours besoin de circuler en voiture. Il vaudrait mieux améliorer le trafic qu'imposer des restrictions par des TC qui utilisent des rues stratégiques. L'usage de la voiture reste indispensable pour les trajets nord/sud
6	@45		Défavorable	Refus du projet qui ne fera qu'amplifier les embouteillages
7	@55	ORSONI	Favorable	Un vrai plus pour Euromed 2. Souhaite extension vers les plages et parc relais à Capelette
8	@57	TRIGON	Autres	Mettre des panneaux photovoltaïques sur les parkings pour faire de l'ombre et pour produire de l'énergie
9	@58	PHELIP	Défavorable	Ne fréquente pas le centre ville car obligé de prendre sa voiture pour s'y rendre. Problème de sécurité dans certaines stations . L'Est de la ville est oublié St Tronc, Saint Loup. Aucun accès pratique vers le centre Valentine ou le cinema les 3 palmes.
10	@60	CHARLES	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Le projet doit s'accompagner de parcs relais assez grands, sécurisés et de tarifs incitatifs. Prendre l'avis de la population (groupe d'habitants tirés au sort ou issus de collectifs et associations , ne pas faire de la concertation de façade.
11	E65	CHARLES DECHOUX	Favorable avec réserve(s)	Approuve la forte capacité de 1000 places du parc relais de la Gaye. Diverses proposition concernant l'amélioration de l'accessibilité et l'intégration du tram.
12	@71	JAUMARD	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	S'inquiété de la circulation automobile engendrée par une capacité de stationnement insuffisante . Demande de plans plus précis sur la circulation.
13	@72	MATTA	Neutre / demande de précision	Préfère le métro beaucoup plus rapide que le tram. Mais certains préfèrent ne pas circuler en sous-terrain et apprécient la climatisation qui n'est pas présente dans le métro. Espère que le parking DROMEL ne sera pas supprimé au bénéfice de l'entretien des trams.
14	E73	GENEVIÈVE TIMONER	Neutre / demande de précision	Les parcs relais Dromel et la Gaye seront-ils payants ? Seront ils requis en cas de grande manifestation (Foire, Palais des sports, Stade vélodrome) ?
15	@75	REMY	Favorable avec réserve(s)	Favorable au projet et à toute extension des TC. S'interroge sur le tracé : faible largeur du Bd Ste Marguerite, et doutes sur l'éventualité d'un prolongement vers la Rouvière ?
16	@77	BARELIER	Favorable	Développer le stationnement sécurisé pour permettre l'intermodalité. Assurer la priorité du tramway sur les voitures aux carrefours.

ACCESSIBILITE

	A	B	C	D
17	@93	GAY	Neutre / demande de précision	demande de précisions sur l'aménagement de la place CASTELLANE . Comment aller de la rue Maurel au bd Baille avec une poussette ?
18	@102	CARLEVARO	Favorable	Avis favorable sur l'extension pour desserte des hôpitaux
19	@107	CHEVALLEY	Favorable avec réserve(s)	Offrir des parkings relais qui permettent de stationner mais aussi de prendre le tramway pour la journée
20	@110	JOLY	Défavorable	Il faut DRASTIQUEMENT diminuer la place de la voiture en ville en mettant en place des moyens de transport collectifs et des modes doux.. Conteste la proposition de tracé.
21	@115	TAGLIANTE	Favorable avec réserve(s)	Ouvrir et sécuriser l'allée des Justes du parc du 26ème centenaire pour que l'arrêt Cantini Borde soit accessible au quartier Cap Est (3 000 personnes) pas seulement aux heures d'ouverture du parc.
22	@130	ALLARY SMTN Boucaud Pressing KUNZ	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Pressing KUNZ constate que sur 1201 p, pas un mot sur l'impact de cet aménagement sur le petit commerce. Quelles aides? Quels emplacements de stationnement? L'accès au parking Castellane sera-t-il identique ? Quelles études sur l'impact économique sur le commerce des réalisations précédentes (rue de Rome)
23	@132	BENICHOU	Favorable	Très satisfait du projet. Deux questions: la circulation sera-t-elle rétablie à double sens sur l'avenue Jules Cantini à la fin des travaux? Le bout de la rue Liandier, entre Roger Renzo et Cantini, sera-t-il enfin rétabli dans son sens descendant d'origine?
24	@133	VIGNAL	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Conteste les emplacements d'arrêt de bus repositionnés sur l'avenue de Toulon qui vont provoquer l'afflux d'usagers
25	E139	RONNIE ACHOUCH	Favorable	Favorable au projet phase 1 mais pas phase 2. inquiétude sur les trafics autour de la place Castellane.
26	@144	LAPÉBIE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Le parking relais de Geze est réservé aux abonnés annuels de la rtm et est presque vide .Cette situation découragent de prendre les TC. Phase 2 nord très importante et attendue.
27	@149	TAGLIANTE	Favorable avec réserve(s)	Ouvrir et sécuriser l'allée des Justes du parc du 26ème centenaire pour que l'arrêt Cantini Borde soit accessible au quartier Cap Est (3 000 personnes) pas seulement aux heures d'ouverture du parc.
28	@150	MARTIN	Favorable avec réserve(s)	Quelle solution pour les voitures pour compenser le passage du tram sur schoelching déjà très embouteillé ??
29	@153	SIDOLLE	Défavorable	Cabot défiguré. Saturation de travaux dans le 9ème. Doute sur l'implantation du parking relais de la gaye.
30	R162	PATRICK ANGELVIN	Neutre / demande de précision	Quelles règles de circulation et de stationnement sur la rue du marché
31	@163	LEGER	Défavorable	le tramway à dromel n'apporte rien, et sur les rues viton et le brix il va augmenter les embouteillages
32	@164	MOREL	Favorable	favorable, avec parkings relais
33	@169	TAGLIANTE	Favorable avec réserve(s)	Ouvrir et sécuriser l'allée des Justes du parc du 26ème centenaire pour que l'arrêt Cantini Borde soit accessible au quartier Cap Est (3 000 personnes) pas seulement aux heures d'ouverture du parc.

ACCESSIBILITE

	A	B	C	D
34	E172	Partenaire socio-éco	Favorable avec réserve(s)	Favorable, mais inquiétudes pour le fonctionnement des commerces du parc Sévigné, rue Le Brix, durant les travaux avec perte de chiffre d'affaire
35	@187		Favorable avec réserve(s)	Favorable mais tram trop lent. Metro plus cher mais plus performant. Les quartiers Est sont oubliés. Parkings relais nécessaires
36	E190	CHARLES DECHOUX	Favorable avec réserve(s)	doublon E65
37	E203	MARIE HÉLÈNE LE DREF	Favorable	Quartier sud, Dromel / la Rouvière saturé par le trafic. Parking et tram sont bienvenus
38	@211		Favorable	Bon projet pour l'accès au centre ville sans voiture et aux centres commerciaux. Attente phase 2 pour accès grand littoral.
39	@212	BRUNO	Favorable	Donne accès à nombreux pôles Hôpitaux, EDF, Inerme, Urssaf
40	@232	BERDOUD	Favorable avec réserve(s)	Demande arrêt à Allar. L'arrêt de zoccola a déjà le métro.
41	@235	FIZE	Favorable avec réserve(s)	Domage que l'arrêt Allar de soit pas retenu malgré la campagne de promotion de l'îlot Allar (logements, école, bureaux).
42	@238	ALIANE	Favorable avec réserve(s)	Passage du tram trop éloigné de Smartseille et des nouveaux projets. La rue André Allar a besoin d'un arrêt. Celui de Zoccala est inutile près de Geze.
43	R243	Association	Défavorable	Opposé à la mise en place d'un banc continu qui bloque le passage et va être vite dégradé. Assurer accès pompiers sur ELDORADO (IGH). Inquiétude sur la circulation rue Fiolle ou se trouve l'accès au P de l'immeuble. Supprimer le stationnement pour une voie plus large.
44	@249	LEVRIER DIT D'ESCLERCS	Défavorable	Ce serait mieux de faire un métro pour ne pas supprimer l'une des 2 grande routes qui sort de Marseille par le sud.
45	@251	PALLESI	Favorable	Bouffée d'oxygène pour Marseille, donne un accès aisé aux hôpitaux et CRAM, va diminuer la voiture et le bus
46	@253	BAC	Favorable	Se réjouit du projet extension Sud jusqu'à la Gaye, quartiers très mal desservis avec seulement le bus.
47	@254	PALMERI	Favorable	Urgence de l'extension sud, quartiers démunis de TC
48	@258		Favorable	Effet bénéfique pour réduire le trafic en centre ville, libérer des espaces pour les modes doux, réduire les nuisances (parc du 26, Schloessing, et doter les quartiers sud d'accès au centre-ville.
49	@259		Favorable	Projet favorable au TC pour les habitants éloignés du métro au Sud. Bon pour l'environnement du Parc du 26ème et pour la destruction de la passerelle
50	@261	FESQUET	Défavorable	La modification du trafic autour de la place Castellane va asphyxier le quartier (rue Jean Fiolle, rue d'Italie, rue Edmond Rostand). Incidence du projet sur le trafic av Cantini, Schloessing, av Aviateur Lebrix et Michelet. Le projet marque l'enterrement de la place Castellane avec la fermeture de commerces.
51	@267	FABRE	Favorable avec réserve(s)	prévoir une station en haut de la rue Charles Allée pour que l'école public soit dignement desservie.

ACCESSIBILITE

	A	B	C	D
52	R275	Association	Défavorable	Opposé à la mise en place d'un banc continu qui bloque le passage et va être vite dégradé. Assurer accès pompiers sur ELDORADO (IGH). Inquiétude sur la circulation rue Fiolle ou se trouve l'accès au P de l'immeuble. Supprimer le stationnement pour une voie plus large.
53	R280		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Inquiétude sur le fonctionnement du P de la Gaye. Circulation déjà difficile.
54	R284		Favorable	Consultation du projet rue Augustin Aubert, que tous les accès aux lotissements soient maintenus
55	R285		Favorable	Dossier difficile à lire mais avis favorable pour que les marseillais utilisent plus les TC et moins de place aux voitures.
56	R286		Favorable	Projet nécessaire mais il faut arrêter de construire et respecter le calendrier des travaux
57	R287		Neutre / demande de précision	Trop de voies privées pour descendre sur Michelet depuis Joseph Aiguier, ou pour rejoindre bd Ste Marguerite par la rue Aubert. C un enfer
58	R288		Neutre / demande de précision	Qu'elles sont les règles de circulation de la rue du Marché et qu'est-il prévu pour le stationnement dans le quartier ?
59	@296	JACQUINET	Favorable	Augmenter la capacité des P relais. Jonction avec la L2 avec P 2000 places
60	@299	MANTE	Favorable	Un passage à travers le parc permettrait d'accéder au tram alors que l'hiver, le parc ferme ses portes à 17h45. Développer les PR à la Capelette pour permettre de prendre le TC.
61	@301	REICHERT	Favorable	Totalement pour cette extension nécessaire pour l'accès aux soins (Institut Paoli calmettes, sainte marguerite, salvator) et pour un accès plus simple au centre ville.
62	E302	MARYSE BUISSON Association	Défavorable	refuse la modification de la circulation de la rue de Rome vers la rue Sainte Victoire qui va engendrer des difficultés et des risques pour les enfants
63	@305	USR CGT 13	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	L'Union Syndicale des Retraités CGT des Bouches du Rhône demande que les transports soient gratuits pour les retraités. S'interroge sur la station La Gaye et le parking relais, qui semblent prendre largement sur l'emprise de l'hôpital Sainte Marguerite.
64	@307	PEDEVILLA	-	Démarrer les travaux par le sud Dromel/la Gaye avant Castellane/dromel. Réaliser des parking relais gratuits.
65	@314	MAFFRE	Défavorable	Faire des parc relais et des trams qui rejoignent les stations de métro, sans doublon.
66	@322	MARTINAUD	Défavorable	Avis négatif sur le plan écologique (Emission Carbone, ondes, impact sur circulation. Choix du tramway comme mode de transport, remis en question. BHNS moins polluants
67	@324	GOMARD	Favorable	Favorable pour la desserte des hôpitaux
68	@338	ANIZAN	Neutre / demande de précision	Evoque les problèmes de circulation au carrefour de la rue charles Allé / Cantini

ACCESSIBILITE

	A	B	C	D
69	@339	GROSSMITH	Défavorable	Le tramway trop lent et trop encombrant. La ville a d'autres priorités : développer le réseau métro dans les quartiers défavorisés
70	@341	BOURNOVILLE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	S'inquiète de l'impact du projet en terme de circulation et stationnement sur les rues sainte victoire et saint Sebastien (Circulation importante liée au collège St Joseph)
71	@345	JACQUINET	Favorable	favorable , demande prolongement à la L2 avec parc relais , recommande la sobriété dans la réalisation des travaux
72	@350	BLEHAUT	Favorable avec réserve(s)	requalification du cours P.Puget
73	@353	BONACCHI	Favorable	Tramway plus rapide et moins polluant que le bus, plus accessible que le métro pour les personnes handicapées et les poussettes d'enfants, moins cher à la collectivité que le métro.
74	@359	STROH	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	développer les pistes cyclables et les trottoirs au détriment des voitures
75	@362		Défavorable	la ligne va accroître l'insécurité en ville
76	@365	AIT MOKRANE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Questions sur le stationnement, sur le calendrier des travaux, sur la sécurité, sur le nettoyage, sur le bruit, etc.. Demande de réunion avec les conseils syndicaux de l'avenue Cantini
77	@366	BOULAINSEUR Brasserie le grand café	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Brasserie du Prado inquiète sur l'avenir de la terrasse de son établissement
78	@367	CHAPUIS	Favorable avec réserve(s)	Favorable au projet et surtout à la piétonisation et requalification de la place Castellane actuellement inaccessible aux piétons : trottoirs ridicules est occupés par les très nombreux restaurateurs. La place sans voiture ni scooter sera un plus .
79	@368		Favorable avec réserve(s)	favorable mais ne pas céder au lobby des automobilistes qui conduit à réaliser les piste cyclables sur trottoirs. Il faut que les pistes soient sur chaussée et libèrent les trottoirs.
80	@373	ROUDIL	Favorable avec réserve(s)	Favorable mais demande de déplacer la station de l'entrée du parc du 26ème qui est prévu à l'endroit où le trottoir est le plus étroit. Placer l'arrêt en amont de la rue du gaz et après la rue blanche
81	@395	LAUZON	Favorable	Favorable mais dans l'attente de l'extension du réseau Nord. Demande que le parc relais soit disponible 7 jours /7
82	E402	CABINET DEMEESTÈRE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Interrogations sur la circulation et le stationnement rue Sainte-Victoire- rue de Rome- rue Maurel- rue Fiolle - rue Edmond Rostand - rue Saint Suffren - place Castellane et sur les modifications induites par le projet
83	@403	BOULAINSEUR Mairie 15/16	Favorable	Mairie de secteur du 15/16 est favorable au projet mais s'oppose à l'éventualité d'une plateforme commune voiture/tram au niveau de la traverse du bachas et de la rue du marché. Demande un bilan sur les places de stationnement qui reste imprécis dans le dossier
84	@404		Favorable avec réserve(s)	Favorable, mais exclure l'enrobé noir sur les trottoirs, invivable et complètement contraire à la réduction des îlots de chaleur dans la ville.

ACCESSIBILITE

	A	B	C	D
85	@410		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	S'inquiète de l'aménagement des contre allées du Prado et sur les conflits d'usage qu'il risque d'entraîner entre piétons , les pistes cyclables et le marché
86	E424	STEPHANE COPPEY Association	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Projet concoure à l'amélioration des TC mais aucune étude comparative n'est présentée pour justifier le choix du tracé. Aurait pu être étudié par ex : Castellane / St Loup et Prado / Blancarde. Le projet ne présente pas de logique de réseau. Il reste déconnecté de son environnement. Prendre en compte la ZFE
87	@445	DE CESAR	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Fortes nuisances sur Cantini . Demande sur le calendrier des travaux et les nuisances.
88	@448	ESTEVE	Favorable avec réserve(s)	Avis positif, sauf sens de circulation des voitures de Ferrié vers Rège en sens unique
89	@449	GALAGAIN	Favorable	Avis favorable, mais réservé sur les pistes cyclables servant de parkings pour les voitures, Demande de parkings souterrains à prix réduit pour les résidents
90	@454	PEYRON	Favorable avec réserve(s)	Offrir des parkings nombreux et sécurisés. Apaiser la circulation en centre ville et organiser l'occupation de l'espace pour un partage harmonieux entre piétons/voitures/vélos/transports en commun
91	E471	CHRISTOPHE SOGLIUZZO Elu / collectivité	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Plusieurs observations tout au long du tracé, sur divers sujets à traiter : prolongement demandé extension nord phase 1 vers abattoirs et école de la deuxième chance points particuliers de rues ou places à traiter.
92	@475	LEROY	Favorable	Bon projet avec mesures encourageant l'accès aux parkings relais et au covoiturage à apporter
93	E484	JULIEN CABASSU Clinique vétérinaire	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Clinique vétérinaire au Prado demande le maintien de son accès au parking, indispensable à son activité (dépose des animaux au parking)
94	R486	PATRICK ANGELVIN	Favorable	Habitant satisfait du projet et de ses arrêts rue Salengro.
95	E489	RÉDA BOUDRAR Conseil syndical général de la résidence Château Sec (9e)	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Opposition des habitants de Château Sec à la structure de 4 étages du Parc Relais de la Gaye qui va détruire leur environnement. Au départ 100 places au sol, maintenant 1000....Ne pas concentrer les trafics sur 1 point, équilibrer les TC et les parc relais sur toute la ville.
96	@492	BOUDRAR Conseil syndical général de la résidence Château Sec (9e)	Favorable avec réserve(s)	Château Sec demande l'abandon de la superstructure métallique démesurée de la gaye qui va défigurer le quartier . Privilégier les TC et les Parcs relais de moyenne dimension répartis sur la ville.
97	C498	Association	Favorable	Demande le déplacement des stations du Rouet et de Capelette (proche du projet cinema). Déploire que le projet Blancarde, Timone, Capelette, Dromel ne soit pas évoqué alors qu'il figure dans PDU 2023. Idem pour le métro à St Loup qui stagne depuis 20ans.
98	@504	SYLVIE	Défavorable	Fort impact du projet sur la rue Ste Victoire et la rue St Sébastien qui vont canaliser tout le trafic. Insécurité pour les piétons, face aux vélos, scooter, trottinette. Le projet rétrécit l'espace de chacun. Rejette l'aménagement de la place Castellane

ACCESSIBILITE

	A	B	C	D
99	R507	Partenaire socio-éco	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Restaurateur voit sa terrasse amputée de 40% par le projet (Prado/rue Fiolle), demande un décalage du projet pour préserver sa terrasse.
100	R508	Association	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Association 30 commerces du Prado, constate qu'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.
101	R510	CABINET TECHNIQUE MAIRIE 9/10	Favorable	La mairie alerte sur divers points dont : les risques d'engorgement de la circulation, le maintien de stationnement à certains emplacements précis.
102	R527		Favorable	Souhaite que le tram passe mais regrette que l'aménagement empiète sur le parc, et réduise le stationnement déjà très difficile
103	R529	Partenaire socio-éc	Neutre / demande de précision	Quel impact sur les commerces et sur les terrasses du Prado ?
104	R530		Neutre / demande de précision	Pourquoi circuler au milieu des arbres au débouché de la rue Falque? Quelle place pour les piétons, les arbres, les terrasses ?
105	R535		Défavorable	Refuse le projet qui va empêcher le fonctionnement normal de son restaurant Bd du PRADO
106	R539		Neutre / demande de précision	Problème de stationnement dans les parkings relais : vols, insécurité, et encore quand il y a de la place.

PHASE TRAVAUX

	A	B	C	D
1	REQUETES SUR LA PHASE TRAVAUX			
2	N°	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	@7	PELAPRAT	Favorable avec réserve(s)	Favorable au projet. Tellement de retard à rattraper
4	@11		Favorable	Garantir une livraison par tranche d'avancement (terminus temporaire) Joindre et coordonner les efforts efficacement avec les autres chantiers (notamment le boulevard urbain sud)1/ Désolidariser les avancements côtés NORD et SUD pour ne pas engendrer de retard de livraison de part ou d'autre
5	@60	CHARLES	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Concevoir, piloter et suivre le projet en collaboration avec un groupe d habitants. Ne pas faire de la concertation de façade mais prendre en compte leurs avis
6	@74	PRIMI	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Demande d'inverser le sens de circulation de la rue Liandier pour rejoindre le Prado, pour alléger la circulation sur Cantini et Schloessing
7	@130	ALLARY SMTN Boucaud Pressing KUNZ	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Pressing KUNZ avenue Cantini demande aménagement d'un dépose minute et maintien de l'accès au parking Castellane, pour le fonctionnement de son activité qui va être fortement impactée durant la phase travaux.
8	@151	MARTIN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Quand le tram ne sera pas encore raccordé jusqu'à Ste Marguerite, sera-t-il fonctionnel sur Schloessing. Dans ce cas comment seront gérés les stations provisoires ?
9	E172		Favorable avec réserve(s)	Inquiétudes pour le fonctionnement des commerces du parc Sévigné, rue Le Brix, durant les travaux avec réduction du stationnement et perte de chiffre d'affaire.
10	@174	JEQUEL	Favorable avec réserve(s)	Encore des années de travaux pour un bénéfice limité. Quelles aides aux commerces qui risquent d'être fortement impactés par la phase travaux.
11	@206	FAUVEL	Favorable	Rattraper le retard. Réaliser les 2 phases et même d'autres lignes de tram en un seul chantier.
12	@217	CORNET	Neutre / demande de précision	Questions sur les travaux , les échéances et la position des stations.
13	@273	GIOCANTI Clinique Saint Martin Sud	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Craint les impacts du projet sur la clinique St Martin Sud: emprise du projet sur les espaces verts, risques de nuisances. Souhaite débattre de mesures compensatoires.
14	R277		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Demande à préciser la date des travaux pour la gestion de son commerce (Culmination) av Cantini étroit
15	R286		Favorable	Projet nécessaire mais il faut arrêter de construire et respecter le calendrier des travaux
16	@322	MARTINAUD	Défavorable	Choix du tramway comme mode de transport, remis en question avis négatif sur le plan écologique

PHASE TRAVAUX

	A	B	C	D
17	@365	AIT MOKRANE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Suppression d'une partie du parc et nuisances pour les riverains : bruit, poussière, stationnement, circulation. Demande d'être informé du calendrier des travaux.
18	@373	ROUDIL	Favorable avec réserve(s)	Favorable mais déplacer la station du parc du 26 eme
19	@445	DE CESAR	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Demande des informations sur le délai des travaux rue cantini., la nouvelle configuration du parc du 26è centenaire, et le sens de circulation
20	@457		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Question sur les délais de travaux, Il faut doubler des fréquences de bus et de métro dans marseille
21	@479	PROTON	Favorable avec réserve(s)	Mettre en place un schéma de circulation durant la période de travaux, pour les voitures, pour les piétons, comme pour les vélos.
22	@503	HURON	-	Inquiet des impacts de la destruction du quai actuel vibrations et stabilité des immeubles. Toute la circulation passera désormais par les rues Ste Victoire et St-Sébastien, 2 rues étroite avec plus de 900 collégiens. Problème de sécurité
23	@504	SYLVIE	Défavorable	Fort impact du projet sur la rue Ste Victoire et la rue St Sébastien qui vont canaliser tout le trafic. Insécurité pour les piétons, face aux vélos, scooter, trottinette. Le projet rétrécit l'espace de chacun.
24	@505	JACQUET	Défavorable	Concertation très insuffisante. L'arrivée sur le BUS n'est pas prête. Opposé au projet du Parc Relais de la Gaye qui va entraîner des nuisances à la résidence du Château Sec additionnée aux nuisances du BUS. Demande concertation avec les habitants.
25	R533		Favorable avec réserve(s)	Demande d'assurer le maintien de l'accès au garage durant les travaux

PHASE EXPLOITATION

	A	B	C	D
1	REQUETES SUR LA PHASE D'EXPLOITATION			
2	N°	NOM	ORIENTATION	SYNTHESE
3	@20	LANDREAU	Favorable avec réserve(s)	La circulation sur Cantini est très difficile (une seule voie et des voies adjacentes à sens unique). Il faut prévoir des tracés alternatifs pour éviter que le quartier soit asphyxié.
4	@390	DUCREUX	Défavorable	Bilan écologique du tram remis en question du fait de l'impact des travaux d'infrastructure, des émissions de carbone, des ondes électromagnétiques, des impacts du report de la circulation sur d'autres voies.
5	@60	CHARLES	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Prendre l'avis des habitants : groupe tiré au sort, associations ou collectifs et les appliquer.
6	@104	DIAZ	Défavorable	Avis défavorable appuyé sur un sentiment de fraude dans les transports publics en exploitation
7	@108	DOUALLA	Favorable avec réserve(s)	Exploitation ultérieure avec tram prioritaire sur les voitures,
8	@113	JANEAU	Favorable	Offre moins performante que le métro (vitesse commerciale). Obstacles aux intersections et sur la voie
9	E126	RAYMONDE NATALINI	Défavorable	Contre le projet en raison des fraudes et des incivilités.
10	@133	VIGNAL	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Actuellement ça fonctionne sur rue du Rouet. déplacement des arrêts de bus (3 lignes concernées) avenue de toulon à réétudier.
11	@177	MILLIARD	Favorable avec réserve(s)	Gérer la priorité du tramway dans la circulation. Les stations sont trop nombreuses : regrouper Aubert/Ganay et Viton/Le Brix en une seule station
12	@180	MESSICA	Favorable	Plus de tram la nuit entre 2h et 5h.
13	R186		Défavorable	Conteste le recul du marché, l'usage de la contre allée pour les grands bus, et le report de l'espace piéton sur Castellane en plein soleil alors que le Prado est bien ombragé. Favorable à un mobilier urbain de meilleure qualité.
14	@204	LEBLOND	Favorable	Excellent projet sous réserve aménagements paysagers et protection acoustique
15	@208	BEKMEZIAN	Favorable	Projet nécessaire; Doit réduire l'utilisation de la voiture
16	@209	REYNIER	Favorable	Projet nécessaire pour accès pour personnes à mobilité réduite. Réduira les voitures
17	@210	BEKMEZIAN	Favorable	Accès au tram plus facile que métro (escaliers). Effet bénéfique pour réduire les voitures
18	@226	HERVE	Favorable	Que les marseillais se réapproprient leur ville autrement qu'en voiture.

