

Département des Bouches du Rhône,

## Projet VAL'TRAM

### TITRE II

#### Annexes au rapport



**Enquête publique du 15 mai 2023 au 20 juin 2023**

Commission d'Enquête désignée par le Tribunal Administratif de Marseille

Décision n°E23000014/13 du 21 mars 2023

#### Composition de la commission d'enquête

##### Président

Jean-Pierre PERRIN

##### Membres titulaires

Patrice MICHEL

Christian TORD

##### Suppléant

Jean-Claude REBOULIN

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire)*

*Dossier n°E23000014/13*

## Table des matières

1. ANNEXE1 DECISION DU TA.....	3
2. ANNEXE 2 ARRETE PREFECTORAL.....	7
3. ANNEXE 3 AVIS D'ENQUETE .....	16
4. ANNEXE 4 : PUBLICITE DANS LES JOURNAUX LOCAUX.....	21
5. ANNEXE 5 NOTIFICATION HUISSIER.....	29
6. ANNEXE 6 CERTIFICATS AFFICHAGE MAIRE.....	68
7. ANNEXE 7 PV DE SYNTHESE.....	76
8. ANNEXE 8 MAIL REPONSE DE SNCF RESEAU.....	113
9. ANNEXE 9 ERRATUM ET MEMOIRE EN REPONSE DU MO.....	118

## **1. ANNEXE1 DECISION DU TA**

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La  
Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E23000014/13*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE

21/03/2023

N° E23000014 /13

LA PRESIDENTE DU TRIBUNAL  
ADMINISTRATIF

**Décision désignation commission du 21/03/2023**

Vu enregistrée le 28 février 2023, la lettre par laquelle le préfet des Bouches-du-Rhône demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne à La Bouilladisse (la Destrousse, Auriol, Roquevaire).

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants.

Vu le code de l'urbanisme.

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2023.

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

**Président :**

Monsieur Jean-Pierre Perrin

**Membres titulaires :**

Monsieur Patrice Michel  
Monsieur Christian Tord

**Suppléant :**

Monsieur Jean-Claude Reboulin

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire)*

*Dossier n°E23000014/13*





**ARTICLE 2** : Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

**ARTICLE 3** : La présente décision sera notifiée au préfet des Bouches-du-Rhône, à M. Jean-Pierre Perrin, Président de la commission, et à M. Patrice Michel, M. Christian Tord et M. Jean-Claude Reboulin.

Copie en sera adressée à la métropole Aix-Marseille-Provence.

Fait à Marseille, le 21 mars 2023

La Première Vice-Présidente,



Muriel JOSSET

---

## **2. ANNEXE 2 ARRETE PREFECTORAL**

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La  
Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E23000014/13*



**PRÉFET  
DES BOUCHES-  
DU-RHÔNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction de la Citoyenneté,  
de la Légalité et de l'Environnement**

Marseille, le **18 AVR. 2023**

**Bureau des Installations et Travaux  
Réglementés pour la Protection des Milieux**

**Bureau de l'Utilité Publique,  
de la Concertation et de l'Environnement**

**N°2023-13**

### **ARRÊTÉ PRÉFECTORAL**

**prescrivant, au bénéfice de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, en vue de la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement**

**VU** le code de l'environnement et notamment les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 à R.123-27 concernant les enquêtes publiques relatives aux opérations ayant une incidence sur l'environnement, les articles L.181-1 et suivants et R.181-1 et suivants concernant l'autorisation environnementale et les articles L.214-1 à L.214-11 et R.214-1 et suivant issus à la législation sur l'eau ;

**VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

**VU** le code de l'urbanisme ;

**VU** le code des relations entre le public et l'administration ;

**VU** le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée approuvé par le préfet coordonnateur de bassin le 21 mars 2022, et le programme pluriannuel de mesures 2022-2027 ;

**VU** l'arrêté préfectoral fixant la liste des journaux habilités à publier les annonces légales dans le département des Bouches-du-Rhône pour l'année en cours ;

**VU** la liste départementale d'aptitude aux fonctions de commissaires enquêteurs pour l'année en cours ;

**VU** les dispositions de l'article L.5217-2 et de l'article L.5218-2 du code général des collectivités territoriales en vertu desquelles la Métropole d'Aix-Marseille-Provence exerce, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, les compétences qui étaient à la date de sa création, transférées par les communes membres aux établissements publics de coopération intercommunale fusionnés, en application du I de l'article L.5218-1 dudit code ;

**VU** la concertation préalable du public qui s'est déroulée, au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, du 03 au 30 mai 2021 inclus ;

**VU** la délibération MOB 003-10498/21/CM du 07 octobre 2021 du Conseil de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence approuvant le bilan de la concertation préalable pour l'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse (VAL'TRAM) ;

.../...

