

Annexe N° 2 (5 pages)

Pour le Préfet
La Secrétaire Générale

Vu pour être annexé
à l'arrêté n° 2021-36
du 15 JUIN 2021

Juliette TRIGNAT

Document accompagnant l'arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique en application de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet

Ce document expose les motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet tel que prévu à l'article L122-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique qui précise dans son dernier alinéa que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

A cet égard, il reprend l'essentiel des éléments figurant dans les dossiers soumis à enquête et à la déclaration de projet approuvée par la Métropole par délibération MOB 001-9654/21/BM du 15 avril 2021 auxquels il ne serait en aucun cas se substituer.

Ces documents seront mis à disposition du public dans les conditions fixées par les textes relatifs à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

1. RAPPEL DE L'OBJET DE L'OPERATION

1.1. Rappel des objectifs du projet indiqués dans le dossier de déclaration d'utilité publique (DUP)

D'une longueur totale de 6,2 km, le projet d'extensions Nord et Sud (phase 1) du réseau de tramway de Marseille constitue une opération essentielle pour l'aménagement du territoire.

Il consiste à étendre le réseau de tramway de Marseille, au Nord, entre Arenc et Capitaine Gèze sur 1.8 km et, au Sud, entre la place Castellane et La Gaye sur 4.4 km.

Il s'accompagne de la création :

- de 12 nouvelles stations (3 au Nord et 9 au Sud) ;
- d'un bâtiment au sein du pôle d'échanges de Dromel accueillant un site de maintenance et de remisage de 30 rames ainsi qu'un parc relais d'environ 600 places publiques ;
- d'un parc relais d'environ 565 places (extensible à 1000 places) en superstructure et de 63 places de stationnement de surface au terminus de la phase 1 à La Gaye.

Parmi les nombreux avantages du projet, figurent la forte attractivité du système tramway, son évolutivité et la requalification urbaine des artères empruntées et des places emblématiques traversées. Cette revitalisation permettra notamment de concilier tous les usages de la voirie (piétons, transports en commun, véhicules particuliers, vélos, dessertes et stationnement) en cohérence avec les opérations connexes prévues.

En cohérence avec les enjeux identifiés, les objectifs généraux de l'opération sont déclinés de la manière suivante :

- la participation à la stratégie urbaine et de mobilité en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU),
- le désenclavement des quartiers de la politique de la ville au Nord et au Sud,

- la desserte des grands équipements,
- la desserte de nouveaux quartiers et de grandes opérations en cours,
- le développement de l'intermodalité,
- la qualité et attractivité du service,
- la cohésion sociale et territoriale,
- la qualité de l'air et l'excellence environnementale.

Le projet d'extensions Nord et Sud du réseau de tramway présente un intérêt stratégique pour l'agglomération à plusieurs titres.

Il entre pleinement dans l'objectif de la Métropole Aix-Marseille-Provence, de développement de son réseau de transports collectifs en site propre (TCSP) conformément aux documents de planification et contribue au rééquilibrage de la desserte des populations sur une aire urbaine plus vaste.

Inscrit au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvé, au Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 approuvé par Marseille Provence Métropole et au Plan de Déplacements Urbains métropolitain 2020-2030 arrêté par Aix Marseille Provence Métropole, deux ambitions fondatrices s'imbriquent au travers du projet des extensions Nord et Sud – Phase 1 du réseau de tramway :

- le développement et l'amélioration du maillage en transports en commun,
- la requalification urbaine et l'amélioration du cadre urbain et paysager des secteurs traversés.

Ainsi, au-delà de la génération d'un axe de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) structurant pour le territoire, le projet des extensions Nord et Sud – Phase 1 du tramway permet une requalification et notamment un réaménagement de places publiques majeures :

- La place Castellane, intégrée au périmètre de l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) de Marseille, et la place du général Ferrié qui seront profondément et durablement redessinées et apaisées,
- La place Bougainville qui bénéficiera également d'un réaménagement complet mettant en valeur sa morphologie atypique et les bâtiments la structurant.

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

Enfin, des cheminements sont créés tout au long du projet afin d'améliorer et sécuriser les déplacements des modes actifs. L'ensemble de ces aménagements crée une ambiance urbaine globalement apaisée tout au long du tracé.

L'extension Nord-phase 1 a la particularité de traverser le périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Euroméditerranée et contribue à accompagner l'ensemble des projets urbains sur ce territoire. En effet, sur ce secteur le réaménagement est envisagé sur une emprise de 29 m (Avenue Salengro et Rue de Lyon). Depuis le terminus actuel d'Arenc, l'extension Nord comprend 3 nouvelles stations et emprunte les voies suivantes :

- le boulevard de Paris,
- la rue d'Anthoine,
- la traverse du Bachas et la rue du Marché dans le sens Sud vers Nord et l'avenue Roger Salengro Sud dans le sens Nord vers Sud,
- l'avenue Roger Salengro Nord et la rue de Lyon.