PHASE EXPLOITATION

	A	B	C	D
19	@228	BRITTEN	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Exiger la même qualité de traitement des stations au Nord et au Sud.
20	@232	BERDOUD	Favorable avec réserve(s)	Demande arrêt à Allar. L'arrêt de zoccola a déjà le métro.
21	@235	FIZE	Favorable avec réserve(s)	Domage que l'arrêt Allar ne soit pas retenu malgré la campagne de promotion de l'îlot Allar (logements, école, bureaux).
22	E236	ANGILERI ANTOINE	Favorable	Le tram permettra de désengorger. Trop de voitures.
23	E242	JOSIANE MELIA	Favorable	Moins de circulation, moins de pollution. Que les gens délaissent leur voiture ;
24	C240		Favorable avec réserve(s)	Demande que les quartier Menpenti, Rabattu, Cap Est déjà coupés en deux par autoroute aient accès au tram par le parc (voie piétonne, ouverture aux heures du tram).
25	@245	CARINI	Neutre / demande de précision	Inquiétude sur l'impact du projet sur les commerces et sur les autres moyens de TC
26	@250	SANTULLI	Favorable	Fermer le métro vieux et puant et développer tram et bus électriques. Quand vers St Just et Chute-lavie ?
27	@255	COLLARD	Défavorable	Préfère des petits bus électriques avec fréquence. Le tramway est inconfortables, attente longue, pas de surveillance, commerces sinistrés, très cher.
28	@268	FABRE	Autres	Demande une voie 2 roues motorisée pour éviter les scooters sur les trottoirs de la rue du Rouet
29	@273	GIOCANTI Clinique Saint Martin Sud	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Craint les impacts du projet sur la clinique St Martin Sud: emprise du projet sur les espaces verts, risques de nuisances. Souhaite débattre de mesures compensatoires.
30	R274		Défavorable	Conteste le recul du marché, l'usage de la contre allée pour les grands bus, et le report de l'espace piéton sur Castellane en plein soleil alors que le Prado est bien ombragé. Favorable à un mobilier urbain de meilleure qualité.
31	R279		Favorable	Très belle opération pour désengorger la place Castellane
32	R282		Défavorable	Tram bruyant additionné aux voitures va entrainer de fortes nuisances. Peu de détail sur av Aviateur Febrix.
33	E292	LOUIS NYER	Favorable	Le projet améliorera sensiblement l'infrastructure interurbaine de Marseille qui accuse un fort déficit dans ce domaine , avec moins de voitures en ville et des aménagements de qualité. A mener sans retard.
34	@297	PICCA	Défavorable	Tram inutile. Proche métro, capacité réduite et nuisances sonores et esthétiques. A réserver aux quartiers moins denses et sur tracé pentus

PHASE EXPLOITATION

	A	B	C	D
35	@322	MARTINAUD	Défavorable	Choix du tramway comme mode de transport, remis en question avis négatif sur le plan écologique
36	@337	MIRTO	Favorable avec réserve(s)	nuisance de bruit sur rue Augustin Aubert à évaluer
37	@365	AIT MOKRANE	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Bruit à prévoir et isolation phonique : quelle aide pour les copropriétés ?
38	@432	MORAN	Favorable	Quelle sont les techniques anti bruit utilisées ?
39	@437	PEYVEL Fleuriste	Favorable avec réserve(s)	Document indique la suppression du kiosque à fleurs supprimé au 1 avenue du Prado. Pas d'indication sur un nouvel emplacement aux abords de la place castellane
40	@457		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Doubler les fréquences des TC dans marseille
41	@481	CCI métropolitaine Aix Marseille Provence	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	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
42	R507		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Restaurateur voit sa terrasse amputée de 40% par le projet (Prado/rue Fiolle), demande un décalage du projet
43	R508		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Association 30 commerces du Prado, constate que qu'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.
44	@512	NATHAN	Favorable avec réserve(s)	Améliorer la fréquence des tramway pour inciter à les prendre, la semaine, le We avec des billets Tram/parking.
45	E514	FREDY BRUNO bar	Favorable avec réserve(s)	Idem R524
46	@517	CCI Aix Marseille Provence	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Les impacts économiques du projets sont tels, que la CCIAMP demande des études et des réunions de travail thématiques avant toute poursuite du projet.
47	R518		-	Très inquiet sur l'avenir réservé au kiosque du Prado, rayé du projet. Sera-t-il déplacé, et où ? N'a jamais été contacté.
48	R519		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Kiosque à journaux du Prado très inquiet souhaite en savoir plus sur son avenir ?
49	R520		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Très inquiet sur le devenir de son établissement au début du Prado.

PHASE EXPLOITATION

	A	B	C	D
50	R521		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Inquiétude pour son activité de restaurant, pour les livraisons avec le nouveau schéma de circulation et sur le maintien de sa terrasse.
51	R522		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Inquiétude sur le maintien de terrasse de restaurant.
52	R523		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Peur de perdre sa terrasse de restaurant avec le schéma de circulation. Quel accès pour les livraisons
53	R524		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Craint un afflux de piéton à l'arrêt Rouet et demande le déplacement de sa terrasse.
54	R528		Favorable	Très satisfait du projet. Transport plus pratique.
55	R531		Favorable avec réserve(s)	Refuse le banc devant l'immeuble Eldorado, s'inquiète de l'accès a son parking rue fiole
56	R532		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	Demande la création d'une terrasse dans le cadre de la création de la station 26 eme centenaire
57	R534		Défavorable	Abandonner le projet qui impacte son établissement Bd du PRADO

**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**

Procès-verbal de synthèse

Jean-Claude REBOULIN Président

Catherine PUECH

Jean-Marc IENNY

16 octobre 2020

Et mémoire en réponse à la commission d'enquête

30 octobre 2020

Indice	Date	Modification	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
A	28/10/2020	1 ère édition	ELE	JID	BRN

Projet	Emetteur	Type de document	Phase	N° Ordre	Indice
TNS1	DIR	NOT	GEN	0024	A

Sommaire

1 - Contexte et déroulement de l'enquête	4
2 - Dépouillement des contributions et méthodes d'analyse	4
3 - Thème doublons.....	5
4 - Thème itinéraires alternatifs	8
5 - Thème vélo.....	11
6 - Thème espaces verts	26
7 - Thème accessibilité, circulation.....	29
8 - Thème clivage Nord /SUD.....	32
9 - Thème exploitation, nuisances	33
10 - Thèmes travaux phasage	38
11 - Thème forme et présentation.....	39
12 - Thème transversal devenir des activités économiques.....	40

1 - Contexte et déroulement 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. L'enquête s'est déroulée du lundi 7 septembre 8 h 30 au vendredi 9 octobre à 16 h 30 soit 33 jours consécutifs dans les 5 lieux définis :

-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.

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 registre et s'exprimer en toute sérénité.

2 - Dépouillement des contributions et méthodes d'analyse

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 est la suivante :

-145 se prononcent favorablement,

-136 sont favorables avec des réserves

-91 sont défavorables

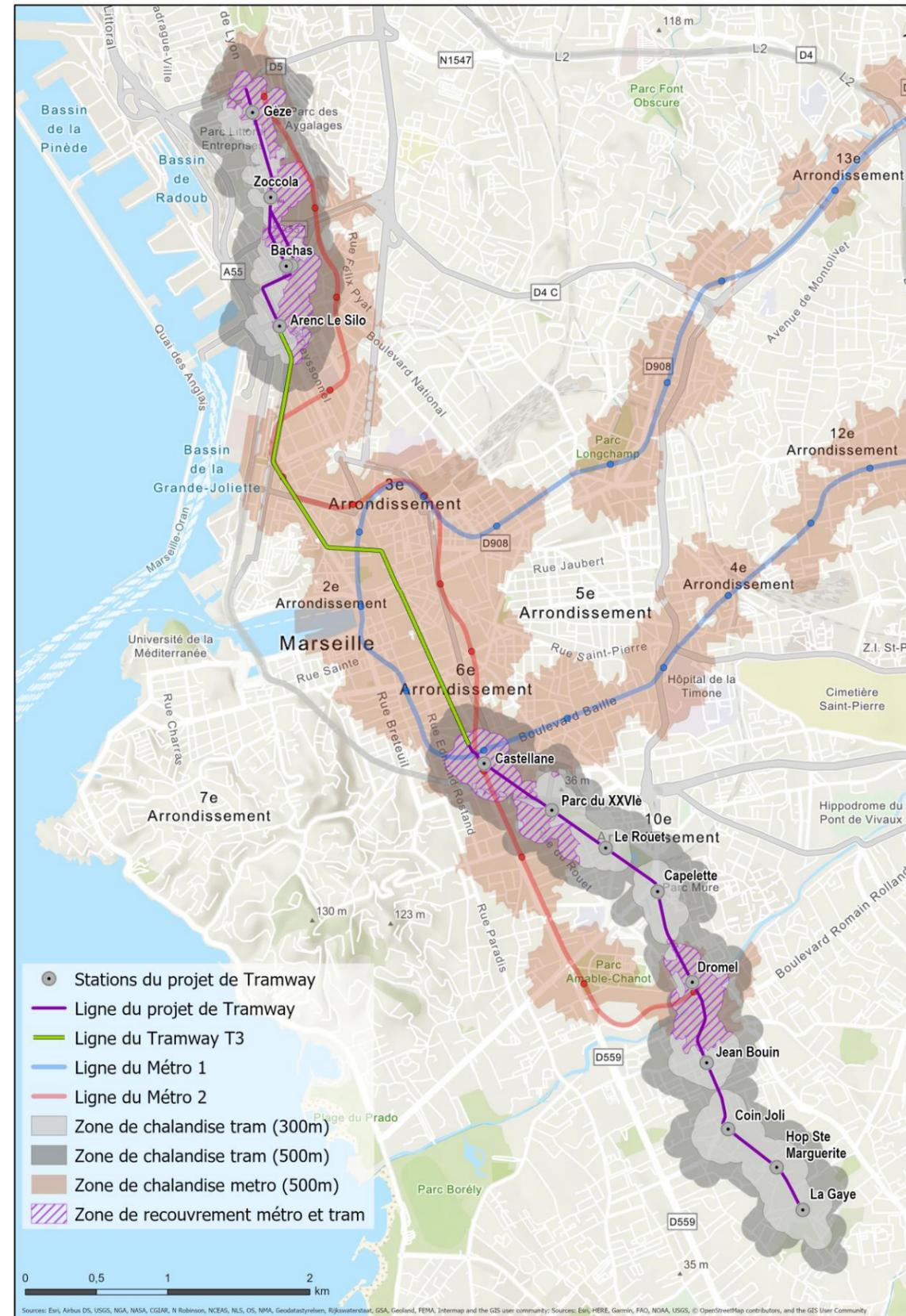
-164 sont neutres

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.

Certaines contributions comportent plusieurs thèmes, ou plusieurs questions, pour simplifier l'analyse nous avons limité à 4 le nombre de question par contribution, et chacune d'entre elle, appelées requêtes, sont analysées séparément ce qui explique qu'il y a plus de requêtes que de contributions écrites.

3 - Thème doublons

<p>Plusieurs contributions regrettent le doublon avec le Metro sur plusieurs parties du tracé, au-delà de la référence au PDU, que pouvez-vous répondre ? Afin de mieux préciser la question, il s'agit notamment</p> <ul style="list-style-type: none">- Du doublon en extension nord entre Arenc et Gèze, avec le métro.- Du doublon en extension sud, entre Castellane et Dromel. <p>D'autres contributions demandent : ne peut-on pas mettre les financements ailleurs que dans les travaux en doublons. Qu'en pensez-vous ?</p>	<p><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></p> <p>Ce projet d'extension nord et sud du réseau de tramway de Marseille s'inscrit dans une stratégie urbaine et de mobilité globale sur l'ensemble du territoire de la Métropole, en cohérence avec les actions du Plan de Déplacements Urbain (PDU) 2013 – 2023, du PDU 2020 – 2030 et de l'Agenda de la mobilité approuvé par la Métropole en 2016.</p> <p>Ce projet est à considérer comme une première étape d'un plan d'actions visant à développer une offre structurante de transport à l'échelle du territoire. Cette première phase est une condition indispensable pour réaliser ensuite les autres phases d'extension du réseau inscrites dans les documents de planification du territoire. Ce projet s'inscrit ainsi pleinement dans une perspective d'une part d'une phase 2 (projet présenté dans l'étude d'impact du projet), apportant un prolongement au nord vers La Castellane via le Lycée Saint Exupéry et au sud vers La Rouvière, qui fera prochainement l'objet d'une concertation publique, d'autre part d'une desserte en tramway entre Dromel et La Blancarde et de la rue de Rome vers la place du 4 septembre.</p> <p>Ainsi, ces futures extensions ont participé au choix des interconnexions entre le réseau de tramway et de métro avec (i) la station de tramway Gèze qui permettra un accès rapide et efficace au métro depuis les secteurs plus au nord à termes et (ii) celle de Sainte Marguerite-Dromel qui permettra aussi une interconnexion avec le métro et un accès rapide au métro depuis le sud. Ces interconnexions participent ainsi à la hiérarchisation des lignes du réseau conduisant à la complémentarité des systèmes de transport (le métro qui permet de parcourir de grandes distances rapidement, le tramway qui permet d'avoir un maillage de surface plus restreint tout en gardant une grande capacité de transport et une grande qualité de service, le réseau de Bus à Haut Niveau de Service assurant un service qualitatif avec une moindre capacité et le réseau de bus permettant de compléter la desserte fine du territoire).</p> <p>Par ailleurs, le tracé d'un système de transport de type tramway est contraint par les emprises disponibles dans le tissu urbain d'une part et par la nécessaire continuité de l'infrastructure (plateforme tramway) d'autre part. Ainsi, les études préliminaires justifient le choix de ce corridor par le tissu urbain traversé et les emprises de voiries nécessaires, ainsi que par les nombreux projets d'aménagement urbains en cours ou à venir à proximité, qui généreront une nette augmentation de la population et de créations d'emplois. Le projet se développe dans le périmètre du corridor défini au travers des documents de planification et des études préliminaires.</p> <p>Ce projet présente également des objectifs de desserte propre et notamment le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires de la politique de la ville. Au nord, les quartiers prioritaires dans l'ère d'influence du projet sont : St Mauront / Bellevue, St Lazare / La Villette, des projets ANRU St Mauront et Centre nord et d'anciens bassins de proximité Contrats Urbains de Cohésion Sociale (CUCS) Les Crottes, La Calade, La Cabucelle, Jean Jaurès / Le Canet, Arenc / Fonscombles. Au sud, sont desservis les bassins de proximité anciennement CUCS La Cravache, Capelette / Pont de Vivaux, Cours Julien / Plaine Lodi.</p> <p>Au nord, ce projet a en particulier bénéficié de l'opportunité de développement offerte par le contexte de mise en œuvre de l'Opération d'intérêt National d'Euroméditerranée dans ce secteur. L'accompagnement du développement et l'inscription du système de transport dans la programmation de la zone a permis de développer une véritable cohérence entre le projet urbain et le projet transport tout au long de l'axe tramway.</p> <p>Au sud, ce projet desservira des bassins d'emplois et de vie majeurs de l'agglomération marseillaise et de grands équipements de rayonnement métropolitain (le parc du XXVI^e centenaire, le Palais de la Glisse, le Palais des sports, le Stade Vélodrome et l'ensemble des Hôpitaux sud (St Marguerite, Paoli Calmette, le centre Cardio Vasculaire Cantini). Il concourt aussi au futur développement de la ZAC de la Capelette.</p> <p>Par ailleurs, si les tracés de ces extensions peuvent paraître proches du métro, nonobstant le besoin de ces infrastructures pour développer les autres phases d'extension du réseau, le projet apporte un complément de desserte significatif par rapport à la desserte actuelle du métro. Ces zones complémentaires desservies sont illustrées dans le schéma ci-après. Sur la partie Sud, les zones de recouvrement sont majoritairement au niveau des points de connexion entre le tramway et le métro (Castellane et Dromel). Le reste du tracé offre de nouvelles perspectives de déplacement aux populations.</p> <p>Sur la partie nord, l'ensemble de l'ouest du tracé permet à de nouvelles populations d'être desservies par un système de transport structurant. En complément, comme cela a pu être indiqué ci-avant, l'intérêt de l'extension au nord est également de permettre l'extension de la ligne vers le nord et vers le secteur de la Castellane.</p>
---	---



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

Ce projet vise ainsi à proposer une nouvelle offre de service plus efficace, pouvant inciter le report modal depuis la voiture particulière vers le réseau de transport en commun ou d'autres modes plus actifs comme la marche et le vélo. La promotion de l'intermodalité est l'une des volontés fortes de ce projet, grâce à l'organisation et à la cohabitation harmonieuse des modes actifs (vélo, marche), des transports en commun (bus, tramway, métro) et l'aménagement de parkings relais. Le tramway est alors à considérer comme complémentaire au métro et non pas concurrentiel.

Le tramway déjà existant a permis d'éviter la saturation du réseau de métro et en particulier le métro M2 dans les secteurs centraux et de le rendre plus performant et efficace. Le projet d'extension du tramway permettra également de décongestionner le métro M2 dans le secteur de la place Castellane jusqu'à Dromel, section actuellement la plus chargée (étude de modélisation, Nostram, 2018). Il est à noter également que le tramway, de par une distance entre stations (environ 450 mètres) plus réduite que le métro, offre une desserte plus fine des quartiers traversés et favorise donc le choix des transports en commun par les usagers.

Enfin, il est important de préciser que le tramway est un vecteur d'amélioration du cadre de vie, par le rééquilibrage de l'espace public au profit des modes actifs (piétons, vélos...) et des transports en commun, et par la requalification urbaine induite de façade à façade tout au long du tracé. Au nord, le tramway traverse un secteur anciennement industriel en mutation profonde, marqué par l'omniprésence de la voiture et ne laissant que peu de place à la nature, à la marche et aux cycles. Le projet de tramway, associé au renouvellement urbain d'Euroméditerranée II, propose un changement de cap au regard de la situation actuelle par un verdissement des axes apportant la nature en ville mais également l'ombre, la fraîcheur et incitant à la déambulation piétonne. Au niveau de l'extension sud, le parti pris s'oriente là encore vers un verdissement systématique des corps de rue traversés et une structuration paysagère plus forte, cadencée et tramée par rapport à la situation actuelle. Le projet transforme, renforce ou recompose aussi les places qu'il traverse, telles que les places Castellane et du Général Ferrié.

Les priorités dans les projets identifiés répondent à des choix politiques, financiers et techniques permettant de mettre en œuvre les plans d'actions des documents de planification. Nous pouvons souligner à nouveau que ce projet d'extensions nord et sud phase 1 du réseau de transport en commun est une phase impérative pour d'autres extensions souhaitées par certains contributeurs. D'une part, le projet d'extensions nord et sud phase 1 est indispensable à la réalisation de l'extension globale vers le nord (jusqu'à la Castellane). D'autre part, le dépôt de tramway actuel (Saint Pierre), est actuellement saturé et ne peut bénéficier d'aucun projet d'extension supplémentaire. Ainsi, toute nouvelle extension nécessite la création d'un nouveau dépôt d'une surface de 2 à 3 hectares. Ainsi, dans les projets identifiés, seul l'extension sud de la place Castellane à la Gaye permettait la création d'un dépôt, situé à Dromel sur l'emplacement du Parking Relais actuel de Dromel.

Ce projet doit donc être le fer de lance d'une politique volontariste sur les projets de transport dont un certain nombre ont fait l'objet de délibération en conseil métropolitain (Extensions nord et sud phase 2, Extension vers la place du 4 septembre, Prolongement du métro vers l'Est depuis Dromel).

En conclusion, la proximité sur certaine partie du tracé est le résultat de la construction du réseau initial ayant fait l'objet au moment de sa création d'une enquête publique et d'une déclaration d'utilité publique. Ce réseau existant contraint ainsi les points de départ des extensions pour permettre une interconnexion du réseau de tramway et une mutualisation des moyens. Le tracé du tramway répond donc aux documents de planification en proposant la desserte de nouveaux territoires, l'accompagnement de certaines opérations de développement urbain et une cohérence du réseau de transport visant à équilibrer les différents modes.

4 - Thème itinéraires alternatifs

<p>Souvent les mêmes que ceux qui contestent les doublons souhaitent des prolongations ou d'autres priorités, en particulier désenclaver les quartiers périphériques plutôt que de concentrer sur le centre-ville. Les propositions qui reviennent le plus souvent sont : les plages, l'hôpital nord, l'Estaque, et la Rouvière, mais aussi Luminy. Quelles réponses pouvez-vous apporter au-delà de la référence au P.D.U. ?</p>	<p>La métropole partage la volonté de desservir d'autres secteurs du territoire, parfois moins dotés en moyen de transport alternatif à la voiture particulière. D'autres projets sont également actuellement à l'étude et font parties du plan d'actions du PDU. Notamment au nord, avec l'extension jusqu'à La Castellane via le lycée Saint-Exupery, à l'ouest du territoire marseillais avec l'extension du tramway vers la place du quatre-septembre, et à l'est avec une prolongation du métro depuis Ste Marguerite / Dromel, l'extension du tramway entre Blancarde et Dromel, l'extension du tramway vers La Barrasse. Ces projets, indépendants du présent projet, feront l'objet de procédures spécifiques ultérieures. L'enquête publique relative à l'approbation du Plan des Déplacements Urbains 2020-2030 permettra le cas échéant de prendre en considération des souhaits d'ajustement de la planification du développement du réseau de transport urbain.</p> <p>Dans la continuité de ce projet, il est à noter que :</p> <ul style="list-style-type: none">- La desserte des plages est prévue d'une part au travers de l'extension du 4 septembre (vers les Catalans et la plage du prophète), et d'autre part au travers de l'extension Blancarde Dromel qui est identifiée au PDU comme l'amorce de l'extension vers le « Prado 2 » et donc vers les plages du Prado ;- La desserte de l'hôpital Nord a été étudiée dans le cadre d'études d'opportunité avec le mode métro et a fait apparaître des coûts très élevés et n'a pas été mis en priorité dans les projets à engager ;- La phase 2 permet d'arriver à la frontière du secteur de l'estaque (qui aujourd'hui est desservi par la gare ferroviaire de l'Estaque). Toutefois, dans le cadre des concertations à engager sur le projet d'extensions nord et sud phase 2, l'opportunité d'étendre le réseau jusqu'à l'Estaque (via une branche de la ligne T3) pourra être envisagée ;- La phase 2 des extensions Nord et Sud prévoit bien de desservir le quartier de la Rouvière ;- Luminy est actuellement desservi par un BHNS (B1) il n'est pas prévu à ce jour de changer le mode pour un passage en tramway de cette ligne. <p>D'autres extensions ont été citées et sont irréalistes comme par exemple le tramway des collines (sur le tracé de la Linéa) notamment en raison de leur isolement par rapport au réseau de tramway existant permettant notamment la mutualisation du matériel roulant et des capacités de dépôt.</p> <p>Les projets cités au-dessus seront étudiées et feront l'objet de concertations publiques mais les extensions nord et sud phase 1 restent l'absolue priorité notamment pour la réalisation d'un nouveau dépôt préalable à toute nouvelle extension.</p>
<p>Le PDU désignait le métro à St Loup comme projet prioritaire, pour quelle raison n'a-t-il pas encore été engagé ?</p>	<p>Des écarts de temporalités dans le lancement des projets notés comme prioritaires au PDU s'expliquent en particulier par les différences en termes d'échéances de réalisation entre un projet de métro et de tramway. L'investissement et le temps nécessaires pour réaliser les études et les travaux pour un projet de métro sont nettement supérieurs à la réalisation d'un projet de tramway. Le projet de prolongement du métro vers l'est a donc bien été engagé avec des études ayant permis de définir un programme d'opération qui a été délibéré par la Métropole en vue du lancement des études détaillées du projet. De même, dans la continuité de l'actuel projet, la phase 2 des extensions nord et sud a fait l'objet d'étude permettant de fixer un programme qui a été délibéré par la Métropole en vue du lancement des études détaillées du projet. Enfin, le projet d'extension du tramway du 4 septembre, vers l'ouest et la plage des Catalans a fait l'objet d'études ayant conduit à la validation d'un programme et aux consultations en vue de la désignation d'un maître d'œuvre.</p> <p>L'engagement de cette extension du métro à St Loup présente un coût élevé de l'ordre de 800 M€ HT et ne pourra être ferme qu'avec une participation financière de l'Etat.</p>

<p>Le PDU projetait un réseau équilibré entre le sud et le Nord de la ville, or en l'état le nord semble défavorisé comment le justifier ?</p>	<p>Le PDU projette bien un réseau de tramway équilibré entre le sud et le nord du territoire marseillais, en précisant une réalisation du projet en deux phases (phase 1 notée au PDU à l'horizon 2023 et la phase 2 notée au PDU à l'horizon 2026).</p>
<p>Les projets du PDU 2013-2023 ont été repris quasiment à l'identique dans le PDU 2020-2030 en cours d'approbation. Quel calendrier de réalisation, peut-on espérer pour la réalisation de ce réseau ?</p> <p>Comme le récent rapport de la cour régionale des comptes le souligne, il est à craindre que la Métropole n'ait pas la capacité financière de réaliser le programme prévu dans l'agenda de la mobilité et le PDU dans les délais escomptés dans ces conditions la réalisation de ce tronçon peut-elle se justifier au regard des besoins des autres quartiers ?</p>	<p>Le programme prévu dans l'Agenda de la Mobilité et le PDU dans les délais escomptés est très ambitieux, avec une contribution financière de l'Etat importante promise depuis plusieurs gouvernances. En ce qui concerne le projet d'extensions nord sud du réseau de tramway de Marseille, les financements se répartissent comme suit : 30 millions d'euros de l'Etat, 88 millions d'euros du département, 5 millions d'euros de la région et 174 millions d'euros de la métropole, sachant qu'actuellement d'autres financements seront possibles de l'Etat et de la région. Ce plan de financement établi au moment de la constitution du dossier comprend les financements acquis ou engagés. D'autres sources de financement sont actuellement sollicitées par la Métropole avec notamment une forte mobilisation de fonds de l'ordre de 70 à 80 M€ via les contrats de plan Etat Région (CPER 2021-2027).</p> <p>Le projet va également bénéficier du soutien de l'EPAEM et de la RTM qui participeront au financement respectivement des aménagements urbains sur le secteur d'Euroméditerranée et pour l'achat du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des extensions.</p> <p>En conclusion, ce projet sera très fortement subventionné et la Métropole financera le solde non subventionné de l'investissement par le budget annexe transport.</p> <p>Aussi, les autres opérations pourront être engagées et d'autres subventions seront sollicitées, notamment dans le cadre des appels à projet de l'Etat, pour continuer la mise en œuvre du programme des documents de planification.</p>
<p>Les études de variantes de trajet sont assez peu développées, ainsi sur la partie sud 2 variantes seulement sont présentées, et le choix explicité en seulement 2 pages. L'un des pétitionnaires fait observer que, sans que ceci soit explicité, le choix semble guidé essentiellement par l'accord passé en 2017 avec la SMTPC, pour réaliser le tunnel Schløesing, il dénonce ce faisant un « saucissonnage », car, de ce fait l'enquête, de son point de vue, aurait dû inclure la réalisation du tunnel. Que lui répondre ?</p> <p>Avez-vous étudié d'autres variantes que celle présentées dans le dossier ?</p>	<p>Ce projet se justifie tout d'abord par la priorité d'étendre le réseau de tramway de Marseille sur un axe nord/sud structurant, se connectant à la grande ceinture du centre-ville (constituée notamment par la L2, la création du boulevard urbain sud, la requalification en cours du boulevard Cap Pinède et Capitaine Gèze entre l'A55 et l'A7, avec la circulation du futur BHNS B4 de la Fourragère à Gèze).</p> <p>De plus, toute extension de réseau de tramway nécessite la création de dépôt de rames supplémentaires dépendant des disponibilités foncières possibles, l'actuel dépôt situé à Saint-Pierre étant arrivé à saturation et ne permettant plus d'accueillir les nouvelles rames de tramway nécessaires pour exploiter les extensions du réseau.</p> <p>Sur la partie sud, la variante d'une insertion du tramway le long du Prado 1 n'est pas privilégiée afin de limiter la superposition des modes de transport structurant (présence du BHNS B1 et superposition complète de desserte avec le métro M2), de desservir des quartiers moins desservis par le métro et notamment les secteurs du bd Schløesing et de la place Ferrié autour desquels il est prévu des aménagements urbains dans le cadre de la ZAC de la Capelette. Ce projet de ZAC assurera la revitalisation de ce secteur de 75 ha, situé aux portes du parc du 26ème Centenaire et de l'autoroute Est, à proximité de la ZAC du Rouet et du Palais omnisports Marseille Grand Est. Au regard du point de départ contraint par le réseau existant (la place Castellane), l'objectif in fine de desserte de secteurs au sud et du tissu urbain disponible, le spectre des possibles reste très restreint ; l'ensemble des variantes de tracé a été exploré comme cela a pu être développé dans le dossier.</p> <p>Au sujet de la trémie Schløesing, il convient de bien distinguer d'une part le besoin d'un ouvrage localisé, en l'occurrence la bretelle souterraine Schløesing, et d'autre part le projet d'extension de la ligne T3 du tramway plus de 6 km.</p> <p>La dénivellation du carrefour Ferrié et la démolition des passerelles existantes ne constituent pas une première phase de l'extension de la ligne T3 du tramway ; la création de la Bretelle souterraine répond à un besoin circulatoire et d'exploitation (des tunnels existants, afin de limiter les risques de congestions dans les tunnels) immédiat, elle est autonome et son besoin est avéré indépendamment du projet d'extension de tramway. Ainsi la bretelle Schløesing doit simplement être compatible sur le plan technique avec les solutions envisagées pour le projet d'extension de la ligne T3.</p>

Au-delà de l'aspect circulatoire, le projet de la bretelle Schloësing se justifie aussi par l'objectif d'apaiser, par le biais de la suppression d'une partie du trafic de surface, un secteur en pleine mutation. L'aménagement de cette bretelle souterraine s'inscrit dans un projet global d'aménagement de l'est du centre-ville historique de Marseille, délimité par le rond-point du Prado, l'A50, le carrefour Dromel, l'avenue Cantini et le chemin de l'Argile, en passant par le boulevard Rabateau et la place du Général Ferrié. Ce grand quartier est en plein renouvellement urbain : autrefois quartier de faubourgs industriels et d'ateliers, il se transforme peu à peu en quartier mixte mêlant habitats, activités économiques et équipements structurants (stade Vélodrome, Parc Chanot, parc du 26ème centenaire, Palais des Sports et Palais de la glisse...).

Les objectifs du projet du tunnel Schloësing se situent à une autre échelle d'intervention que le projet d'extensions du réseau de tramway, il s'agit localement de :

- diminuer le trafic automobile sur la Place Ferrié, le boulevard Rabatau Nord et le chemin de l'Argile et réduire ainsi les nuisances qui en découlent,
- améliorer la sécurité routière au niveau de la zone de péage des tunnels Prado Carénage en limitant les risques de remontée de file,
- poursuivre l'apaisement de l'axe Rabatau / Schloësing,
- permettre la requalification de la place Ferrié en lien avec d'autres projets urbains et d'infrastructures sur le secteur,
- améliorer le cadre de vie des riverains en réduisant le trafic et les nuisances qui en découlent.

Pour ce qui concerne les démarches réglementaires, ce projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas, accompagnée de nombreuses études techniques et environnementales (étude acoustique, étude air et santé, diagnostic écologique, note sur la gestion des eaux et le risque d'inondation, étude de trafic, étude d'insertion paysagère), et d'études complémentaires (note complémentaire air et santé et transparence hydraulique de la bretelle Schloësing, analyse du report modal). Par arrêté préfectoral du 14 août 2018, l'autorité environnementale, au regard des éléments du dossier, n'a pas soumis le projet à étude d'impact.

Dès lors, le projet d'extensions Nord et Sud phase 1 du réseau de tramway, dont le dossier d'enquête publique a été déposé postérieurement à la décision de l'autorité environnementale relative au projet de trémie, a pris comme hypothèse la réalisation de ce projet connexe au même titre que d'autres projet (Euroméditerranée par exemple). Le projet de trémie Schloësing est devenu un entrant pour le projet et de ce fait, n'a pas été intégré dans l'étude d'impact du tramway.

En outre, la hauteur libre des passerelles étant supérieure à la hauteur minimale permettant le franchissement d'un tramway et des lignes aériennes de contact qui assurent son alimentation (hauteur libre minimale de 3,8 m d'un ouvrage pour permettre le franchissement du tramway), le projet de tramway aurait pu être réalisé sans la réalisation de la trémie.

Dans la mesure où le chantier de la bretelle Schloësing a désormais démarré, et comme pour tous les projets connexes entérinés à ce jour, la conception du projet d'extensions Nord et Sud phase 1 du réseau de tramway intègre alors l'interface technique spatiale et temporelle entre les deux projets.

Enfin, le dossier a été instruit par l'autorité environnementale et les services de l'Etat et aucun n'a décelé d'incohérence quant à la prise en compte de ce projet dans les dossiers réglementaires d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique.

5 - Thème vélo

Les associations d'usagers (Vélo en ville par exemple) souhaitent étudier conjointement les pistes cyclables du tracé avec vos services, en respectant les préconisations du Plan vélo / CEREMA / FUB. Qu'en pensez-vous ?

Selon ces associations, les pistes doivent répondre aux règles de sécurité et présenter des caractéristiques précises en largeurs et en finitions, être continues et sans tronçons oubliés, Quel est votre sentiment à ce sujet ?

Y a-t-il une raison quant au maintien de pistes cyclables sur trottoirs, avec les conflits que cela peut générer avec les piétons, plutôt que de réaliser des pistes en site propre pour les vélos ?

Réponse du maître d'ouvrage :

1. Préambule :

En préambule, il est important de noter que l'extension du tramway et le réaménagement urbain induit permettent une amélioration globale des circulations en modes actifs tout au long du tracé. Des aménagements cyclables ont été prévus tout au long du tracé et dans les cas d'impossibilités techniques à faire cohabiter l'ensemble des fonctions, les aménagements cyclables ont pu être reportés sur un axe parallèle. Le projet est ainsi en conformité avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) (abrogée en 2000), qui a introduit un article L.228-2 dans le code de l'environnement : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe ».

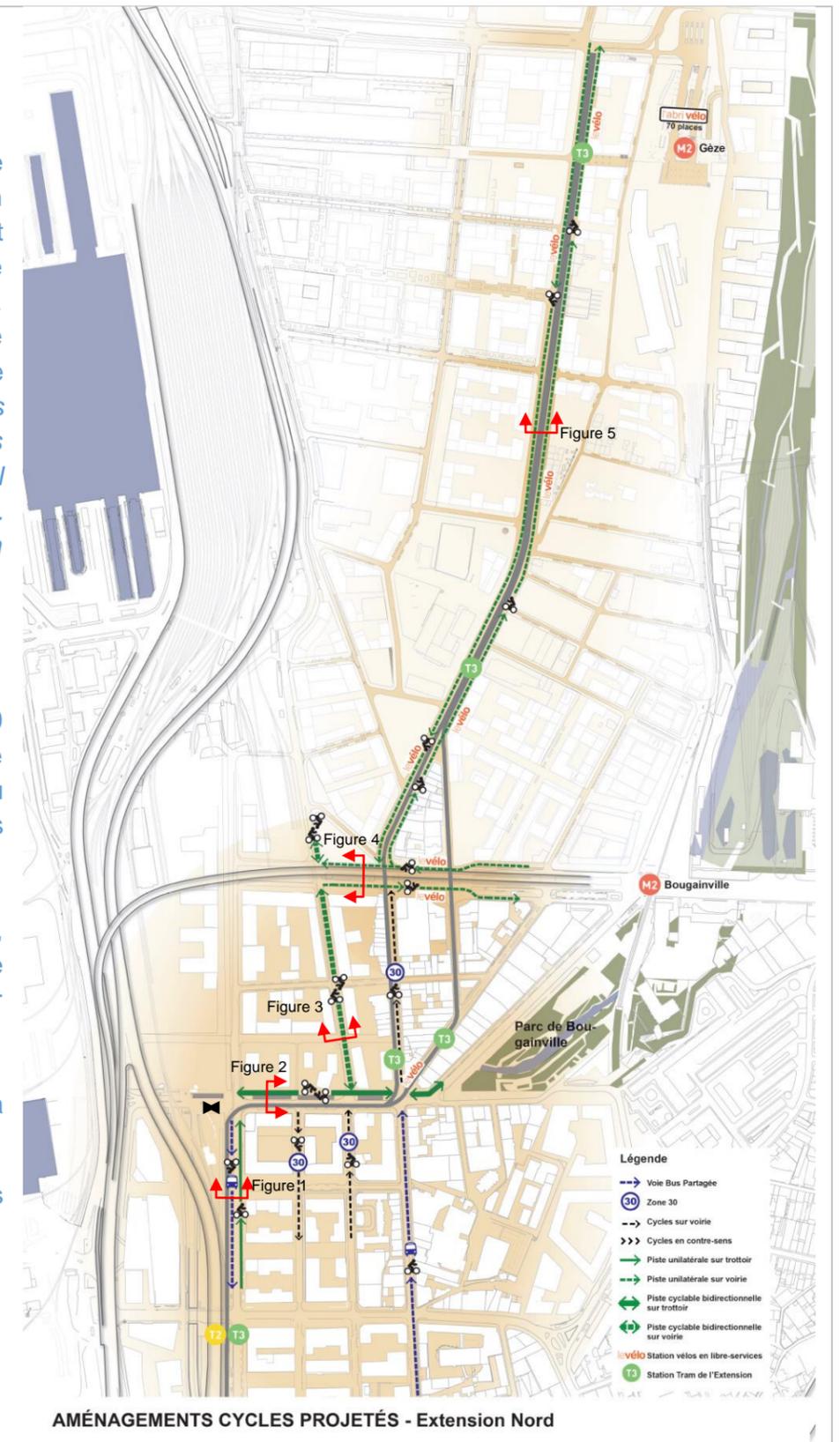
2. Pour l'extension nord phase 1 :

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 2.

A chaque fois que cela était possible, les cheminements cycles sont séparés de la voie circulée.

La figure présentée ci-contre illustre le schéma cycle général et l'implantation des stations « Le Vélo » le long de l'extension nord :



- Sur le boulevard de Paris, les cyclistes utilisent la voie bus élargie dans le sens nord vers sud et bénéficient d'une piste côté trottoir est dans le sens sud vers nord dans les aménagements de ZAC CIMED en cours d'étude. Cette piste côté trottoir est séparée du boulevard circulé par une bande plantée d'arbres de 2 mètres de large permettant une circulation sécurisée des cycles.

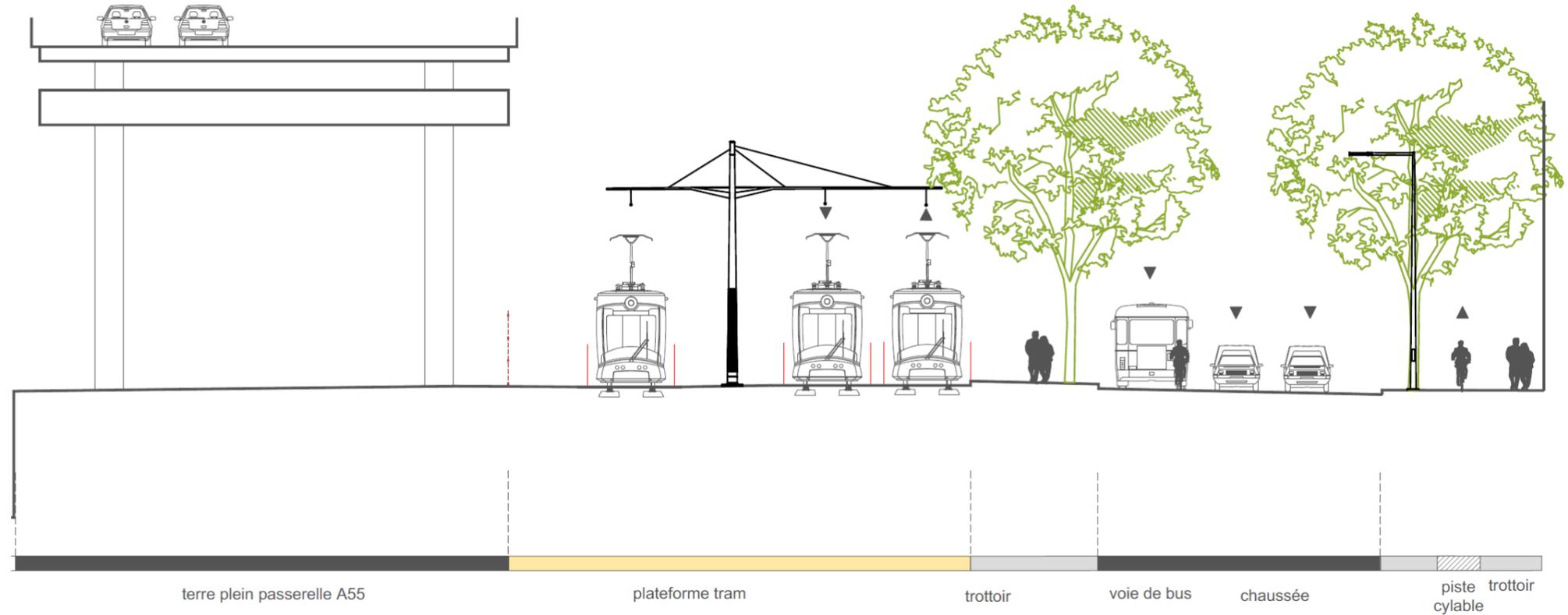
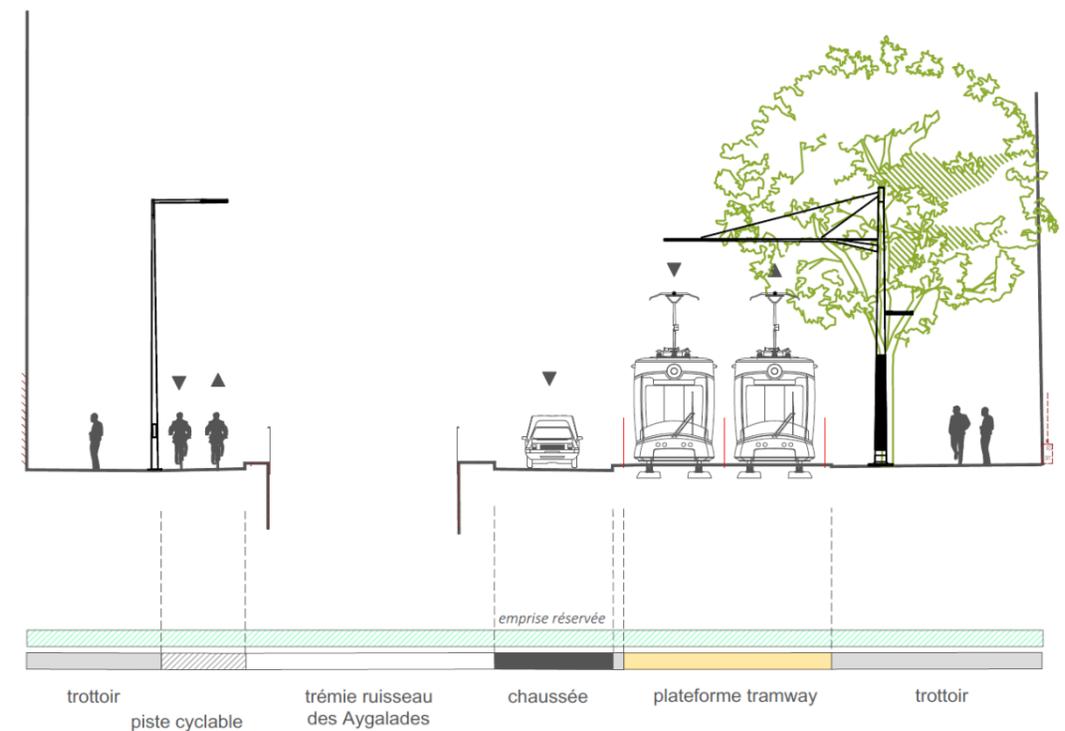


Figure 1 : exemple de profil en travers sur le boulevard de Paris

- Sur la rue d'Anthoine, les cycles bénéficient d'une double piste cyclable au nord de la plateforme tramway et de l'ouvrage hydraulique des Aygalades, créant ainsi un axe mode actifs de 7 m, à l'écart de la circulation automobile permettant des déplacements sécurisés. Les candélabres entre le trottoir et la piste cyclable permettent également de bien séparer les deux espaces.

Figure 2 ci-contre : Exemple de profil en travers sur la rue d'Anthoine



- La traverse de Bachas et la rue du Marché étant assez étroites, il a été proposé sur ce secteur d'aménager une piste cyclable par la rue Cazemajou. En effet, dans le cadre des continuités cycles à créer le long du parcours du tramway, la rue Cazemajou s'est révélée être le support d'un itinéraire pertinent d'autant plus que l'EPAEM en alignera les façades pour l'élargir à l'horizon du projet tramway.

Ainsi, une piste cyclable bi directionnelle est implantée le long du trottoir Est et est séparée de la chaussée par un petit parapet de 30 cm afin de sécuriser les déplacements des cycles. Cet itinéraire rue Cazemajou a vocation à être prolongé sur le chemin de la Madrague Ville au fur et à mesure de la requalification de cet axe par l'EPAEM.

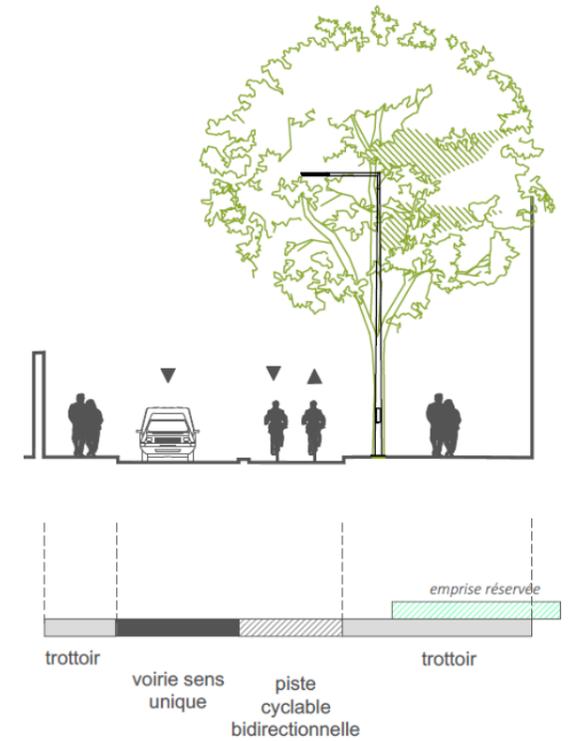


Figure 3 ci-contre : exemple de profil en travers sur la rue de Cazemajou

- Sur l'avenue Salengro sud entre la rue d'Anthoine et le boulevard de Lesseps, au droit de la Provence, la conservation de la largeur actuelle de l'avenue Salengro ne permet pas d'insérer des aménagements cyclables ; les cycles sont en circulation banalisée dans une zone de circulation apaisée (zone 30).