L'extension Sud – phase 1 prend son origine à la place Castellane et a son terminus à La Gaye. L'extension Sud nécessite la création de 9 nouvelles stations. Le terminus s'inscrit sur le début du chemin de la colline Saint-Joseph à l'intersection avec le futur Boulevard Urbain Sud (BUS). Elle emprunte du Sud au Nord les voies suivantes :

- l'avenue Viton,
- la rue Aviateur Le Brix
- la rue Augustin Aubert,

- le boulevard Schloësing,
- l'avenue Jules Cantini,

Le bâtiment Dromel/Montfuron sera implanté en bordure du boulevard Schloësing entre l'avenue des tirailleurs et le boulevard de l'Huveaune sur la parcelle comportant l'actuel parking relais Dromel-Montfuron. Ce bâtiment accueillera le Site de Maintenance et de Remisage et un parc relais. Un autre parc relais sera créé au terminus Sud (La Gaye).

1.2. Rappel de quelques chiffres clés de desserte et de fréquentation

Les principaux chiffres clés de l'opération sont les suivants :

- création de 12 nouvelles stations,
- 6,2 km de nouveau tracé du réseau de tramway en extensions Nord et Sud,
- La mise à disposition d'un mode de transport structurant à environ 90 000 habitants et 70 000 emplois à l'horizon 2030,
- un tramway toutes les 5 min en heures de pointe,
- 15 min de parcours des arrêts Belsunce (au centre-ville de Marseille) à Capitaine Gèze (terminus de l'extension Nord),
- 24 min de parcours des arrêts Belsunce à La Gaye (terminus de l'extension Sud),
- 93 000 voyageurs attendus par jour,
- création de 6,8 km d'aménagements cyclables le long des extensions du projet
- deux nouveaux parcs relais : Dromel environ 600 places de stationnement / La Gaye environ 565 places de stationnement

2. L'ENQUETE PUBLIQUE ET SES CONCLUSIONS

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'extension du tramway Nord Sud de Marseille (phase 1) s'est déroulée du 7 septembre 2020 au 9 octobre 2020 inclus.

La commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 9 novembre 2020.

A l'unanimité de ses membres, elle a émis un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet assorti d'une réserve et des trois recommandations suivantes :

- **Réserve n°1** - *Le maître d'ouvrage doit entreprendre une concertation approfondie avec les acteurs économiques afin d'apporter les précisions nécessaires à la garantie du maintien des conditions d'exploitations viables pour ces activités. La réserve sera considérée comme levée dès lors qu'un compte rendu de réunion actant d'une solution de compromis sera approuvé par les acteurs représentatifs que sont la C.C.I.M.P et l'association de commerçants Prado-Castellane.*
- **Recommandation n°1** : *Poursuivre les concertations avec les riverains et les associations de vélo afin de prendre en compte leurs attentes en particulier en matière de circulation tant en phase travaux qu'après achèvement.*
- **Recommandation n°2** : *Soigner les espaces verts en minimisant l'abattage d'arbres, en densifiant les plantations de végétation basse, et en revalorisant le parc du 26ème centenaire et les allées qui le traversent.*
- **Recommandation n°3** : *accélérer la réalisation de la phase 2.*

Le maître d'ouvrage a analysé les observations formulées par la commission d'enquête et est en mesure de répondre favorablement à la réserve et aux recommandations.

La déclaration de projet expose l'ensemble des réponses apportées par le maître d'ouvrage aux réserves et recommandations émises par la commission d'enquête.

Par ailleurs, la commission d'enquête a également émis un avis favorable sans réserve ni recommandation, sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement.

3. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION JUSTIFIANT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL

Le projet d'extensions Nord et Sud (phase1) du réseau de tramway permet une prise en compte des enjeux environnementaux tout en offrant des aménagements qualitatifs des espaces urbains.

L'extension Nord et Sud du réseau de tramway constitue un projet majeur dans le Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 de l'agglomération Marseillaise. Elle constitue en effet un projet structurant pour la future armature des déplacements de l'agglomération. Cette extension fait également partie de l'objectif du projet de Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence 2020-2030 arrêté le 19 décembre 2019, d'étendre les Transports à Haut Niveau de Service sur 55 km pour desservir plus des deux tiers des habitants et quatre emplois sur cinq. Ainsi, un axe Nord-Sud de tramway de 14 km sera mis en œuvre en deux phases :

- **Phase 1 : d'Arenc à Capitaine Gèze au Nord ; de la place Castellane à La Gaye au Sud ;**
- **Phase 2 : de Capitaine Gèze à la Cité Castellane au Nord, de La Gaye à La Rouvière au Sud.**

Il convient de rappeler qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou les éventuelles atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle comporte, ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

Le projet des extensions Nord et Sud (phase 1) du réseau de tramway de Marseille représente un choix de développement urbain, durable et soutenable qui associe :