Néanmoins, l'itinéraire par la rue Cazemajou permet d'éviter cet axe et de bénéficier d'aménagements de qualité.

- Sur le boulevard de Lesseps, entre la rue Cazemajou et la rue du marché, deux pistes cyclables monodirectionnelles sont implantées de part et d'autre du boulevard. Elles sont séparées de la voie circulée par une bordure comme le montrent les illustrations ci-après :

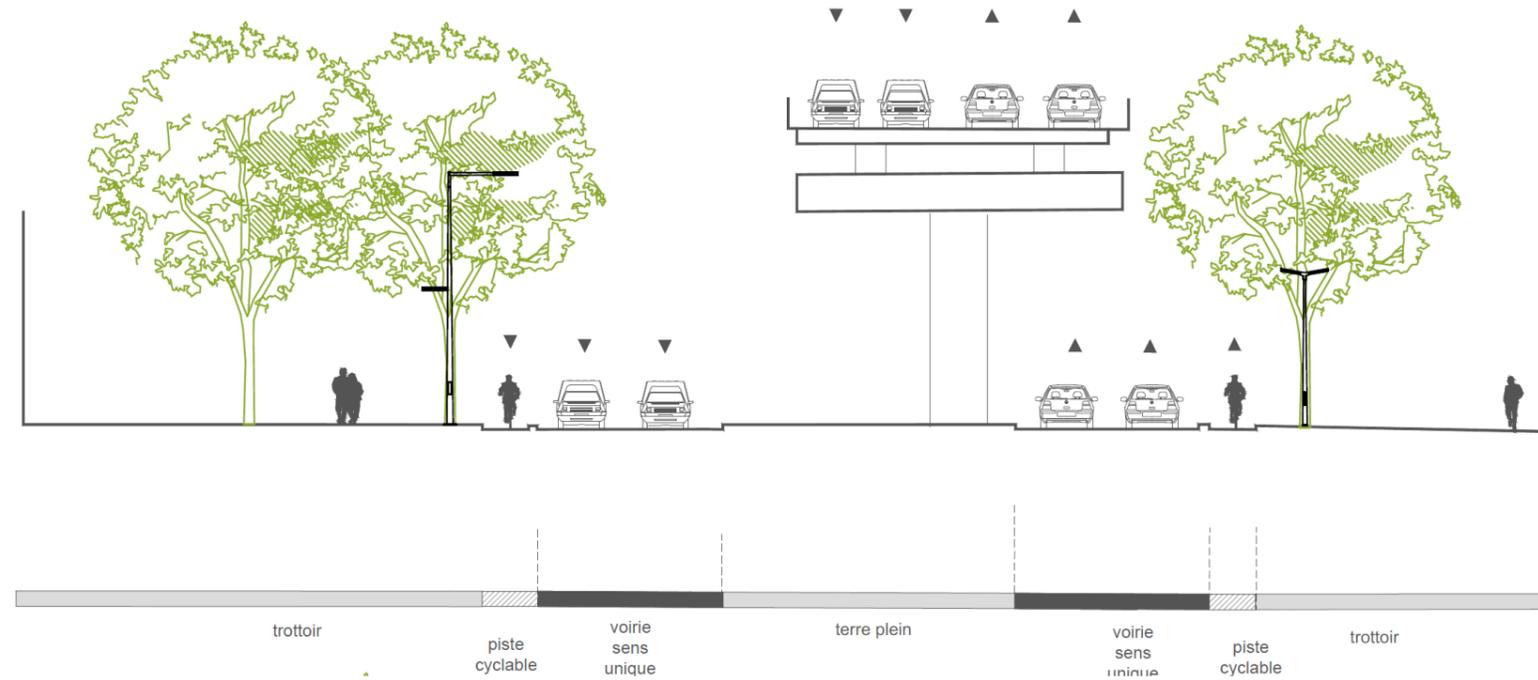


Figure 4 - Aménagement de surface projeté de la place Bougainville entre les rues Cazemajou et Salengro

- Sur l'avenue Salengro nord et la rue de Lyon, il est prévu la création de deux pistes cyclables à côté de la chaussée circulée à sens unique. Ces pistes seront différenciées de la circulation routière par une différence altimétrique et un marquage au sol. La contrainte d'accessibilité des secours et de l'intégration de l'ensemble des fonctionnalités (tramway, piétons, circulation routière), n'a pas permis de proposer un aménagement dissocié de l'itinéraire cyclable.

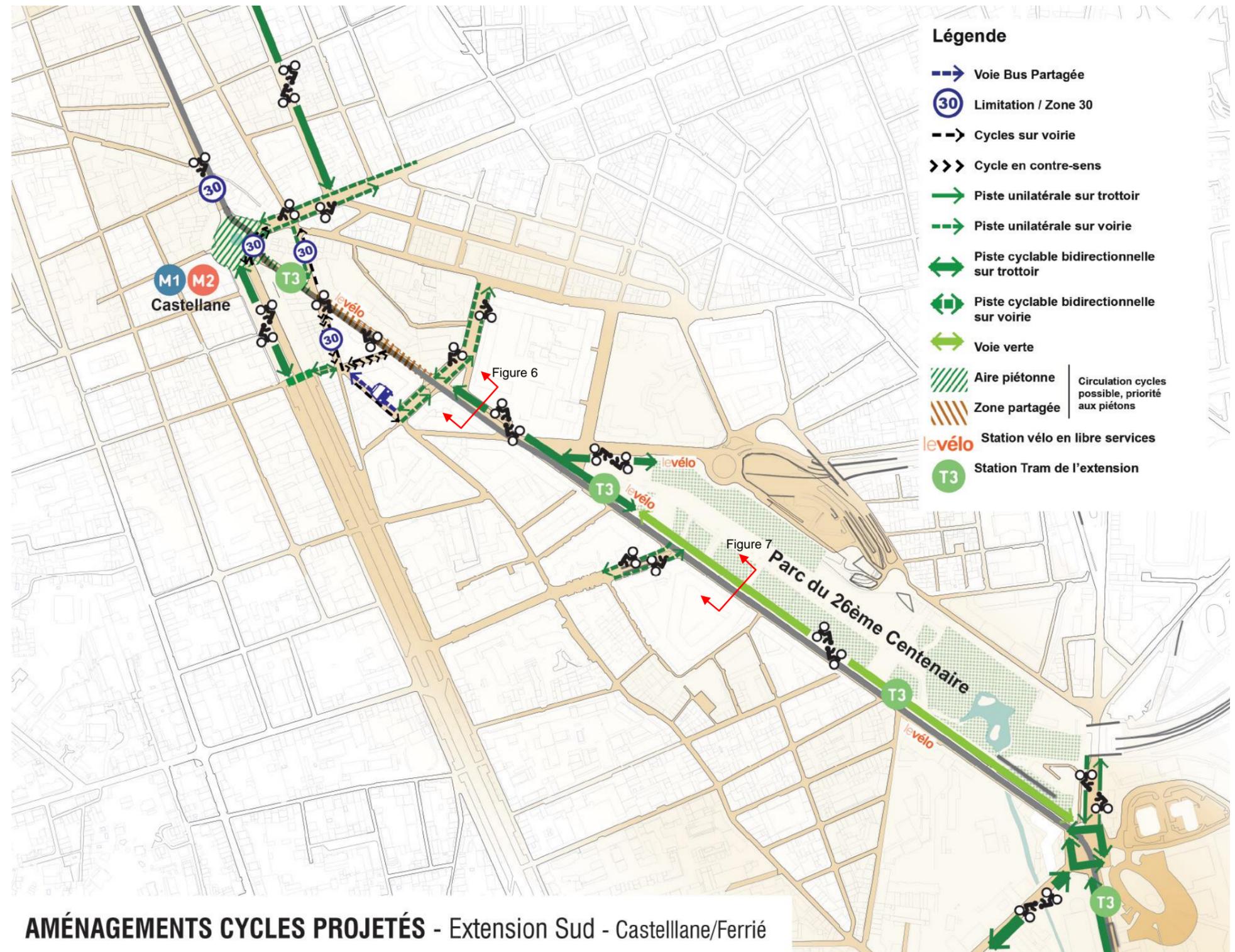


Figure 5 ci-contre : Exemple de profil en travers sur la rue de Lyon

3. Pour l'extension sud phase 1 – section Place Castellane – Place Ferrié

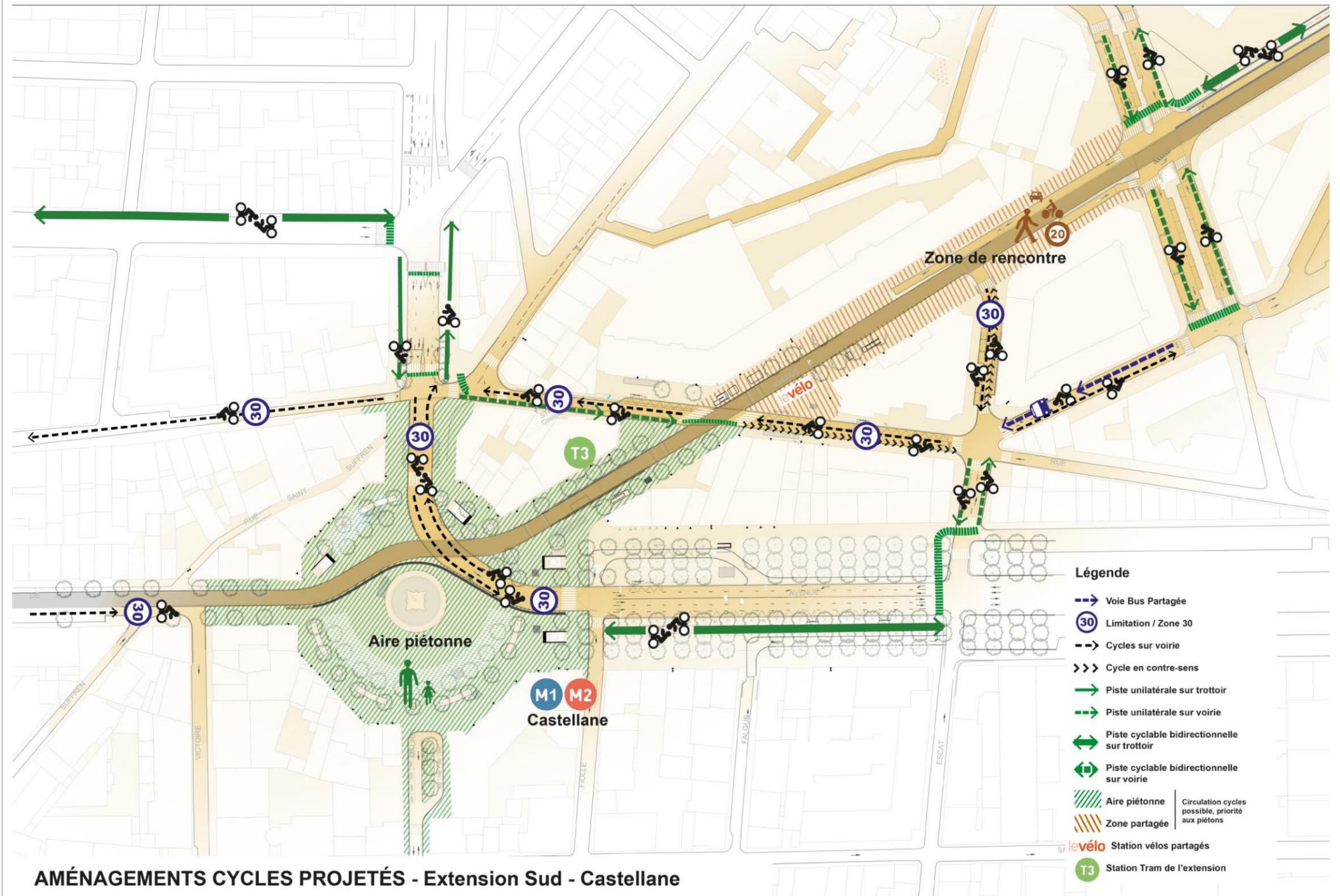
Sur les 5 050 m de voirie concernés sur l'extension sud phase 1, environ 4 700 m sont traités en aménagements cyclables et environ 250 mètres en zones de circulation apaisées, ce qui représente au total 98 % du linéaire.

La figure présentée ci-après illustre le schéma cycle général et l'implantation des stations « Le Vélo » le long de l'extension sud entre la place Castellane et la Place Ferrié :



- Sur le secteur de la place Castellane, les zones 30 existantes sur la rue de Rome et la rue d'Italie (réalisées lors de l'extension du tramway à Castellane) sont conservées. Il est également intégré la réalisation d'aménagements cyclables prévus lors de la requalification du cours Lieutaud. Ces deux axes sont les pénétrantes cyclables vers l'hypercentre, auxquels les itinéraires cyclables liés au projet se raccordent.

Le projet amorce également des pistes unidirectionnelles côté trottoir sur le boulevard Baille qui auront vocation à être prolongées jusqu'au Jarret, et intègre



les aménagements existants sur l'avenue du Prado. Pour relier entre eux ces aménagements existants ou projetés, le projet prévoit des bandes cyclables unidirectionnelles sur le boulevard Baille et un traitement en zone 30 du franchissement de la place Castellane et des contre-allées du Prado. Des cheminements cyclables sur la rue du Rouet permettent également de rejoindre ceux du boulevard Baille sans traverser la Place Castellane La figure présentée ci-après illustre le schéma cycle général et l'implantation des stations « Le Vélo » autour de la place Castellane

- Sur l'avenue Cantini jusqu'au parc de 26^{ème} centenaire, l'itinéraire structurant est mis en œuvre grâce à une piste cyclable bidirectionnelle côté trottoir séparée de la chaussée par une bande plantée d'arbres de 3,3 m ce qui permet des déplacements sécurisés.

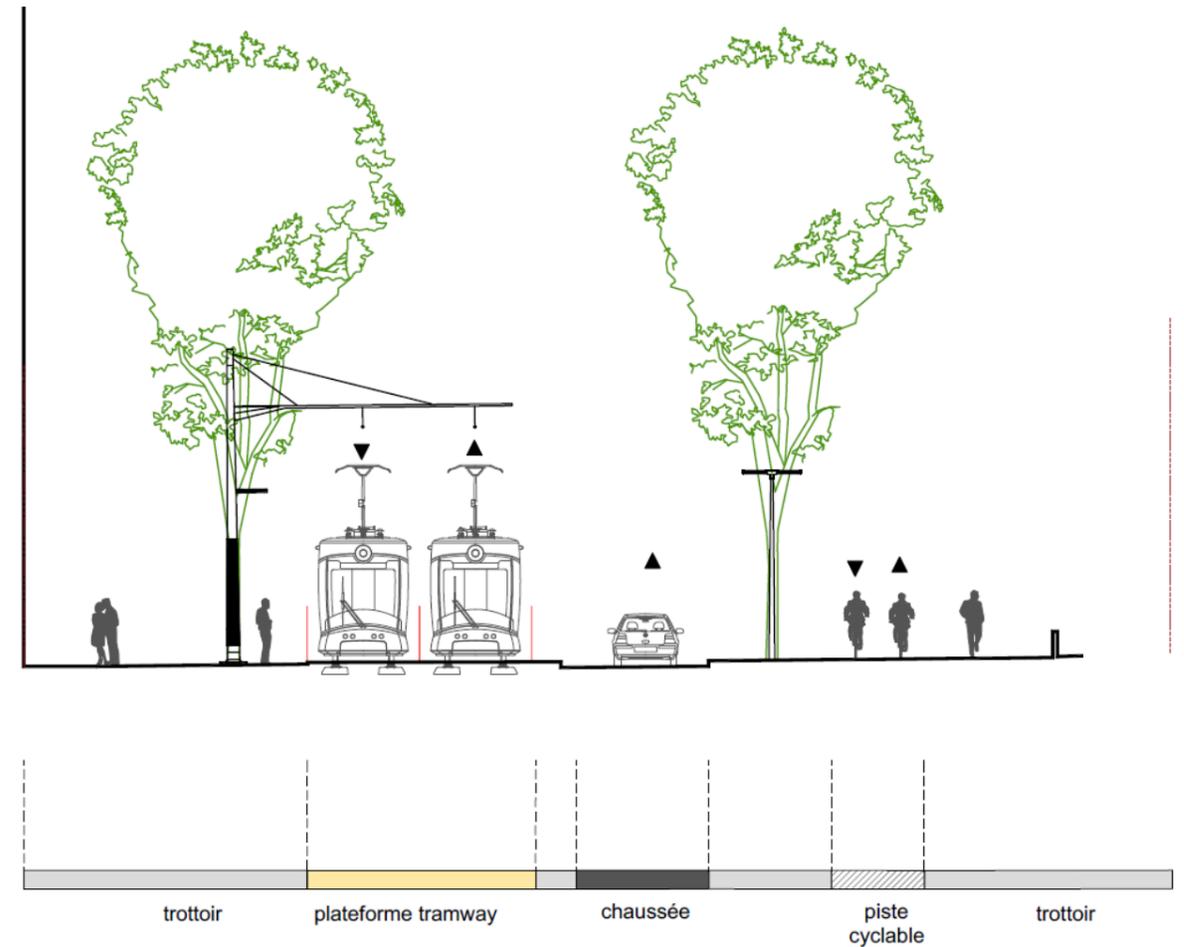


Figure 6 ci-contre : Profil en travers sur l'avenue Cantini jusqu'au parc du 26^{ème} centenaire

- Au droit du parc du 26^{ème} centenaire, une voie modes actifs de 3 m à 5 m est insérée en bordure de l'avenue Jules Cantini et présente une interface avec le parc du 26^{ème} centenaire. Totalement séparée des voies de circulations, cette voie modes actifs permet une bonne sécurisation des déplacements actifs.

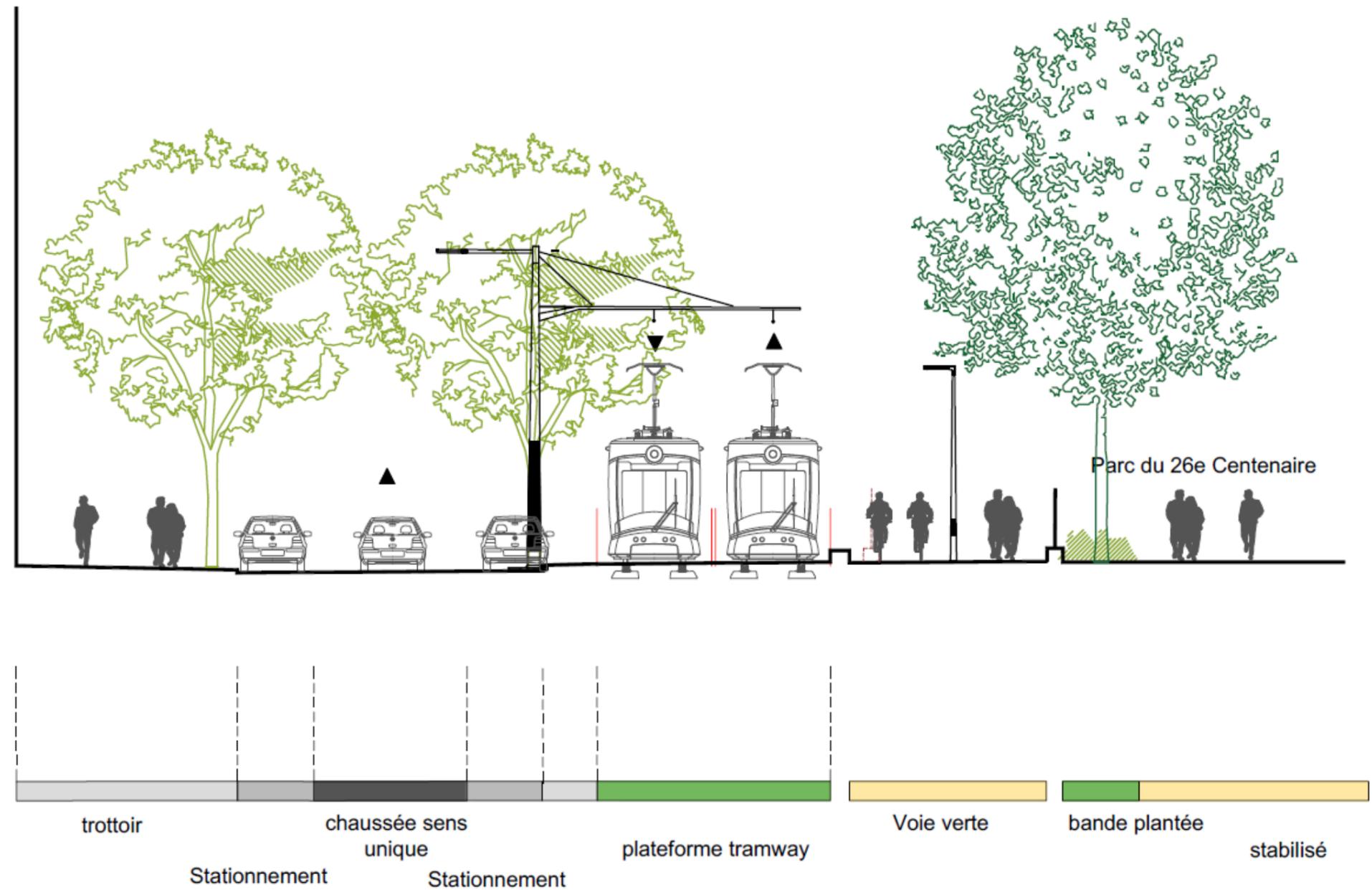
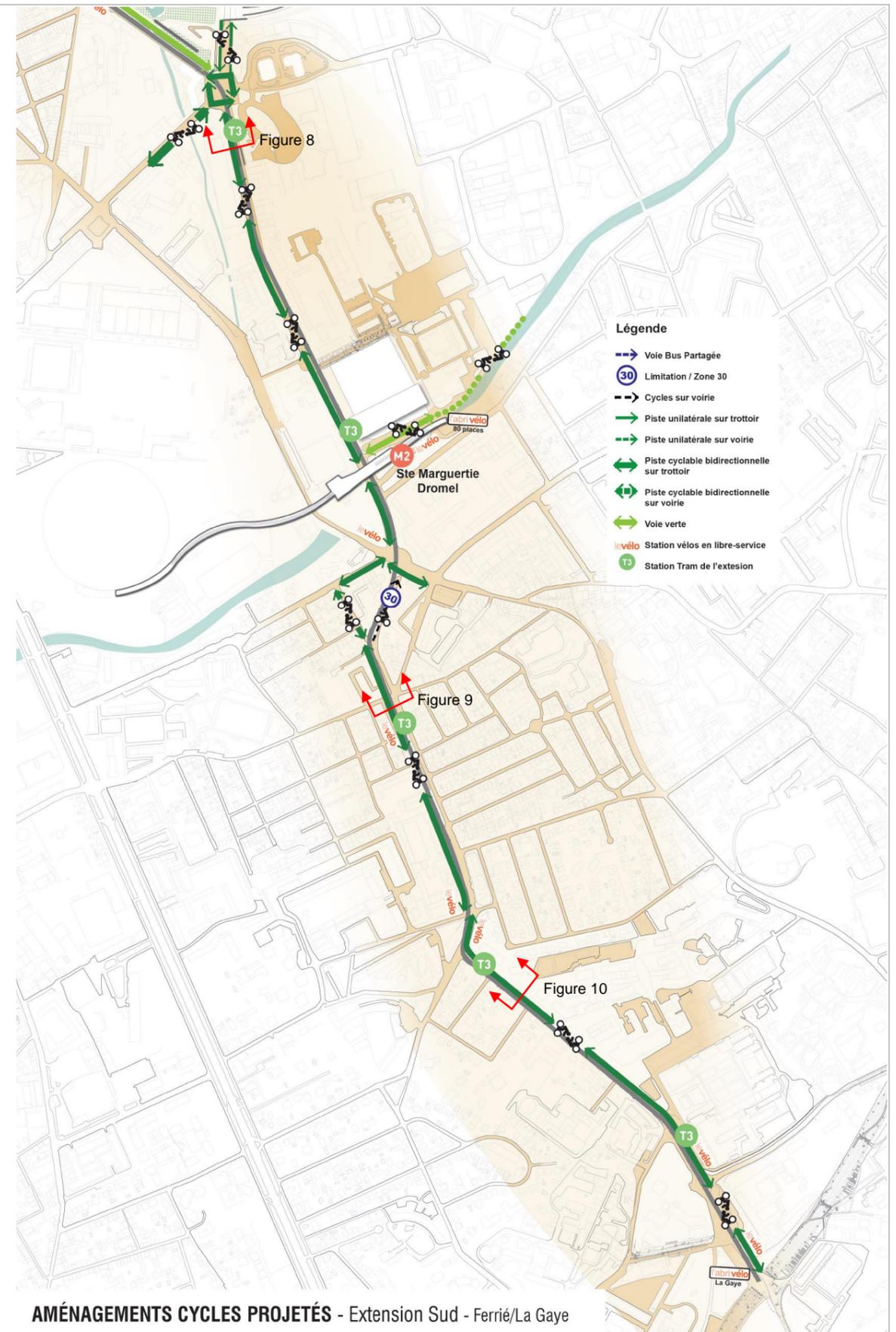


Figure 7 : Profil en travers sur l'avenue Cantini le long parc du 26^{ème} centenaire

- La place Ferrié est ceinturée de pistes cyclables permettant le raccordement des itinéraires existants et projetés, qu'ils soient liés à la ZAC de la Capelle, à la requalification du Jarret (dont l'aménagement pourrait être prolongé sur le boulevard Rabatau nord) ou encore à la finalisation de la requalification du boulevard Rabatau entre le square Mélizan et la place Ferrié. Les études de ces projets n'étant pas définies à ce jour, le ceinturage cyclable proposé dans le cadre du présent projet rend possible tous les raccordements.

4. Pour l'extension sud phase 1 – section Place Ferrié – La Gaye

La figure présentée ci-après illustre le schéma cycle général et l'implantation des stations « Le Vélo » le long de l'extension sud entre Pugette et La Gaye.



- Le long du boulevard Schœsing, une piste cyclable rehaussée par rapport à la chaussée est créée au niveau de la trémie du tunnel puis la piste cyclable passe sur le trottoir Ouest. Dans ce cas précis, il est préféré des pistes cyclables côté trottoir afin de ne pas créer de traversées piétonnes de plus de 12 m engendrant ilots et chicanes.

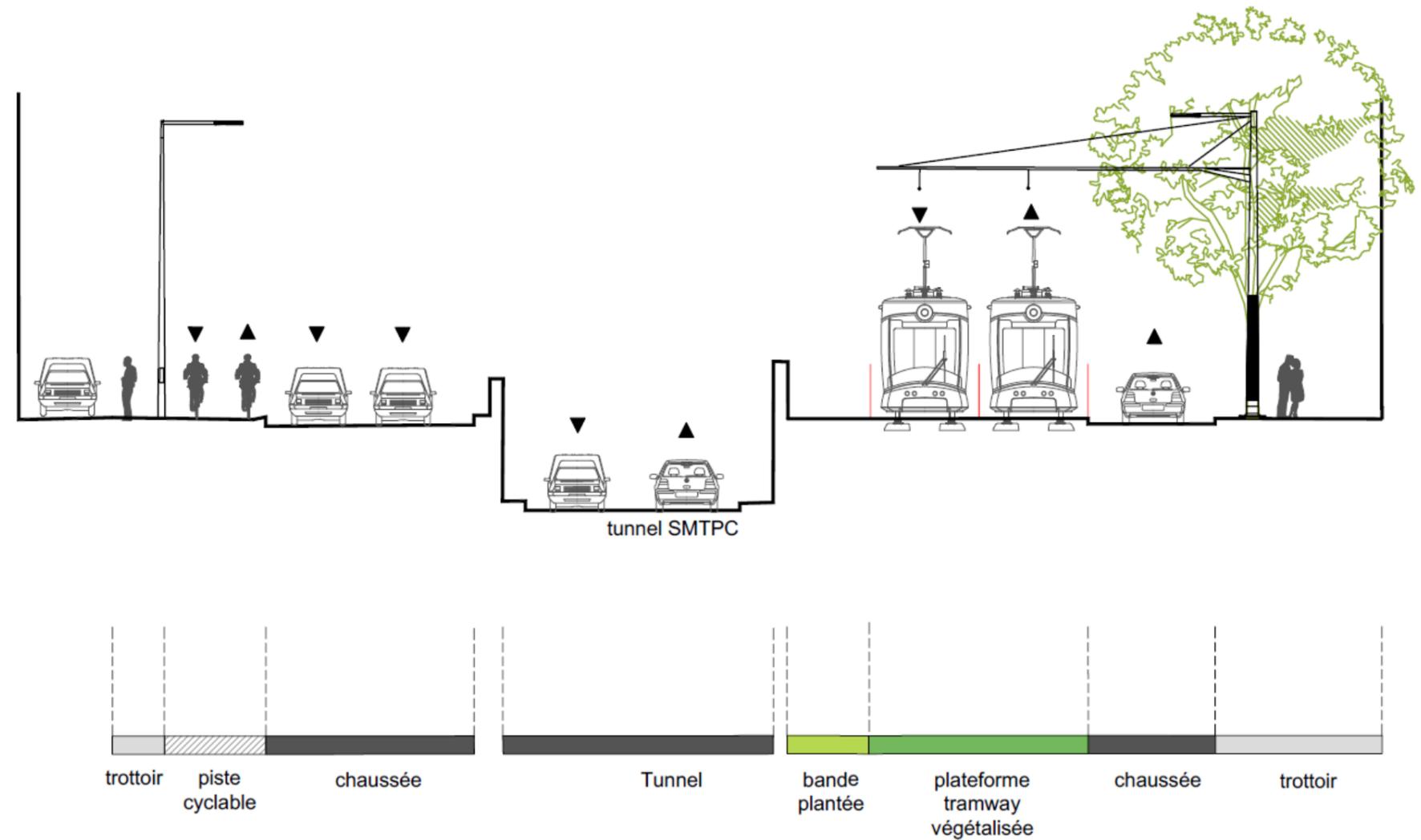
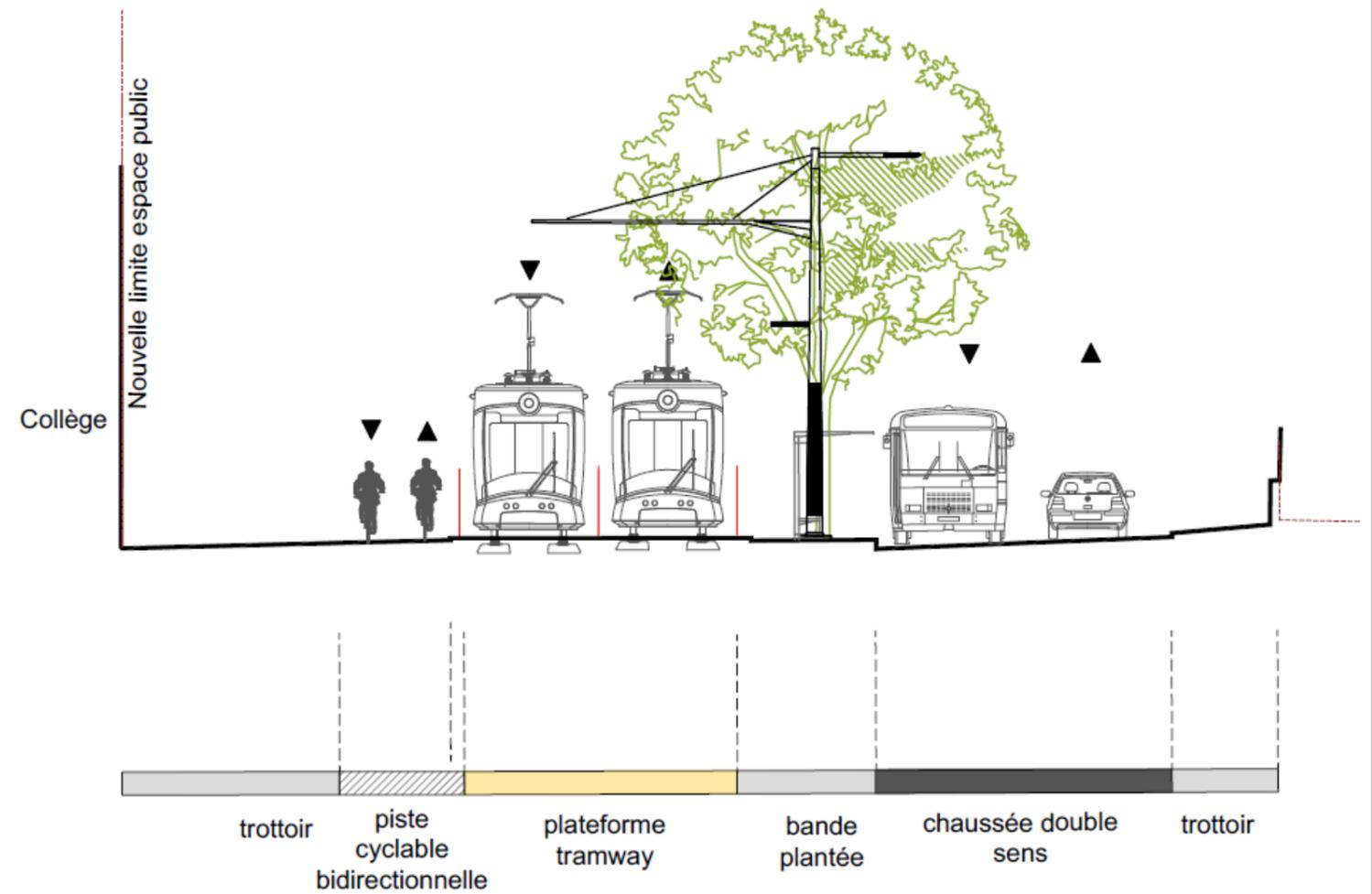


Figure 8 : exemple de profil en travers du boulevard Schœsing au niveau de la trémie du tunnel

- Au sud du boulevard Schœsing la traversée du carrefour de la Pugette et la poursuite vers le sud en vélos ne se fait pas par la rue Aubert, celle-ci ne disposant pas des emprises suffisantes. Il est proposé un itinéraire sécurisé passant par le boulevard de la Pugette et l'avenue Mistral. Le passage par le boulevard de la Pugette permet notamment d'amorcer une liaison vers le boulevard Michelet. Une liaison cyclable est cependant prévue au sein du carrefour de la Pugette, en vue de prolongements ultérieurs sur le boulevard de Sainte Marguerite ou le boulevard Romain Rolland. Une amorce cyclable est également envisagée sur le boulevard Teisseire.

- À partir de l'avenue Mistral et jusqu'au carrefour Aviateur Le Brix / Viton, l'élargissement de l'emprise du domaine public ainsi que la suppression du stationnement longitudinal sur la rue Aubert permettent d'aménager des bandes cyclables bidirectionnelles sur le trottoir ouest. Ces aménagements, en passant au droit des entrées des groupes scolaires et du collège, permettront de faciliter les usages des cycles pour les élèves tout en éloignant la plate-forme des façades. Cet aménagement se maille avec les zones 30 existantes sur la rue Mignard et la rue des Mimosas.

Figure 9 ci-contre : exemple de profil en travers sur la rue Augustin Aubert au niveau du collège Coin Joli – Sévigné



- Sur l'avenue Viton, l'itinéraire structurant se matérialise par une piste bidirectionnelle à hauteur de trottoir, qui longe l'hôpital Sainte Marguerite et le collège Sylvain Menu, avant de se raccorder aux aménagements cyclables qui sont prévus sur le Boulevard Urbain Sud (pistes unidirectionnelles à hauteur de trottoir). Cette piste cyclable est séparée de la voirie circulée par une bande plantée d'arbres de 3 m permettant des déplacements sécurisés. Les plantations d'arbres sur le trottoir permettent aussi de bien différencier le trottoir de la piste cyclable.

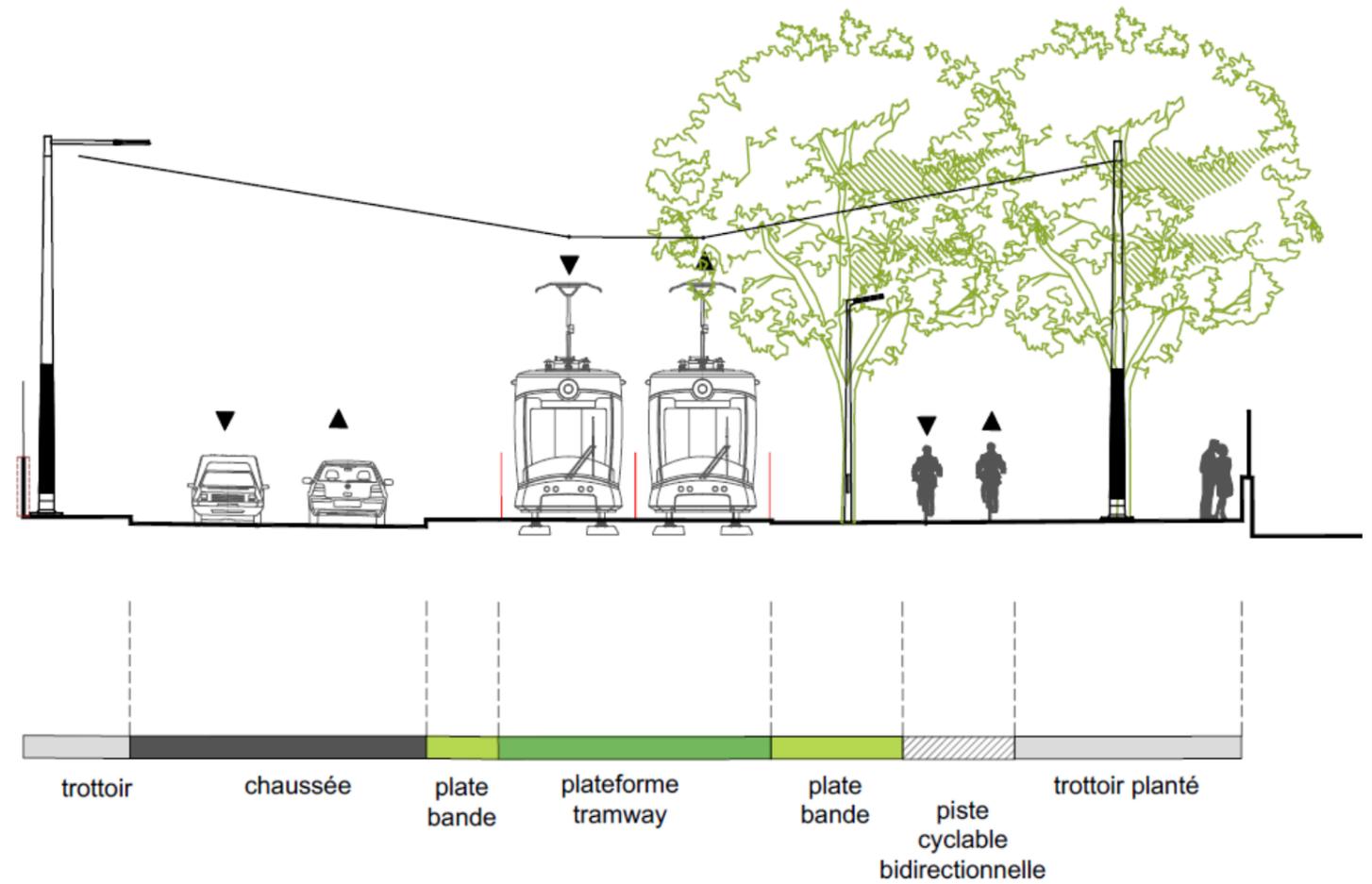


Figure 10 ci-contre : Exemple de profil en travers sur l'avenue Viton

5. Conclusion

Ainsi, 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 :

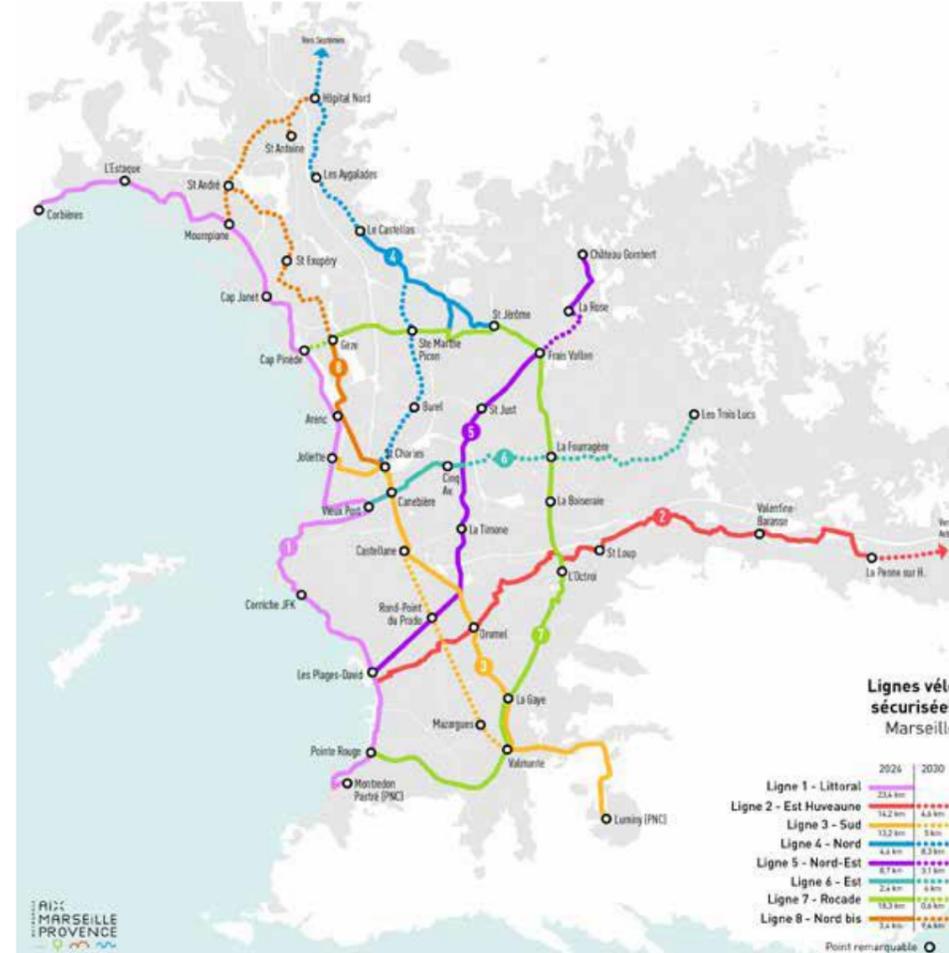
- Sur l'extension nord phase 1, le boulevard de Paris, la rue d'Anthoine, l'avenue Salengro et la rue de Lyon comme des itinéraires structurants de pénétration,
- Sur l'extension sud phase 1, l'avenue Cantini, le boulevard Schloësing, la rue Aubert et l'avenue Viton comme des itinéraires structurants de pénétration, le boulevard de la Pugette comme itinéraire local, un itinéraire de loisir le long du parc du 26^{ème} 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 proposés au projet s'inscrivent dans le cadre plus général d'un plan vélo approuvé par la Métropole le 20 juin 2019, répondant

aux enjeux de qualité de l'air et de santé publique. Ce plan s'articule en particulier autour de 3 axes stratégiques visant à développer l'usage du vélo dans les trajets du quotidien, favoriser l'accès au vélo au plus grand nombre, renforcer l'attractivité du territoire et sécuriser l'usage du vélo. Le projet participe en particulier à l'axe de développement et de sécurisation de l'usage des vélos avec la création de 6,8 km de pistes cyclables.

Sur la centralité marseillaise, 8 lignes vélo sécurisées ont été identifiées, soit un réseau structurant de plus de 85 km à horizon 2024 et de près de 130 km à horizon 2030. Deux lignes (lignes 3 et 8) de ce plan vélo sont concernées par le projet.



Plan global du réseau cyclable du plan vélo 2019-2024

Le plan vélo précise en particulier que les aménagements seront principalement des pistes cyclables avec des largeurs adaptées et un traitement adéquat des points durs. En milieu urbain dense et apaisé, d'autres types d'aménagements pourront être acceptés notamment des bandes cyclables. Le projet est en adéquation avec le plan vélo en proposant la création d'itinéraires vélo sécurisés de 6,8 km sur son tracé et en proposant des pistes cyclables ou bandes cyclables avec des largeurs adaptées. Les aménagements cyclables proposés sont par conséquent conformes au plan vélo.

En ce qui concerne les largeurs des pistes cyclables, le Cerema apporte les recommandations souhaitables et idéales suivantes :

- Bande cyclable : dimensions (à l'axe du marquage et hors caniveau pavé) de 1,50 à 2 m de largeur et de 1,20 m en cas de profil contraint
- Piste cyclable unidirectionnelle : dimensions (hors séparateur) de 2 à 2,50 m de largeur et de 1,60 m au minimum (pour permettre le nettoyage mécanisé)
- Piste cyclable bidirectionnelle : dimensions (hors séparateur et hors caniveau pavé) de 3 m à 4 m de largeur et 2,50 m au minimum
- Lorsque la piste est au niveau du trottoir l'espace réservé à la circulation des piétons doit être adapté à la fréquentation (si possible au moins deux fois plus large que la piste). La piste est disposée préférentiellement du côté de la chaussée

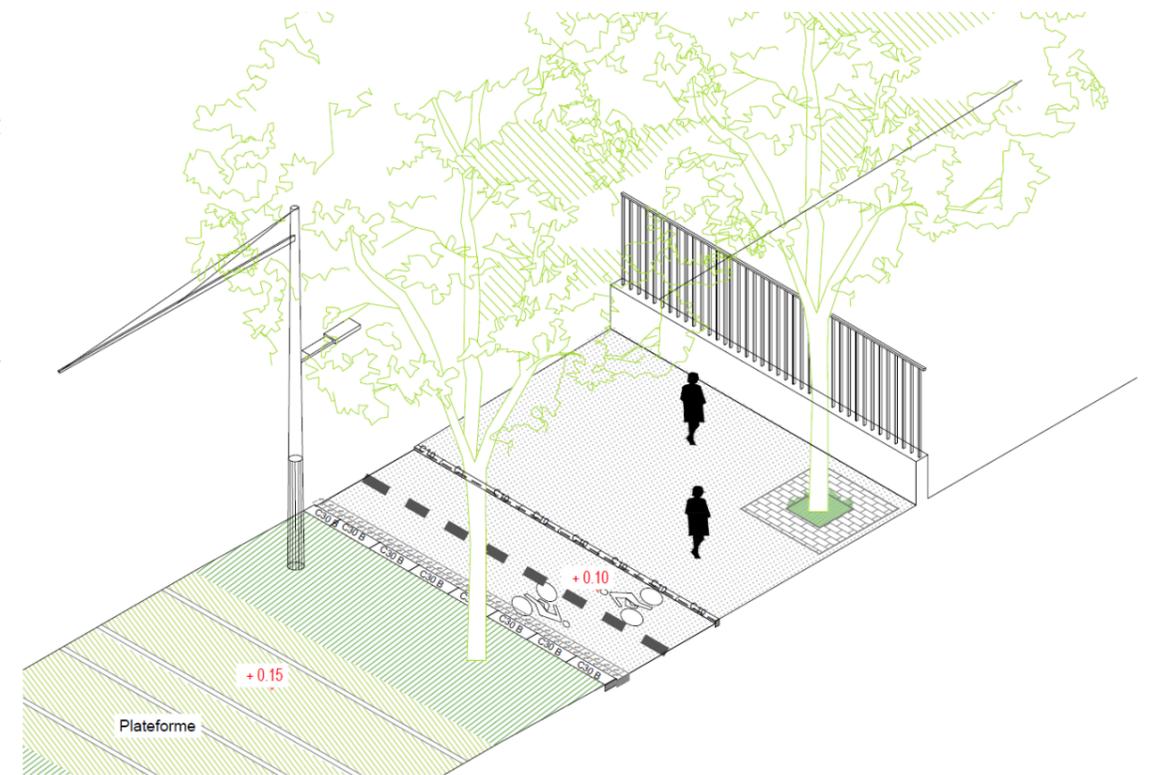
Des critères d'exception (encombrement, emprises disponibles, ...) ont pu nécessiter le recours à des largeurs inférieures aux recommandations optimales

du Cerema. Néanmoins, de façon générale le projet respecte les recommandations du Cerema.

Tout en restant conforme aux configurations cyclables identifiées par le Cerema, le projet fait le choix de proposer une partie des pistes cyclables à hauteur intermédiaire entre le trottoir et la chaussée, en marquant une dénivellation et une séparation physique repérable et détectable pour les voyants, et sensible pour les non-voyants, conformément aux précisions du code de la rue et de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Ce choix a été renforcé par la volonté de sécuriser les espaces pour les modes actifs en les éloignant de la voirie routière pour limiter les risques d'incivilités (stationnement, engagement de l'emprise de la piste par des véhicules, ...)