- Un projet de desserte de différents quartiers par un transport en commun structurant, efficace, de qualité et attractif en connexion avec d'autres transports en commun (métro, tramway, BHNS, bus) et améliorant ainsi les déplacements en transports en commun sur l'agglomération marseillaise,
- Un projet de desserte de nouveaux quartiers et de grandes opérations en cours, générateurs de déplacements avec notamment l'OIN Euromed II, la ZAC Cité de la Méditerranée, la ZAC Littorale au Nord, le Renouvellement Urbain secteur Sud et la ZAC de la Capelette au Sud,
- Un projet de désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville que sont au Nord Saint-Mauront / Bellevue, St Lazare / La Villette, des projets ANRU Saint-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 et au Sud les bassins de proximité anciennement CUCS La Cravache, Capelette / Pont de Vivaux, Cours Julien / Plaine Lodi,
- Un projet de desserte des grands équipements que sont le futur axe des événements d'Euromed, le parc du 26ème centenaire, le Palais de la Glisse, le Palais des sports, le Stade Vélodrome et l'ensemble des Hôpitaux Sud (Sainte- Marguerite, Paoli Calmette, le centre Cardio Vasculaire Cantini),
- Un projet contribuant à la requalification urbaine des quartiers traversés par un aménagement de l'espace public comprenant des espaces pour les piétons et les cycles agrémentés d'aménagements paysagers de qualité,
- Un projet de développement de l'intermodalité avec l'aménagement du pôle d'échange multimodal à La Gaye, couplé au renforcement des pôles d'échanges existants de Gèze, de Sainte Marguerite / Dromel, d'Arenc et Castellane,
- Un projet de facilitation du report modal des modes motorisés vers les transports en commun avec la réalisation de deux parkings relais à La Gaye (environ 565 places extensible à 1000

places) et à Sainte Marguerite / Dromel (plus de 600 places) en complément de celui déjà créé au Pôle d'échanges Capitaine Gèze, aussi d'une capacité de plus de 600 places.

- Un projet de développement des modes actifs par la création de cheminements piétons et de pistes cyclables confortables et adaptés sur des voies ne présentant pas de cheminements cyclables à ce jour et préfigurant la ligne n°3 du plan vélo métropolitain approuvé en juin 2019 :
 - Sur l'extension Nord phase 1, le boulevard de Paris, la rue d'Anthoine, l'avenue Salengro et la rue de Lyon comme des itinéraires structurants de pénétration,
 - Sur l'extension Sud phase 1,
 - L'avenue Cantini, le boulevard Schloësing, la rue Aubert et l'avenue Viton comme des itinéraires structurants de pénétration,
 - Le boulevard de la Pugette comme itinéraire local,
 - Un itinéraire de loisir le long du parc du 26ème Centenaire
- Un projet volontariste quant aux aménagements paysagers, avec la plantation de plus de 528 arbres supplémentaires le long du tracé, la végétalisation de la plateforme sur plus d'un hectare et demi et la plantation de plus d'un hectare de massifs permettant ainsi d'améliorer la biodiversité en ville,
- Un projet environnemental prenant en compte les risques d'inondation et n'aggravant pas ces derniers, contribuant à réduire la production de gaz à effet de serre par report modal du trafic routier vers les transports en commun, proposant des aménagements paysagers le long du tramway permettant de contribuer à la végétalisation de la ville et de répondre aux enjeux du changement climatique,
- Un projet de cohésion sociale et territoriale proposant une tarification solidaire appliquée pour les ayants droits à la Couverture Maladie Universelle Complémentaire, aux élèves boursiers des collèges et lycées ainsi qu'aux chômeurs de moins de 26 ans et la gratuité pour les titulaires du RSA, les seniors de plus de 65 ans non imposables ainsi que les chômeurs indemnisés non imposables,
- Une réponse au besoin de soutien à l'économie locale par une politique d'investissement. Pour ce projet, pendant la phase travaux, il est estimé la création ou le maintien de 1200 emplois directs et de 1050 emplois indirects liés à l'infrastructure.

Le phasage des travaux tendra à maintenir une circulation satisfaisante de l'ensemble des modes de déplacements et une vie économique certes impactée par les travaux mais pérenne.

L'ensemble des travaux sera réalisé dans les règles de l'art et les techniques utilisées répondront aux différentes normes afin de réaliser le chantier le plus respectueux possible de son environnement urbain.

En ce sens, le projet d'extensions Nord et Sud (phase 1) du réseau de tramway de Marseille et de création d'un site de maintenance et de remisage des rames et de deux parcs relais présente un bilan très largement positif et l'intérêt général de cette opération est pleinement justifié et démontré.

La Métropole Aix-Marseille-Provence, par délibération MOB 001-9654/21/BM du 15 avril 2021, déclare d'intérêt général le projet d'extensions Nord et Sud phase 1 du réseau de tramway de Marseille, de la création d'un site de Maintenance et de Remisage des rames et de deux parcs relais.