Pour ce faire, une bordure calcaire est mise en place. Cette dernière permettra :

- Un contraste visuel : le calcaire clair contraste nettement avec les revêtements en enrobé du trottoir et de la piste cyclable
- Une détectabilité : **la différence de niveau de 7cm** permet une bonne détection à la canne par les malvoyants, ainsi qu'un repère franc pour les personnes valides. La piste cyclable peut se trouver plus haute ou plus basse que le trottoir selon les configurations afin de permettre l'écoulement des eaux.



Ci-contre : exemple séparation cycle/piéton rue Aubert

Les pistes cyclables proposées par le projet ne conduisent pas par ailleurs, à réduire l'espace réservé aux piétons (largeur d'au moins 1,40 mètre selon la réglementation et 1,80 mètre, selon le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics). Le projet est donc bien en accord avec la réglementation.

<p>Avez-vous prévu des parkings relais pour les vélos, sécurisés sur la journée ou des stations de vélos JC Decaux par exemple ? Y aura t'il sur le tracé des vélos mis à disposition en libre-service ?</p>	<p><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></p> <p>Concernant les stationnements pour les vélos, ces derniers sont prévus au niveau des parcs relais et à proximité des stations de tramway selon les pôles d'activités des espaces urbains environnants. Ils sont représentés sur les schémas des aménagements cycles sur la ligne ci-avant. Des réflexions sont également en cours pour augmenter le nombre de places de stationnement vélo sur le linéaire du projet.</p> <p>Aujourd'hui sur le projet, il y a 270 arceaux deux-roues (sans différenciation avec motos) sur « voirie ». A termes, l'objectif est d'atteindre 100 places de plus, soit environ 350 places deux-roues. De plus, 80 places sécurisées sont prévues dans le pôle d'échange Dromel (hors P+R) et 100 places sécurisées sont prévues au parking relais de la Gaye. 21 stations « levélo » sont également prévues le long du projet, soit au total 267 places (8 bornes (79 places) pour le secteur nord, 5 bornes (67 places) pour le secteur sud 1 (Place Castellane – Place Ferrié), 8 bornes (121 places) pour le secteur sud 2 (Place Ferrié – La Gaye)).</p>
<p>Sera-t-il possible d'utiliser ponctuellement des voies de tramway ?</p>	<p>Il ne sera pas possible d'utiliser les voies de tramway pour la circulation des vélos car les directives du STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés) l'interdit ainsi que le code de la route. Ce raisonnement s'appuie en particulier sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Le risque induit par la présence des rails longitudinaux créant ainsi des obstacles pouvant provoquer des chutes ; ○ Le risque induit par la présence de cyclistes devant un tramway créant des risques de collision du fait du manque de réactivité des cyclistes (avec la présence de rails) et le différentiel de vitesse entre les deux modes.
<p>Les zones à 30 peuvent elles se substituer à un aménagement cyclable aux endroits concernés ?</p>	<p>Les zones 30 peuvent effectivement constituer une alternative dépendant des conditions de circulation et des flux constatés sur la section de voirie concernée.</p>
<p>L'information quant à l'usage du vélo sur la Place Castellane et le haut de la rue de Rome et au départ la rue Cantini vous semble-t-elle suffisante ?</p>	<p>Un schéma explicatif des aménagements cyclables au niveau de la place Castellane est présenté ci-avant. Le projet a été conçu pour permettre d'avoir une large zone apaisée et piétonnisée où l'usage du vélo sera autorisé avec priorité aux piétons. La rue de Rome n'est pas l'itinéraire privilégié pour rejoindre le centre-ville. Le cours Lieutaud, qui vient de faire l'objet d'une requalification intégrant des aménagements cyclables en est la principale armature. Cet axe peut être rejoint par les aménagements prévus sur l'entame du boulevard Baille.</p>
<p>Les pistes cyclables existantes (Rabatau et Parc du 26^{ème} centenaire) seront elles raccordées à celles prévues sur le nouveau tracé ?</p>	<p>Les pistes cyclables existantes (Rabatau et Parc du 26^{ème} centenaire) seront raccordées à celles prévues sur le nouveau tracé. Sur la place Ferrié, la continuité Cantini-Schlœsing est assurée dans le cadre de la dorsale cyclable créée par le projet tramway. Les raccords sur Rabatau sont créés. Sur Rabatau Nord, une piste cyclable mono-directionnelle sur chaque trottoir est prévue comme sur le Jarret plus au Nord. Sur Rabatau Sud, une piste cyclable bi-directionnelle sur trottoir est prévue, comme plus bas sur Rabatau.</p>
<p>Sera-t-il possible de monter dans le tramway avec un vélo ?</p>	<p>Au regard des contraintes d'encombrement des cycles et de la densité attendue dans les tramways pour permettre de satisfaire à la demande de déplacement, les vélos ne pourront pas être acceptés dans les tramways comme cela est déjà le cas aujourd'hui.</p>
<p>Le service vélo sera t'il étendu à l'ensemble du tracé des extensions ?</p>	<p>Des stations Le Vélo, représentées sur les schémas de ligne présentés ci-avant sont régulièrement réparties sur le tracé.</p>
<p>Pourrez-vous libérer les emprises des pistes cyclables des obstacles ponctuels tels que mobilier urbain, abribus ?</p>	<p>Aucun obstacle n'est implanté dans les pistes cyclables proposées au stade de la conception du projet. Ce point fera l'objet d'une vigilance particulière lors des travaux.</p>

6 - Thème espaces verts

Les observations sur les espaces verts portent en majorité sur les emplacements majeurs : Castellane, Prado, Parc du 26ème centenaire.

L'aménagement de la place Castellane a-t-il fait l'objet de diverses variantes ?

Pourquoi avoir choisi de sacrifier les allées arborées du début du Prado à des usages de circulation de bus et voitures et de rendre piéton l'espace de la place qui n'offre pas un coin d'ombre ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'aménagement de la place Castellane, a fait l'objet de nombreuses concertations avec un ensemble d'acteurs dans le but de répondre au mieux aux attentes et aspirations de chacun en trouvant un consensus général (notamment l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), mairie de Secteur, les Comités d'intérêt de Quartier (CIQ), Ville de Marseille, pompiers, services des polices nationales et municipales, kiosques, terrasses). L'ABF a eu un rôle majeur dans les choix d'aménagements de la place, avec en particulier le respect de prescription du périmètre de l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP). Dans ce cadre également, l'espace central de la place ne pouvait pas accueillir de nouvelle plantation d'arbre selon les prescriptions architecturales de respect de la mise en perspective de l'axe historique et de la fontaine Cantini.

Au niveau du Prado, au regard des trottoirs actuels très restreints en pied de façade, le choix a été fait de privilégier l'espace piéton au pied des façades et de restituer la contre allée de circulation nécessaire au-delà, pour sécuriser davantage les déplacements des modes actifs, tout en maintenant le patrimoine végétal existant.

Ainsi, le linéaire d'espace public dédié à la voiture est réduit au strict nécessaire sur les contre-allées privilégiant ainsi les surfaces piétonnes ou pour des activités (commerces, marché, ...). Comme présenté au sein des perspectives avant / après projet ci-après, ce principe permet ainsi d'apaiser l'environnement direct des immeubles et commerces tout en maintenant voire augmentant les surfaces dédiées à la vie de quartier.

Le cheminement au bas des immeubles permettra par ailleurs d'assurer la défense incendie des bâtiments et l'accès à des véhicules de livraison pour maintenir l'activité économique des commerces.

La perspective ci-dessous, prise au niveau du Prado en regardant vers le Nord montre l'évolution de la situation avec une zone libérée de toute circulation (hors livraison) en pieds de façade et des espaces permettant d'accueillir des terrasses ou les forains sur la gauche de l'image.

Perspective actuelle



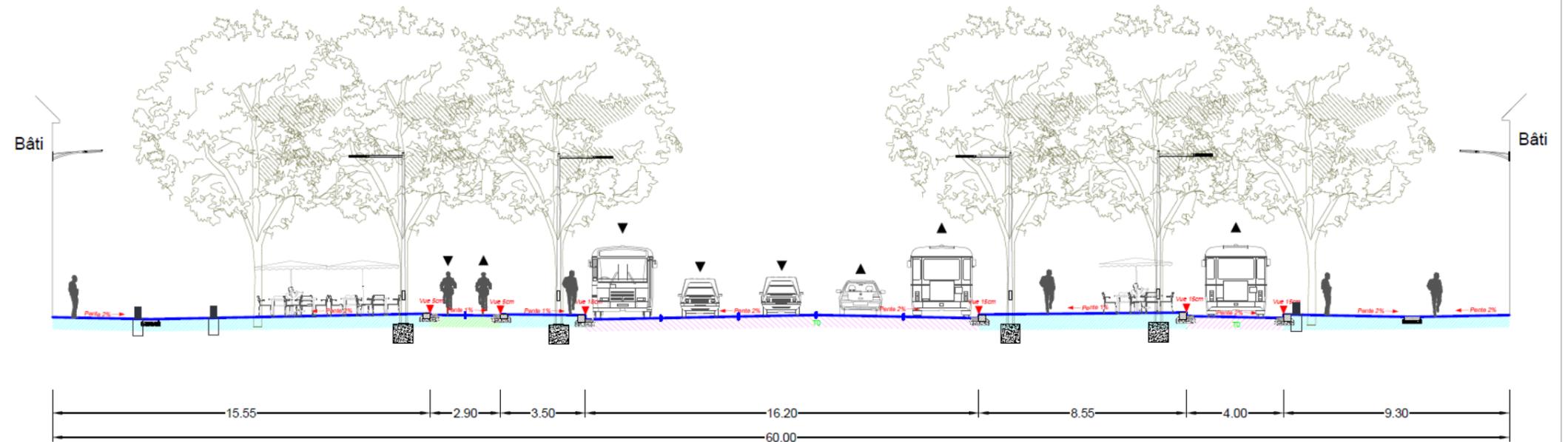
Perspective projet



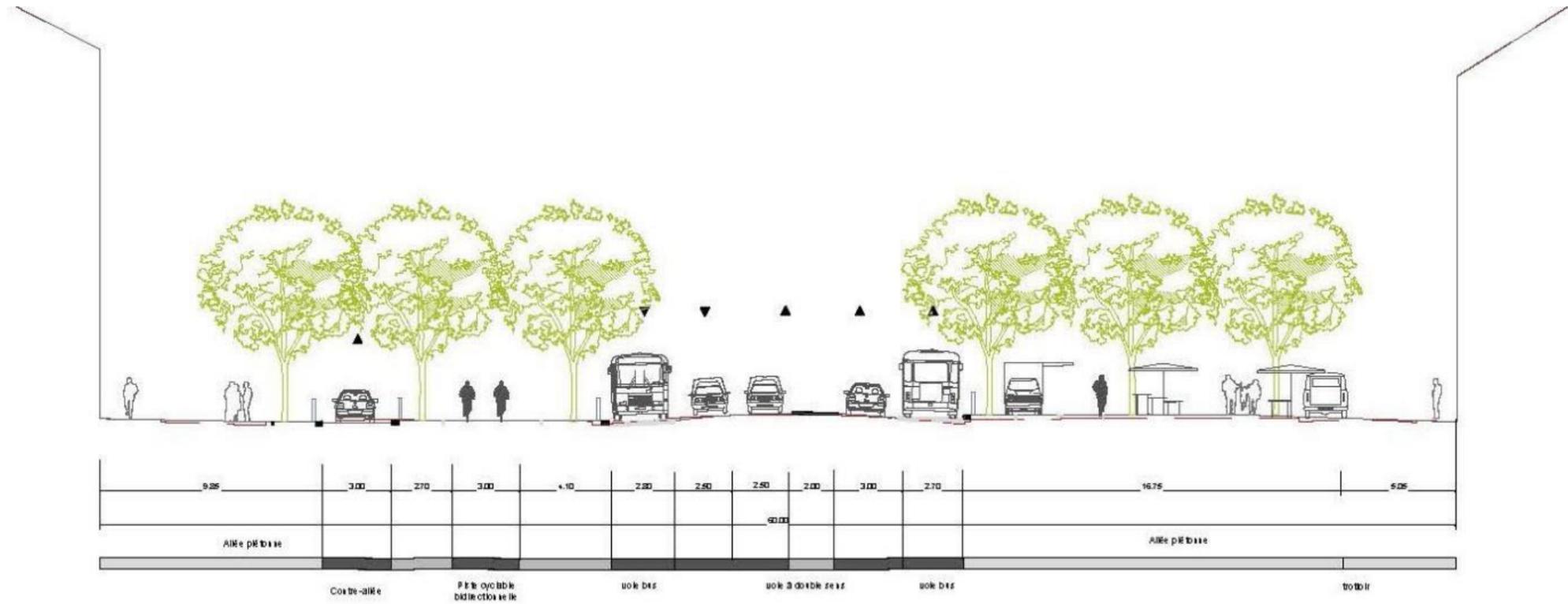
Dans les coupes projets ci-après, la contre allée est réduite au minimum au profit d'un vaste espace pour les emplacements des terrasses et les cheminements piétons.



Coupe AA : la contre allée Est pour le retournement du BHNS :



Coupe BB : la contre allée Ouest nécessaire pour le débouché de la rue Falque



L'impact sur le marché et les commerces riverains n'est pas étudié dans le projet

Réponse du maître d'ouvrage :

Le sujet de l'impact sur le marché et les commerces riverains est abordé ci-après au point 12.

Quel programme de remise en valeur du Parc du 26ème centenaire amputé par le tram et le tunnel ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le long du parc du 26ème centenaire, un emplacement réservé était déjà prévu pour les transports en commun de Marseille dans les documents d'urbanisme. Le projet utilise une bande de foncier sur une partie du parc pour permettre la création de la voie verte extérieure au parc pour la rendre accessible y compris en dehors des horaires d'ouverture du parc. Néanmoins, les grands alignements d'arbres ne sont pas situés sur la partie impactée. Au contraire, le projet prévoit la plantation d'un alignement d'arbres tout le long (côté tramway), permettant de renforcer le caractère arboré du parc et d'améliorer la biodiversité en ville. L'intérieur du parc (en pieds d'arbres) sera également végétalisé et les arbres présentant des signes de faiblesse seront renforcés (élargissement des fosses d'arbres ou en dernier recours remplacement par exemple).

La restitution du parc et des espaces végétaux sera réalisée dès le démarrage du projet afin de limiter au strict nécessaire les durées d'intervention sur le parc.

7 - Thème accessibilité, circulation

La modification de la circulation induite par le projet autour de Castellane (Cantini, rues sainte victoire, saint Sébastien, déjà largement saturées, ...) inquiète les riverains qui s'attendent à une circulation beaucoup plus intense.
Quelles sont les incidences de la fermeture de la place sur les flux de circulation des rues qui l'entourent ? Quels impacts sur la circulation dans les autres quartiers ?

Réponse du maître d'ouvrage :

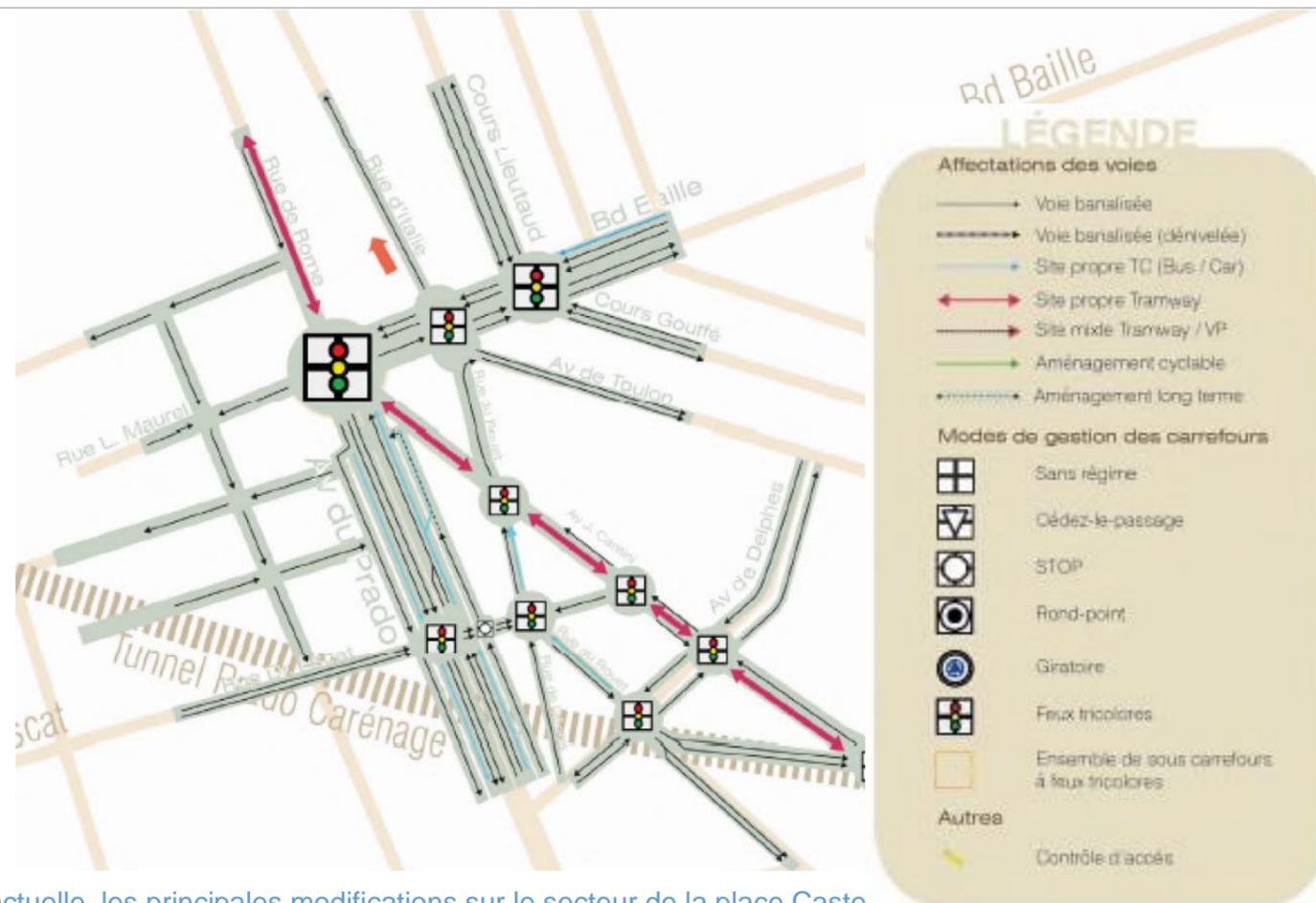
Le développement de projets de transport a notamment pour vocation d'inciter au report modal vers les transports publics. L'objectif de l'opération n'est pas de réduire ou supprimer l'usage de la voiture mais d'offrir un mode de transport suffisamment attractif pour que les usagers puissent avoir le 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).



Par rapport à la situation actuelle, les principales modifications sur le secteur de la place Caste.....

- 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.

<p>Nombreux sont ceux qui craignent de ne plus pouvoir accéder à leur immeuble ou à leur parking. Le projet assure-t-il le rétablissement de tous les accès aux parkings et aux commerces ?</p>	<p><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></p> <p>Les accès riverains sont maintenus sur l'ensemble du tracé. Les accès des commerces sont également maintenus, en particulier pour les livraisons. L'objectif de l'enquête publique est de permettre d'informer le public sur le projet et d'évaluer l'intérêt global du projet et son utilité publique. A l'issue de ce processus, des concertations plus ciblées seront réalisées avec les riverains et les commerçants, afin de traiter les points particuliers qui pourraient ressortir des échanges. Cette concertation sera réalisée en lien avec les mairies de secteur.</p>
<p>Les commerçants sont très inquiets sur l'ensemble de l'itinéraire. A quel moment une concertation avec les commerces sera-t-elle mise en place pour débattre des incidences du projet sur les kiosques, terrasses ou parfois même sur des espaces privatifs ? Quelles compensations ?</p>	<p><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></p> <p>Le sujet de l'incidence du projet sur les commerces et les compensations est abordé ci-après au point 12.</p>
<p>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. Plusieurs demandent pour des PR plus nombreux mais mieux répartis sur la ville ? Le projet de parking relais a-t-il fait l'objet d'analyse de variantes ?</p>	<p><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></p> <p>Les parkings relais sont positionnés à des endroits stratégiques permettant le rabattement de certains automobilistes vers le système de transport. L'enjeu d'intégration de ces ouvrages dans leur environnement est pleinement pris en compte par la Métropole.</p> <p>Le parking relais de Gèze a été réalisé dans le cadre du projet de l'extension du Métro jusqu'à la station éponyme. Sa capacité a été évaluée en fonction des besoins du secteur et des développements futurs (en particulier l'implantation d'un parking relais dans un futur pôle d'échange autour de la halte ferroviaire de Saint André). Le présent projet n'avait pas dans son périmètre de revenir sur ce parking dont la mise en service date de Décembre 2019.</p> <p>Le parking relais de la Gaye est positionné pour être parfaitement accessible avec la proximité en particulier du Boulevard Urbain Sud. Son positionnement au droit du terminus de la ligne de tramway et en connexion avec la liaison interquartier que constitue le boulevard urbain sud permet d'en faire un parking relais attractif que ce soit pour les usagers venant de l'est que ceux venant du sud (La Rouvière, Pointe Rouge, Cassis, ...). Comme dans beaucoup de villes, les parkings relais en extrémité de ligne de transport en commun sont ainsi dimensionnés pour permettre le report modal depuis la voiture vers d'autres modes de transport alternatifs. Cette stratégie globale des parkings relais est également définie dans le PDU.</p> <p>En particulier pour le parking relais de La Gaye, un concours de maîtrise d'œuvre doit être lancé pour retenir un projet le plus qualitatif possible pour l'environnement du projet. La capacité initiale de ce parking est prévue dans un premier temps à 500 places, et sera conçu pour permettre un doublement de sa capacité sans remettre en cause son fonctionnement pendant les travaux d'extension.</p> <p>La politique d'utilisation des parkings relais sur Marseille conduit à proposer des tarifs préférentiels pour l'ensemble des usagers des transports en commun dès lors qu'ils disposent d'une carte « LaCarte » et de la fonction « porte-monnaie ». La gratuité est effectivement réservée aux détenteurs d'abonnement ou de tarifs combinés. Ce point est détaillé dans le point 9.</p> <p>Il n'y a pas de principe d'abonnement dans les parkings relais (les places ne sont pas réservées). Tous les usagers des transports en commun peuvent accéder à ces zones de stationnement.</p>

8 - Thème clivage Nord /SUD

Les habitants des quartiers Nord relèvent l'inégalité des projets entre le Nord et le Sud de la ville. Certains évoquent la « fracture sociale ».

Comment justifier d'un si court trajet au Nord ? 3 stations au Nord pour 9 au Sud ? Quelle échéance peut-on espérer pour la réalisation du réseau jusqu'à l'Estaque ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Pour le secteur nord, l'opportunité était de réaliser la partie du tracé entre Arenc et Gèze en accompagnement de l'Opération d'Intérêt National d'Euroméditerranée. La phase 2 du projet est par ailleurs en cours de mise en œuvre avec l'approbation par la métropole d'un programme d'opération (en date du 19/12/2019), préalable à la concertation publique et à la désignation d'un maître d'œuvre pour assurer la conception et le suivi de réalisation de ce projet.

La prochaine étape consiste donc au lancement d'une concertation des populations prochainement sur le secteur envisagé.

Enfin, le budget de la métropole nécessite d'avoir une vision des investissements à réaliser pour développer les projets du PDU. La phase 1 étant un préalable nécessaire à la mise en œuvre de la phase 2, il a été privilégié d'engager en premier ces parties du projet.

La phase 2 des extensions nord et sud du réseau de tramway consiste à rejoindre le secteur de la Castellane en passant par le lycée Saint-Exupéry et St André.

Concernant la réalisation d'un réseau jusqu'à l'Estaque, ce projet n'est à ce jour pas prévu au PDU métropolitain arrêté en décembre 2019. La desserte de l'Estaque est privilégiée par les bus qui permettront de rejoindre le tramway et par le TER qui dessert la gare SNCF de l'Estaque et dont les trains permettent de rejoindre rapidement le pôle d'échange de Saint Charles et d'Arenc. Ces questionnements pourront faire l'objet de débat lors de la procédure d'enquête publique du PDU qui sera prochainement organisée sur ce document de planification. Ainsi, il sera possible pour l'ensemble des administrés de donner leur avis à cette occasion-là.

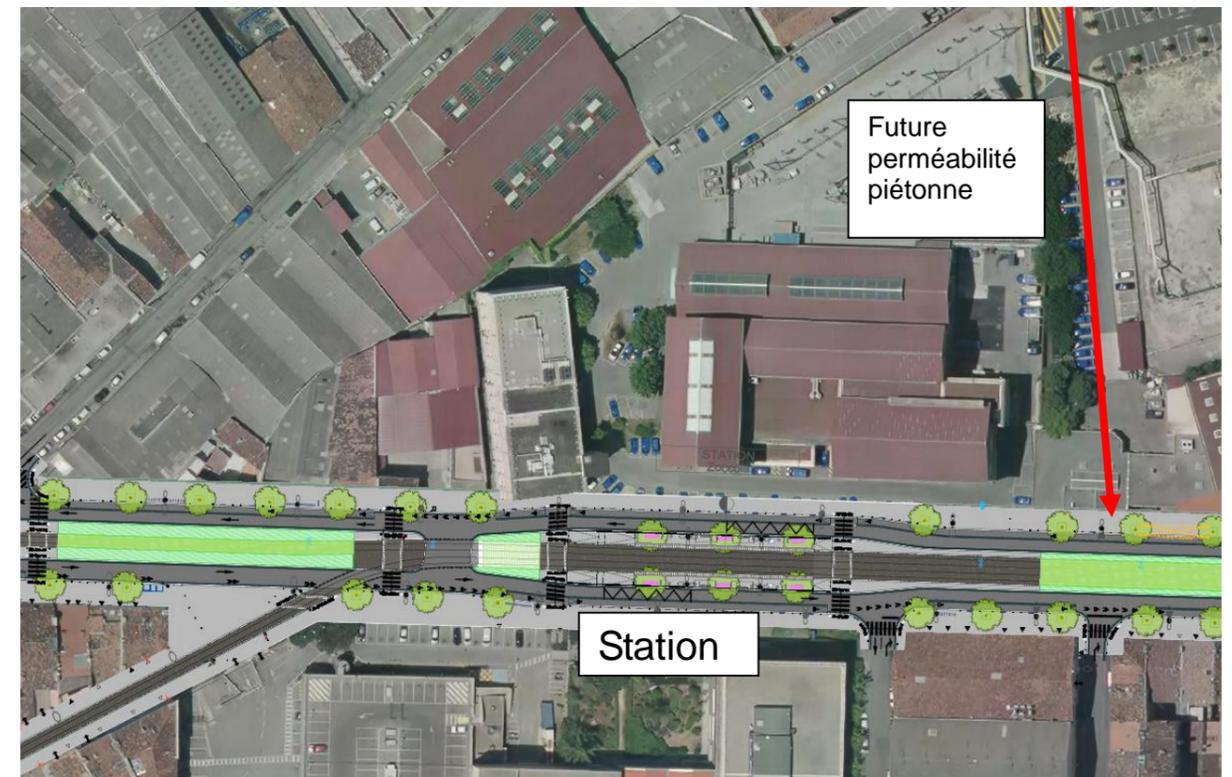
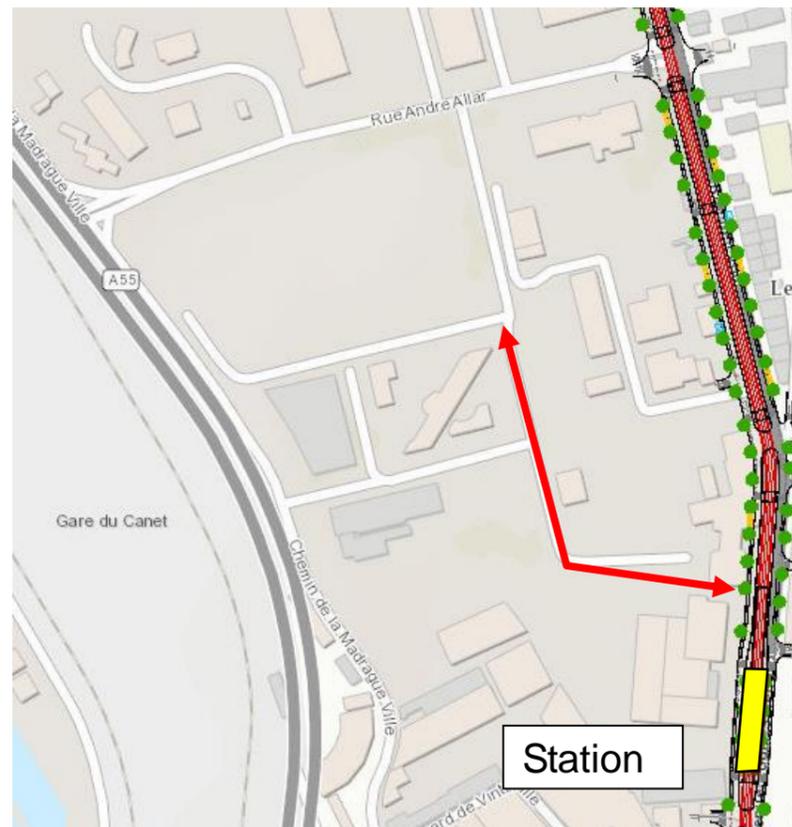
9 - Thème exploitation, nuisances

<p>Des inquiétudes sur les impacts du projet sur la circulation des quartiers traversés : circulation aggravée, bruit, vibrations, etc.... Peut-on donner des informations plus précises sur le schéma de circulation après travaux ?</p>	<p><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></p> <p>Toutes les informations sur le schéma circulation après travaux sont présentées de la page 9 à 11 de l'étude de trafic, annexe de la pièce G Evaluation environnementale du dossier d'enquête publique. Toutes les informations concernant les impacts de bruit et de vibration sont présentées dans l'étude acoustique, annexe de la pièce G Evaluation environnementale du dossier d'enquête publique.</p> <p>En conclusion, le projet a globalement un impact positif sur les sujets de bruit en diminuant la circulation automobile ou en modifiant l'assiette de la voirie (éloignement des façades et réduction du nombre de voies par exemple). Ainsi, pour la grande majorité des bâtis, le projet n'apporte pas de dégradation de l'ambiance sonore.</p> <p>Concernant la circulation, il est difficile de refaire une synthèse de l'ensemble des secteurs. Le principe de conception du projet a été de trouver les solutions permettant d'assurer le fonctionnement des axes et quartier traversés. Des modifications de plans de circulation ont été localement proposées notamment au niveau de l'avenue Cantini et de la place Castellane.</p>
<p>Des tarifs incitatifs sont-ils mis en place sur les parcs relais ?</p>	<p>Concernant 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 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.</p>

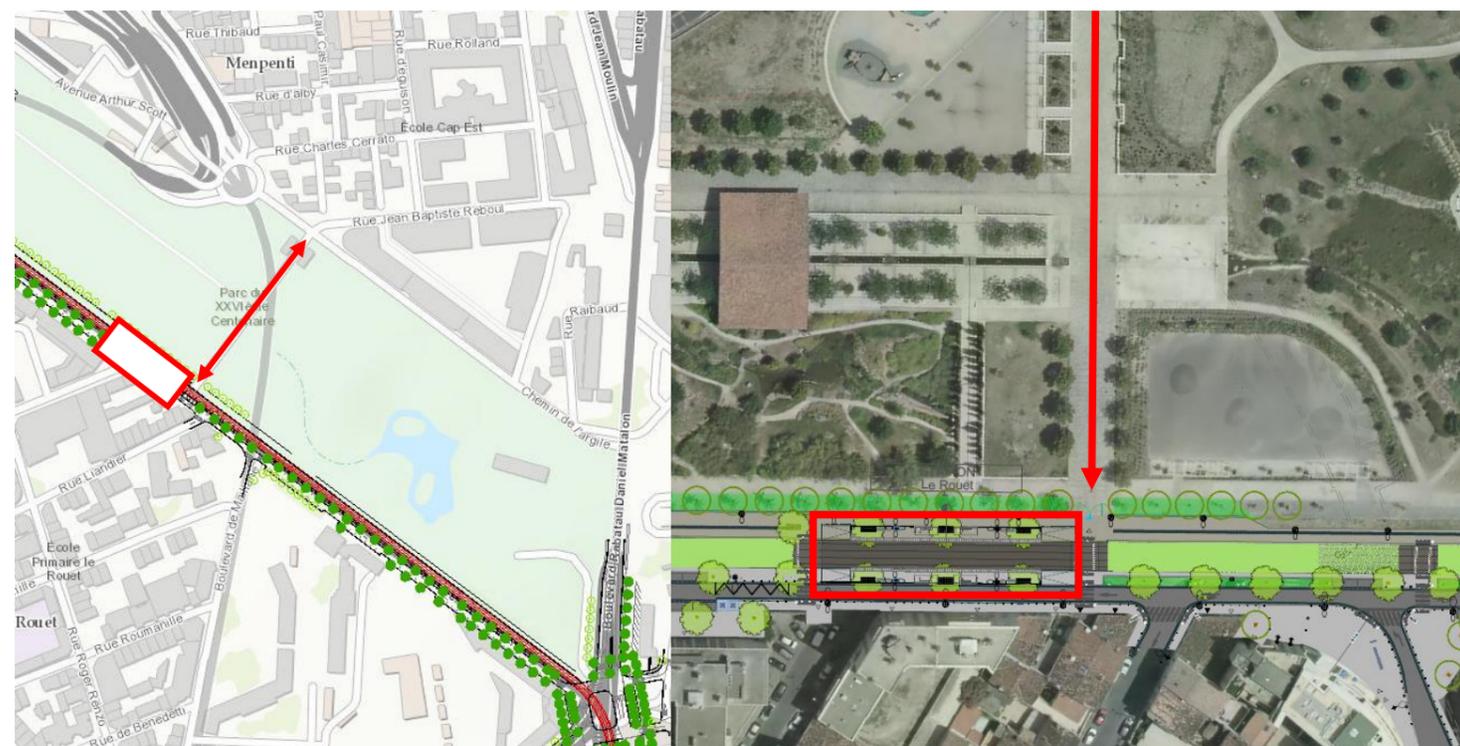
Plusieurs observations concernent les stations : insuffisantes sur le tracé Nord (maintenir Allar) et sud déplacer au niveau du Parc du 26ème centenaire. Est-il possible de prévoir une ouverture permanente de l'allée qui traverse le parc, pour permettre aux habitants de Menpenti//Cap Est d'accéder au tram ?

Le nombre et le positionnement de stations ont été établis afin de trouver un équilibre entre des objectifs de desserte et de temps de parcours attractifs. Pour les extensions nord et sud du réseau de tramway, l'inter distance moyenne entre les stations est de 445 mètres, ce qui permet une bonne prise en compte de ces deux objectifs.

Au nord, des études complémentaires ont proposé de décaler en particulier la station « Allar » plus au sud sur la rue Salengro. Cette position permet d'équilibrer les interstations entre les différentes stations sur l'extension nord, et ainsi la desserte des populations et emplois et de favoriser l'accessibilité à la station. Elle a fait l'objet d'une concertation avec l'aménageur du secteur Euroméditerranée 2 et son positionnement a été défini au regard de la trame viaire de la zone et des perméabilités piétonnes permettant de desservir sa partie ouest. La partie ouest du secteur Allar est donc accessible via des perméabilités piétonnes débouchant sur la station tramway prévue.



Sur l'extension sud, au niveau de la traversée piétonne du parc du XVI^{ème} centenaire, la station est effectivement positionnée au droit de cette perméabilité piétonne qui traverse le parc. Concernant l'ouverture piétonne permanente de l'allée traversant le parc du 26^{ème} centenaire, des discussions pourront se poursuivre avec la Ville de Marseille (gestionnaire du parc) pour améliorer l'accessibilité de la station depuis Menpenti en horaires nocturnes.



Inquiétude de la clinique St Martin (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.

Réponse du maître d'ouvrage :
 Pour le cas particulier de la clinique Saint Martin, les aménagements proposés maintiennent l'ensemble des modes actifs sur le domaine public du côté de l'établissement, éloignant ainsi les nuisances induites par la circulation routière et l'infrastructure tramway. L'impact foncier est réel (200m²) mais limité à des zones de terrain nu, ne présentant pas de surfaces bâties.

L'étude acoustique montre que le projet n'engendre aucune nouvelle nuisance grâce à l'éloignement à l'abaissement du trafic routier, au maintien d'un alignement d'arbres entre la clinique et la plateforme tramway et à la végétalisation de celle-ci.

Enfin, la clinique sera desservie par une station de tramway, facilitant ainsi l'accès des patients, des accompagnants et des personnels pouvant utiliser le système de transport public.

A quel moment les riverains du projet seront-ils contactés ?

L'objectif de l'enquête publique était d'informer le public et donc les riverains sur l'opération. Cette première étape d'information et de participation sera poursuivie jusqu'à la réalisation du projet.

Des réunions d'information plus larges seront poursuivies, en lien également avec les mairies de secteur avant la fin de l'année 2020.

Et quelques questions plus ponctuelles :	<u>Réponses du maître d'ouvrage :</u>
<ul style="list-style-type: none"> - Comment fonctionneront les accès et sorties du parking Cantini avec un tramway en exploitation ? - y aura-t-il un impact sur l'accès au parking Castellane à cause du passage du tramway sur Cantini ? 	Les accès et sorties du parking Cantini/Castellane ne seront pas modifiées avec le projet de tramway.
<ul style="list-style-type: none"> - Réponse à la lettre de PSA concernant son foncier ? 	<p>Contribution de PSA :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Le projet s'est attaché à restituer les accès au site pour maintenir l'activité. L'accessibilité depuis le Bd Rabatau est modifiée du fait de la suppression des passerelles conduisant à permettre l'accès au site depuis les deux sens de circulation. Toutefois, nous notons la demande de maintenir un accès au parking principal du site depuis le boulevard Schloesing que nous restituerons. Nous garderons contact avec PSA pour finaliser ce sujet. o Concernant les règles du PLUi, même si la demande peut paraître légitime, elle ne relève pas de la compétence de ce projet. Les procédures d'acquisition et les évaluations des domaines prendront en considération ces questions. Des discussions seront menées avec PSA et éventuellement les services de l'urbanisme pour mieux appréhender le sujet.
<ul style="list-style-type: none"> - Quel impact pour les commerces situés sur le tracé ? 	L'impact pour les commerces situés sur le tracé est abordé au point 12.
<ul style="list-style-type: none"> - Comment traiter correctement les nuisances esthétiques (rails, matériel roulant, caténaires) ? 	<ul style="list-style-type: none"> - 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.
<ul style="list-style-type: none"> - Qu'en est-il du traitement acoustique des voies sur Cantini. - Existe-t-il des techniques anti bruits quelles sont les modalités de traitement des nuisances sonores ? Les couts correspondants pourront il être pris en charge ? - Une seule voie sur Cantini, le long du Parc du 26^{ème} centenaire, asphyxie la circulation des véhicules sur le quartier du Rouet vers Rabatau et des nuisances sont à prévoir sur la rue de Toulon sans requalification (bouchons, bus), quelles solutions envisagez-vous ? 	<ul style="list-style-type: none"> - 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. - Pour le cas de l'avenue Cantini : L'insertion du tramway sur l'avenue Cantini a pour principale incidence de limiter la place dévolue à la circulation automobile sur cet axe. Au niveau acoustique, le bruit généré par la circulation routière est donc amoindri. De plus, le long du parc du XXVI^{ème} centenaire, la plateforme tramway accueille un revêtement végétalisé qui limite de manière importante la transmission du bruit et vibrations générés par le contact roue-rail des tramways. Les simulations acoustiques menées pour établir l'impact acoustique le long du projet montrent que les niveaux de bruit moyens le long de l'avenue Cantini en journée (6h – 22h) et de nuit (22h – 6h) baissent d'environ 0,5 dB(A) à 3 dB(A). Les éventuels cas identifiés dans l'étude acoustique (annexe de la pièce G « Evaluation environnementale » du dossier d'enquête publique) feront l'objet d'études complémentaires qui, si elles confirmaient la hausse des niveaux de bruit amèneraient alors en la mise en œuvre de mesure d'isolement acoustique des logements ou bureaux concernés. En annexe au présent document, sont fournis les cartes illustrant la signature acoustique dans la situation de référence (sans projet de tramway) et dans celle du projet.

	<p>- Concernant les problématiques de circulation soulevées, le projet de tramway a pour objectif de permettre un transfert de part modale de la voiture particulière vers le transport en commun. La nouvelle trame de circulation sera alors le reflet d'une circulation de véhicule plus réduite. En outre, des requalifications seront possibles au niveau de la rue de Toulon lors de phases de concertation ultérieures mettant en évidence cette problématique. La mise à sens unique d'une partie de l'avenue Cantini est rendue nécessaire pour, d'une part garantir le fonctionnement du quartier (et notamment le carrefour Ferrié) et pour maintenir du stationnement sur voirie et des alignements d'arbres.</p>																				
<p>- Ne faire qu'une station au lieu de deux au niveau de Aubert / Ganay et Viton / Le Brix pour améliorer la vitesse du tramway ?</p>	<p>Pour la question des stations, la distance interstation proposée est classique et il n'est pas proposé de supprimer d'autres stations. L'implantation des stations a fait l'objet d'une recherche d'équilibre entre desserte et vitesse commerciale tel qu'exposé au point 9.</p>																				
<p>- Le bilan écologique semble négatif (travaux, vibrations, émissions de carbone, rejet de la circulation automobile dans les quartiers environnants), est ce justifié ?</p>	<p>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 localisées 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.</p> <p>Par ailleurs, Les travaux d'une infrastructure de tramway permettent de faire une requalification de façade à façade des corps de rue traversés. Aussi, les travaux d'un tel projet sont effectivement conséquents. Cependant, le remaniement des sols n'est pas plus important que pour un projet de route ou de réseau. En effet, la profondeur moyenne est de 80 à 90 cm quand des réseaux peuvent être implantés à plus de 5 m sous le terrain naturel.</p> <p>D'autre part, la plantation de très nombreux arbres et la création de surfaces végétalisées concoure à la réduction des îlots de chaleur et à la biodiversité.</p> <p>Aussi, le mode choisi, le tramway, est avec les autres modes électrifiés (trolleybus, métro) celui qui émet le moins de gaz à effet de serre par voyageur transporté comme le montre le graphique issu d'une étude de l'ADEME (études 2020 sur données 2018) reporté ci-après :</p> <div data-bbox="1276 1050 2285 1659" data-label="Figure"> <table border="1"> <caption>Emission de CO₂ des transports de passagers urbains et périurbains</caption> <thead> <tr> <th>Mode de transport</th> <th>Emission (gCO₂/passager.km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Métro, tramway, trolleybus - Agglomération > 250 000 habitants</td> <td>2.98</td> </tr> <tr> <td>Autobus - Gazole</td> <td>103</td> </tr> <tr> <td>Autobus - GNV</td> <td>113</td> </tr> <tr> <td>Autobus moyen - Agglomération de plus de 250 000 habitants</td> <td>129</td> </tr> <tr> <td>Voiture moyenne - Courte distance - 2018</td> <td>138</td> </tr> <tr> <td>Voiture moyenne - Longue distance - 2018</td> <td>88</td> </tr> <tr> <td>Voiture moyenne - Mixte - 2018</td> <td>121</td> </tr> <tr> <td>Moto < 250 cm³ - Urbain - 2018</td> <td>64.4</td> </tr> <tr> <td>Moto > 250 cm³ - Urbain - 2018</td> <td>154</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">gCO₂/passager.km (grammes de CO₂ par passagers.kilomètre)</p> </div> <p>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.</p> <p>Aussi, l'étude d'impact conclut à l'effet positif de ce projet sur l'environnement.</p>	Mode de transport	Emission (gCO ₂ /passager.km)	Métro, tramway, trolleybus - Agglomération > 250 000 habitants	2.98	Autobus - Gazole	103	Autobus - GNV	113	Autobus moyen - Agglomération de plus de 250 000 habitants	129	Voiture moyenne - Courte distance - 2018	138	Voiture moyenne - Longue distance - 2018	88	Voiture moyenne - Mixte - 2018	121	Moto < 250 cm ³ - Urbain - 2018	64.4	Moto > 250 cm ³ - Urbain - 2018	154
Mode de transport	Emission (gCO ₂ /passager.km)																				
Métro, tramway, trolleybus - Agglomération > 250 000 habitants	2.98																				
Autobus - Gazole	103																				
Autobus - GNV	113																				
Autobus moyen - Agglomération de plus de 250 000 habitants	129																				
Voiture moyenne - Courte distance - 2018	138																				
Voiture moyenne - Longue distance - 2018	88																				
Voiture moyenne - Mixte - 2018	121																				
Moto < 250 cm ³ - Urbain - 2018	64.4																				
Moto > 250 cm ³ - Urbain - 2018	154																				

10 - Thèmes travaux phasage

Nombreuses questions sur les dispositions pendant la phase travaux, en l'état il est en effet difficile d'être précis mais des indications, même encore sommaire seraient utiles, une concertation avec les riverains est souhaitée quelle méthode est-elle prévue ?

Un document précis, décrivant les diverses perturbations, modification d'itinéraire, et autres impacts prévisibles (bruit, ...) pourrait-il être diffusé et mis à jour régulièrement, également un site internet ? L'avez-vous envisagé ?

Peut-on revoir le schéma de circulation pendant les travaux (boulevard Cantini, rue Liandier, ...) afin d'atténuer les bouchons ?

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

Inquiétude concernant la perte de clientèle en phase travaux à qui s'adresser ?

Certains regrettent le coût du projet et les délais de réalisation ...

Réponse du maître d'ouvrage :

La phase travaux fera l'objet d'une communication particulière auprès des riverains et commerçants concernés dès l'obtention de la déclaration d'utilité publique. En effet, la date de déclaration d'utilité publique conditionne le démarrage des travaux principaux de l'opération. La Métropole travaille avec son maître d'œuvre Egis rail qui est un leader des projets de tramway et ayant développé des outils très adaptés sur la communication en phase travaux. Des réunions régulières seront organisées avec une présentation des évolutions des travaux sur une perspective à trois mois avec les représentants locaux. Les emprises des travaux seront présentées, ainsi que tous les impacts sur les usages locaux, stationnement, sens de circulation. Dans le cadre de ces réunions périodiques, tous les services seront associés. Les riverains seront également informés par l'intermédiaire des comités d'intérêts de quartier (CIQ) et des outils de communication mis en œuvre. Des supports physiques (du type lettres info travaux, flyer, etc) et numériques seront distribués et publiés afin d'informer les riverains sur les travaux et les modifications apportées à la vie de quartier.

Enfin, des indemnités peuvent être prévues pour les commerçants durant la phase des travaux, à travers la commission d'indemnisation amiable (CMIA). Ce point sur les impacts du projet sur les commerces est abordé au point 12.

11 - Thème forme et présentation

<p>Globalement certains trouvent le dossier succinct et incomplet sur certains aspects, la pagination n'est pas classique. La consultation par internet, sur un petit écran n'est pas aisée</p> <p>Le devenir des conditions d'exploitation des activités économiques (cf. ci-dessous) n'est absolument pas précisé, ni en phase travaux, ni après.</p> <p>Des cyclistes considèrent que les informations concernant la réalisation de pistes cyclables manquent de précision et laissent craindre des difficultés.</p> <p>Des précisions sont également réclamées sur les bruits induits par le tram lui-même et par la circulation délestée des itinéraires tram et les isolations phoniques à prévoir</p>	<p><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></p> <p>Dans le contexte de la crise sanitaire, la mise en place du registre numérique a été un atout pour favoriser au mieux la diffusion de l'information sur le projet et permettre la participation du plus grand nombre. Pour pallier aux difficultés possibles d'accès à internet, cinq lieux d'enquête correspondant aux secteurs de la ville de Marseille traversés par le projet se sont mobilisés pour permettre la consultation du dossier d'enquête en format papier et la participation sur des registres papiers. Des permanences de la commission d'enquête (cinq permanences par site à des jours et horaires différents) ont également été organisées pour permettre des échanges avec les habitants.</p> <p>Concernant la constitution du dossier, celle-ci répond à des prescriptions classiques pour une telle procédure d'enquête publique.</p> <p>Des précisions de réponse sur l'impact du projet sur les activités économiques ont été apportées au point 12. Les réponses au point 5 apportent également des précisions sur la réalisation des pistes cyclables.</p> <p>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.</p>
--	--

12 - Thème transversal devenir des activités économiques

Enfin **une question** qui recoupe plusieurs sujets et qu'il paraît nécessaire d'identifier et traiter dans sa globalité est la question soulevée par les activités économiques (bars, restaurants, commerces, vétérinaire, torréfaction,...) sur les contre allées du Prado vers la place Castellane .En l'état du dossier ils n'ont aucune visibilité sur leur avenir et les modalités de fonctionnement qui les attendent .La quasi-totalité des propriétaires ou exploitants se sont fortement mobilisés et se sont exprimés , citons la torréfaction Noailles, le vétérinaire, le kiosque presse....etc. Mme Patricia PEDE, présidente de l'association résume leurs préoccupations, ils demandent des réponses précises au-delà des déclarations d'intention du dossier (notamment page 119 et 122 de la notice explicative), et souhaitent engager, sans délais, une concertation afin de définir un schéma de fonctionnement qui assure la pérennité de leurs activités sous tous ses aspects (exploitation des terrasses, livraisons, ...).

A noter une idée originale, le fleuriste se propose de participer à la conception de l'aménagement afin d'aider à embellir avec son kiosque ...

Comme l'indique la CCIMP cette situation , même si elle se pose de manière moins « critique » ,se retrouve à divers endroit du dossier , par exemple sur la rue de Lyon (évoquée par la mairie du 15/16) et même parfois de manière plus ponctuelle , à certains endroits précis , par exemple le bar 172 avenue Cantini (angle rue Liandier) face à la station prévue du tram si le bar dispose d'une autorisation officielle de disposer d'une petite terrasse ,celle-ci ne pourra subsister , pourra t'on lui proposer une alternative dans l'aménagement de l'ilot ?

Réponse du maître d'ouvrage :

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.

Les conséquences de la suppression du fonctionnement en rond-point a toutefois eu des conséquences sur le plan de circulation global de la zone (présenté à la page 10 du volume « Etude de trafic » annexe à la pièce G « Evaluation environnementale » du dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) présenté à l'enquête publique) dont en particulier :

- La création d'une voie de retournement pour les bus de la ligne de BHNS B1 Castellane – Luminy ;
- La création d'une voie permettant de restituer la liaison entre la rue du Docteur Fiolle et l'avenue du Prado.

L'objectif d'un tel aménagement reste prioritairement de redonner vie à la place et de maintenir l'espace pour le développement des activités autour de la place et de l'avenue du Prado.

Cet aménagement a fait par ailleurs l'objet d'une validation de l'Architecte des Bâtiments de France.

Aussi, le fonctionnement des commerces (situés autour de la place et au départ de l'avenue du Prado) a été largement pris en compte dans les options d'aménagement proposés et ce sur plusieurs sujets.

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.

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.

Perspective projet de la place Castellane



- Sur l'avenue du Prado, les maigres trottoirs au pied des façades qui permettent difficilement aux usagers de se croiser seront élargis pour permettre une déambulation apaisée au sein de large allées piétonnes, propices aux commerces desservis, tout en maintenant une possibilité d'accès pour les livraisons des commerces.
- Les terrasses des établissements de restauration ont également été prises en considération dans la réflexion globale. A l'instar de ce qui a pu être fait sur le Vieux Port lors des opérations d'aménagement, le projet d'extensions nord et sud du tramway de Marseille est l'occasion de repenser et d'harmoniser les aménagements des commerçants sur l'espace public. Aussi, des démarches visant à proposer une charte des terrasses spécifique à la place Castellane et à l'entame du Prado a été engagée pour améliorer la perception de cette place et respecter les préconisations relatives à l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) à laquelle est soumis le projet. Cette charte fera l'objet d'une concertation avec les commerçants et avec les acteurs locaux de ces espaces.

En ce qui concerne les demandes particulières relevées dans les contributions à l'enquête publique, nous pouvons identifier :

- o Contribution n°507 et 523, relative à la brasserie Paulaner : la terrasse actuelle est effectivement impactée par le projet de modification du plan de circulation tel qu'exposé ci-avant. Cependant, la surface de terrasse est intégralement maintenue par rapport aux autorisations d'occupation temporaire octroyées à cet établissement (soit 197 m²). Par ailleurs, la situation de la brasserie sera grandement améliorée avec la suppression de la voie routière entre sa terrasse et l'établissement.
 - o Contribution n°520 et 522, relative à pizzeria Maga : la terrasse de l'établissement est conservée et est proposée sur l'îlot situé au-delà de la voie de retournement des BHNS. Par ailleurs, l'établissement bénéficiera d'un pied de façade amélioré avec un large espace piéton devant l'établissement. Aucun bus ne sera en régulation sur la voie de retournement, cette dernière étant uniquement dédiée à la dépose des usagers et au retournement des bus arrivés en bout de ligne.
 - o Contribution n°521, relative à l'établissement le Grand Café : la terrasse actuelle est effectivement impactée par le projet et ne peut être restituée en lieu et place. Cependant, une relocalisation de la terrasse de l'établissement sur une surface équivalente à la surface autorisée aujourd'hui est proposée à l'établissement sur l'îlot situé entre les arbres sur l'avenue du Prado.
- Les kiosques sont également un atout majeur de l'animation de la place Castellane et du début de l'avenue du Prado. L'objectif d'un traitement homo-

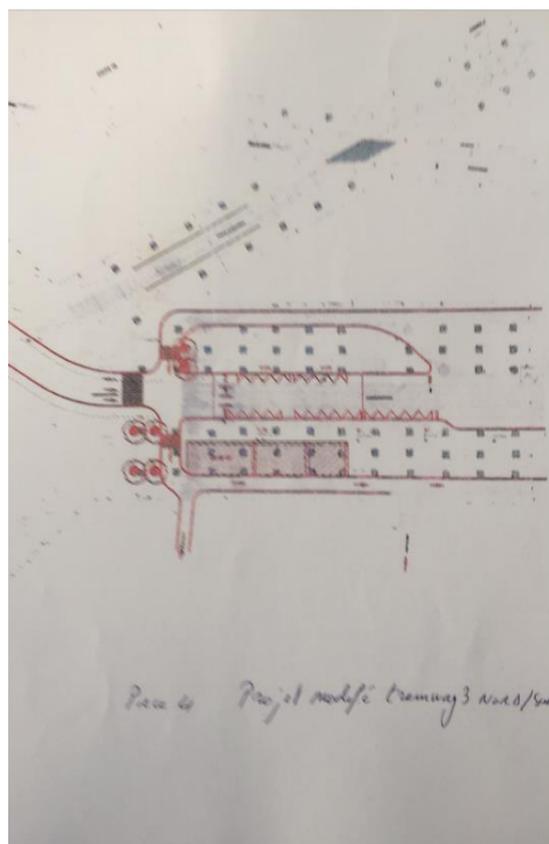
	<p>gène de la place Castellane, comme cela est précisé pour les terrasses ci-avant, conduit à engager une réflexion sur une charte d'aménagement des kiosques afin d'assurer une cohérence d'ensemble et une qualité architecturale à la pièce urbaine constituée de la place Castellane et de ses abords.</p> <p>Aussi, des emplacements prévisionnels permettant la relocalisation des kiosques ont été identifiés permettant de pouvoir proposer des emplacements aux établissements existants. Ces nouvelles installations devront obtenir la validation de l'Architecte des Bâtiments de France.</p> <p>Les sujets de relocalisation particulier seront vus en concertation avec les actuels gestionnaires des kiosques dans la mise au point du projet.</p> <p>En ce qui concerne les demandes particulières relevées dans les contributions à l'enquête publique, nous pouvons d'ores et déjà apporter les éléments de réponse suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Contribution n°519 relative au kiosque à journaux situé sur le Prado et contribution n°518 relative au kiosque « à fleur » situé sur le Prado : des emplacements de relocalisation sont envisagés et feront l'objet de discussions avec le gestionnaire du kiosque. ○ La suggestion du kiosque à fleur sera discutée avec son titulaire afin d'en voir la pertinence et la faisabilité. <p>- L'ensemble des commerçants ayant une terrasse et des kiosquiers sera rencontré afin de les informer du planning détaillé des opérations et des démarches engagées afin de réaliser les travaux. Ce processus sera engagé à l'issue des échanges sur l'enquête publique.</p>
<p>La CCIMP se propose de fédérer les demandes et faciliter la recherche de solutions.</p>	<p>Nous notons avec satisfaction que malgré les alertes relatives à la prise en compte des besoins du tissu économique local, la CCI MP relève que les aménagements sont globalement satisfaisants et ne nécessitent que marginalement des adaptations. La CCI MP partage également l'urgence d'investir dans les projets structurants sur la Ville de Marseille dont ce projet fait partie.</p> <p>La CCI MP relève la nécessité de prendre en compte les besoins liés à l'activité économique. Cela a bien évidemment été au cœur de la conception du projet au travers d'une concertation initiale (identifiée par la CCI MP) qui a permis de recueillir les principaux besoins, puis d'une concertation avec les mairies de secteur et des services compétents. Cette question du devenir des activités économiques dans le secteur du projet a bien fait l'objet d'une attention toute particulière. Il est enfin à noter que des compensations financières, selon les cas particuliers des activités commerçantes, pourront être mises en place en lien avec la commission d'indemnisation amiable. Des initiatives seront également mises en place pour améliorer au mieux les informations des commerçants.</p>

La contribution de Mr Patrick BONNAT, qui fait une proposition de variante mérite d'être étudiée- voir proposition de modification du positionnement des voies en P.J-

PJ

Esquisse jointe à la contribution de monsieur BONNAT

Elle concerne la jonction entre le Prado et la place Castellane, elle montre, tout en respectant les règles, notamment de dégagement nécessaire pour la sortie de métro, qu'un léger déplacement des voies prévues permet de ne pas supprimer les terrasses et préserve les accès pour livraisons



Relativement à la contribution de M.Bonnat, cette dernière avait été envisagée et n'a pas été retenue en raison :

- D'un recul insuffisant entre la sortie du métro et la voirie (en s'appuyant sur le retour d'expérience sur certaines sorties existantes telle que celle de la Joliette) ;
- Le cheminement tortueux n'est pas naturel et peut engendrer des ralentissements des automobilistes conduisant à une perturbation de l'axe routier du Prado ;
- La proposition augmentait l'impact sur le patrimoine végétal.

La proposition n'amenait pas d'amélioration quant aux surfaces restituées et aux accès pour les livraisons (ceux-ci étant assurés en pied de façade dans le projet soumis à l'enquête).

ANNEXES A LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Point 9 - Cartes illustrant la signature acoustique de l'avenue Cantini, dans la situation de référence (sans projet de tramway) et dans celle du projet.

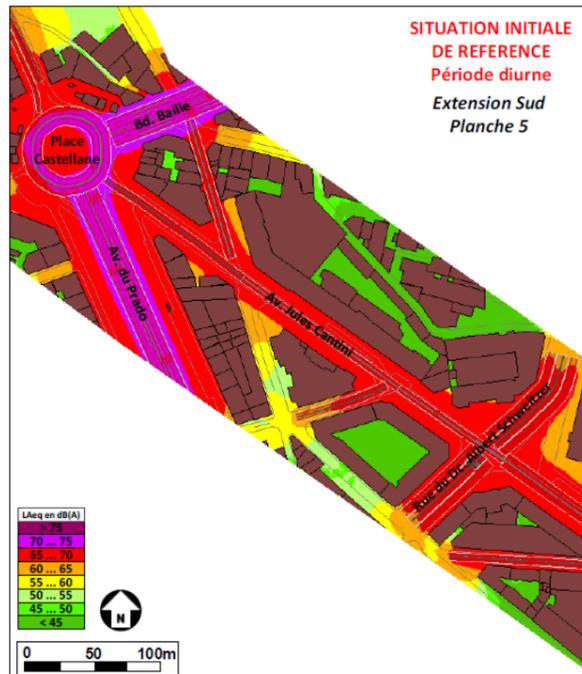


Figure 17 – Niveaux de bruit 4 m de hauteur en situation initiale de référence – Planche 5 – Période diurne

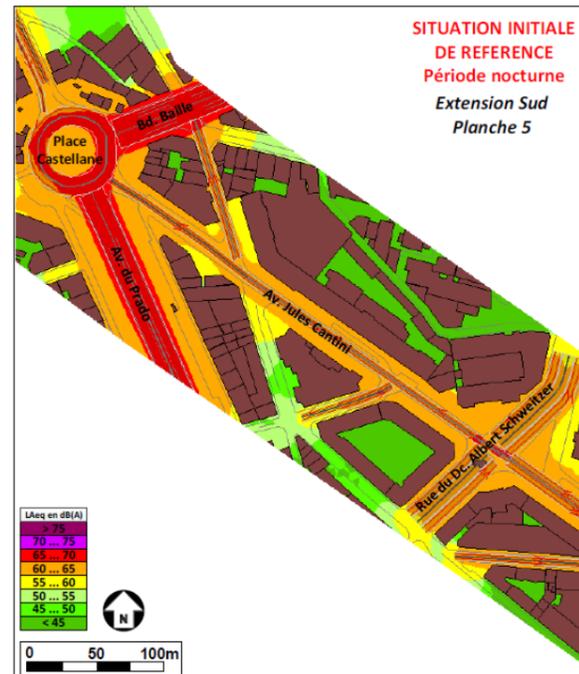


Figure 18 – Niveaux de bruit 4 m de hauteur en situation initiale de référence – Planche 5 – Période nocturne



Figure 43 – Niveaux de bruit (h=4 m) en situation projet à l'horizon 2043 – Planche 5 – Période diurne

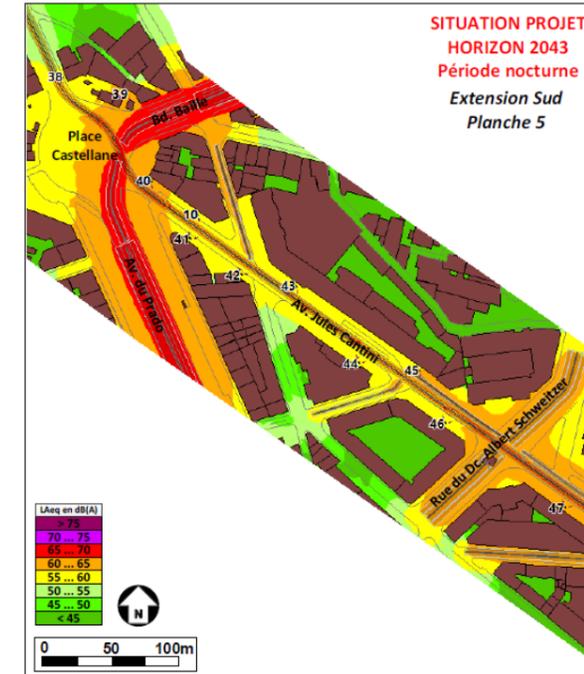


Figure 44 – Niveaux de bruit (h=4 m) en situation projet à l'horizon 2043 – Planche 5 – Période nocturne

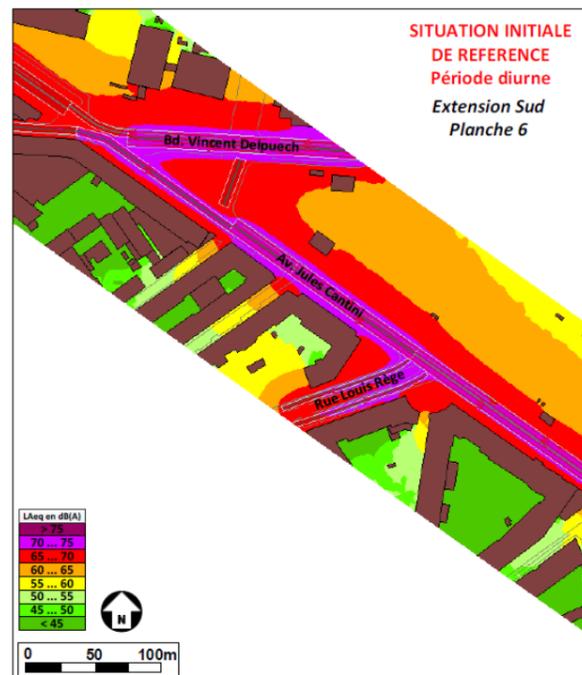


Figure 19 – Niveaux de bruit 4 m de hauteur en situation initiale de référence – Planche 6 – Période diurne

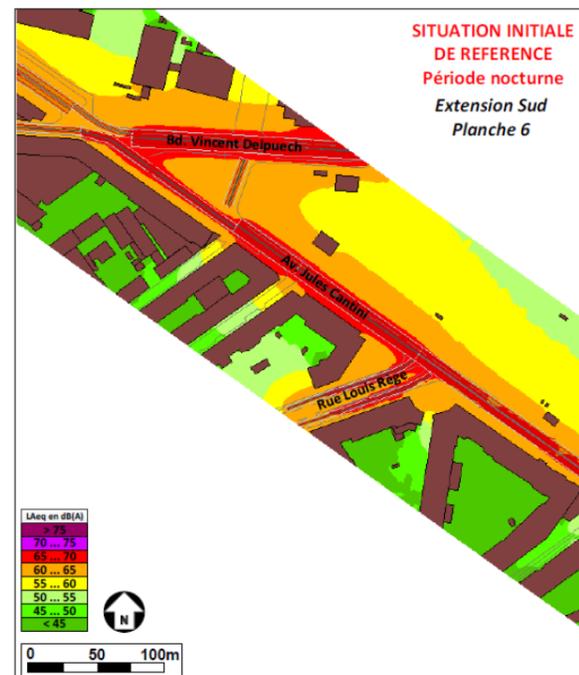


Figure 20 – Niveaux de bruit 4 m de hauteur en situation initiale de référence – Planche 6 – Période nocturne

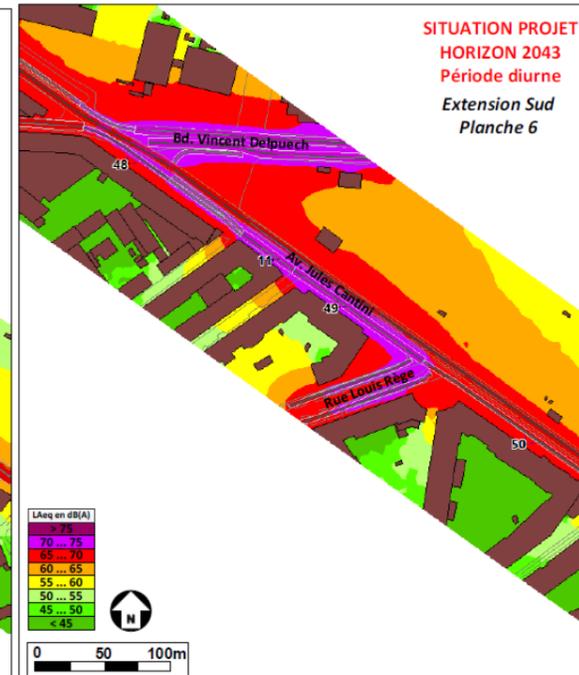


Figure 45 – Niveaux de bruit (h=4 m) en situation projet à l'horizon 2043 – Planche 6 – Période diurne

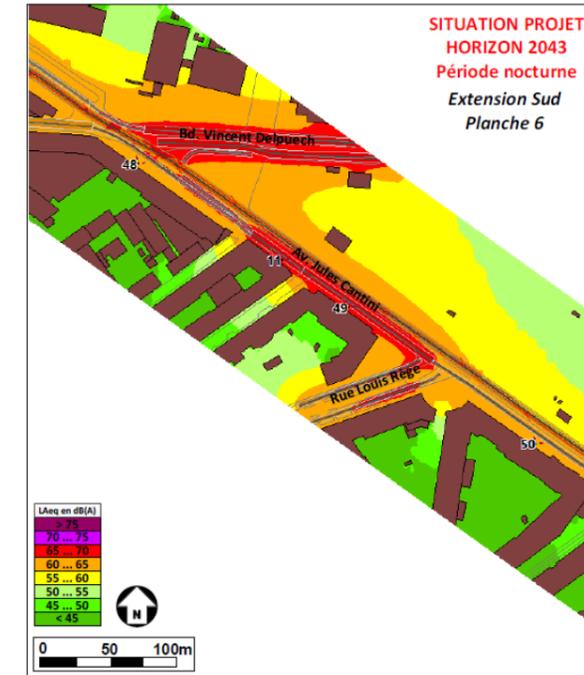


Figure 46 – Niveaux de bruit (h=4 m) en situation projet à l'horizon 2043 – Planche 6 – Période nocturne

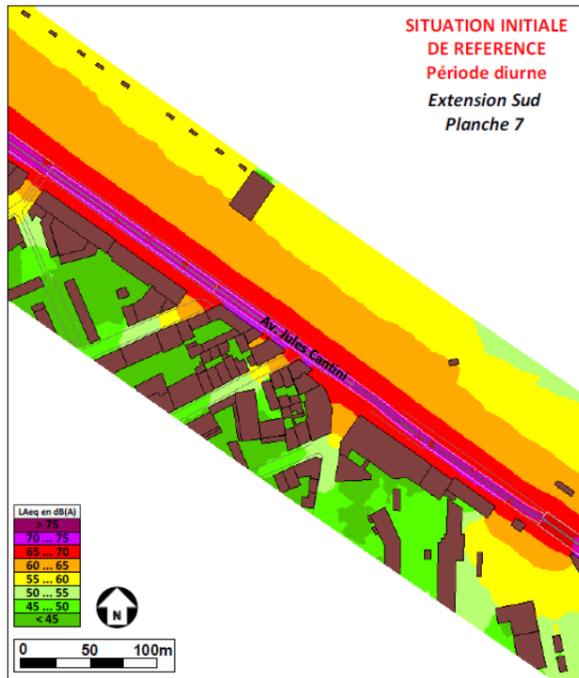


Figure 21 – Niveaux de bruit 4 m de hauteur en situation initiale de référence – Planche 7 – Période diurne

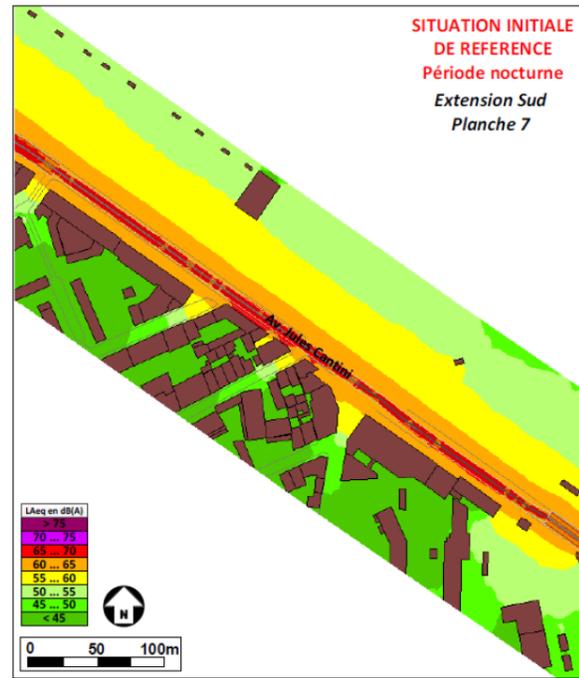


Figure 22 – Niveaux de bruit 4 m de hauteur en situation initiale de référence – Planche 7 – Période nocturne

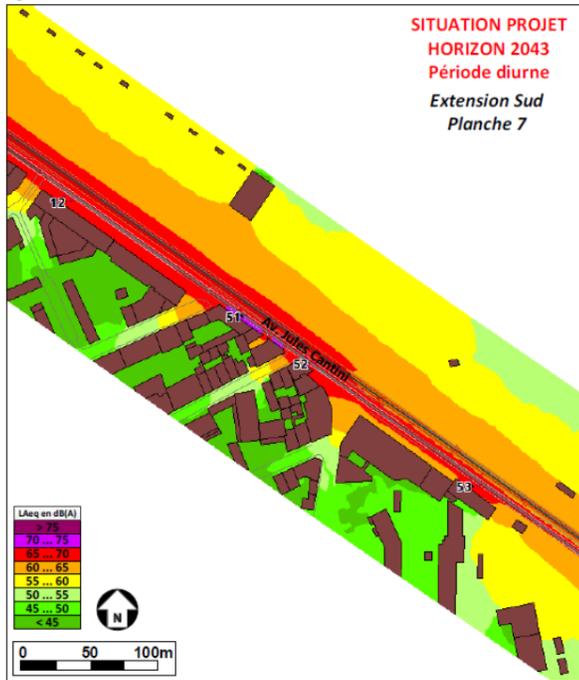


Figure 47 – Niveaux de bruit (h=4 m) en situation projet à l'horizon 2043 – Planche 7 – Période diurne



Figure 48 – Niveaux de bruit (h=4 m) en situation projet à l'horizon 2043 – Planche 7 – Période nocturne