Place Félix Baret - CS 80001 - 13282 Marseille Cedex 06 -  
Téléphone : 04.84.35.40.00  
[www.bouches-du-rhone.gouv.fr](http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr)

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire)* *Dossier n°E2300014/13*

**VU** la délibération MOB 005-10613/21/BM du 19 novembre 2021 du Bureau de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence portant autorisation du dépôt du dossier d'enquête publique pour l'extension de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse (VAL'TRAM) comprenant l'extension du centre de maintenance et la création de parcs relais ;

**VU** la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement relevant de la législation sur l'eau et tenant lieu d'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000, de dérogation espèces et habitats protégés et d'autorisation de défrichement, présentée par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence dans le cadre de la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, déposé par téléprocédure le 5 avril 2022 et enregistrée sous le numéro B-220405-180536-083-060 ;

**VU** le dossier joint à la demande et notamment l'étude d'impact ;

**VU** l'accusé de réception délivré à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence le 5 avril 2022 ;

**VU** l'avis émis le 22 avril 2022 par l'Agence Régionale de Santé Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

**VU** l'avis émis le 31 janvier 2023 par l'Office National des Forêts ;

**VU** la demande de compléments du 1er juillet 2022 et les éléments complémentaires déposés par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, par téléprocédure, le 22 décembre 2022 ;

**VU** le rapport du 8 février 2023 de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône, Service Mer, Eau et Environnement, Pôle Milieux Aquatiques, concluant sur la phase d'examen du dossier d'autorisation environnementale en vue notamment de l'ouverture de l'enquête publique requise dans le cadre de la procédure administrative ;

**VU** l'avis n° 2023-04 du 6 mars 2023 émis par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage ;

**VU** l'avis délibéré n° MRAe 2023APPACA25/3374 du 6 avril 2023 émis par la Mission régionale d'autorité environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage ;

**VU** les pièces du dossier devant être soumises à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de cette opération, notamment l'étude d'impact ;

**VU** la consultation des maires et des services dans le cadre de la déclaration d'utilité publique et les réponses apportées par le maître d'ouvrage ;

**VU** la lettre du 22 février 2023 par laquelle la Métropole d'Aix-Marseille-Provence sollicite, en vue de la réalisation des travaux nécessaires à la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique de l'opération envisagée et l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement ;

**VU** la décision n°E2300014/13 du 21 mars 2023 de la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille portant désignation d'une commission d'enquête ;

**CONSIDÉRANT** que l'opération relève notamment des rubriques 21.5.0., 1.1.1.0., 1.1.2.0., 3.1.2.0., 3.1.4.0., 3.1.5.0., 3.2.2.0. et 3.3.1.0. de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités figurant au tableau annexé à l'article R.214-1 du code de l'environnement ;

**CONSIDÉRANT** que le dossier est complet et régulier pour être soumis à l'enquête publique unique ;

**CONSIDÉRANT** que le dossier est compatible avec le SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée ;

**CONSIDÉRANT** qu'il y a lieu de soumettre le projet aux formalités d'enquête publique prescrites par les textes visés ci-dessus ;

**SUR PROPOSITION** du Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône ;

## **ARRÊTE**

### **ARTICLE 1 : Objet de l'enquête**

Il sera procédé, pendant une durée de trente-sept jours consécutifs, **du lundi 15 mai 2023 au mardi 20 juin 2023 inclus** sur le territoire des communes d'Aubagne, Roquevaire, Auriol, La Destrousse et La Bouilladisse, à l'ouverture d'une enquête publique unique portant :

- sur l'utilité publique de la réalisation, par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, des travaux nécessaires à la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et la Bouilladisse,
- et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement relevant de la législation sur l'eau et tenant lieu d'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000, de dérogation espèces et habitats protégés et d'autorisation de défrichement.

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway actuellement en exploitation sur Aubagne, depuis la gare d'Aubagne jusqu'à la commune de La Bouilladisse. Ce projet comprend la création de :

- 14.4 km de nouveau tracé dont 1.2 km en secteur urbain et 13.2 km en secteur péri-urbain utilisant les emprises de l'ancienne voie ferrée, dite de Valdonne ;
- 11 nouvelles stations ;
- 500 places de stationnements dont 3 parkings relais et 2 poches de stationnements positionnés le long du tracé pour favoriser un report modal optimal.

Le projet VAL'TRAM doit ainsi compléter le maillage du réseau de transport en commun de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence et répondre à un fort besoin de déplacement de l'Est Métropolitain vers et depuis le reste du territoire et notamment Marseille, tout en prenant en compte les contraintes techniques, environnementales et d'exploitation de la ligne.

Le responsable du projet est la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

### **ARTICLE 2 : Désignation d'une commission d'enquête**

Ont été désignés comme membres de la commission d'enquête par la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille :

#### Président

Monsieur Jean-Pierre PERRIN - Cadre région PACA - retraité

#### Membres titulaires

Monsieur Patrice MICHEL - Responsable qualité environnement - retraité

Monsieur Christian TORD - Ingénieur divisionnaire industrie et mines - retraité

#### Membre suppléant

Monsieur Jean-Claude REBOULIN – Expert en développement local et aménagement du territoire - retraité

Le commissaire enquêteur suppléant remplace le titulaire en cas d'empêchement de ce dernier et exerce alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure.



### ARTICLE 3 : Déroulement de l'enquête

#### 3.1 Consultation du dossier d'enquête

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et la réponse du maître d'ouvrage, l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, le volet d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et la demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau.

Le dossier d'enquête sur support papier accompagné des registres d'enquête publique unique établis sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le Président de la commission d'enquête ou un membre de celle-ci seront tenus à la disposition du public pendant une durée de trente-sept jours consécutifs, **du 15 mai au 20 juin 2023 inclus**, afin que chacun puisse les consulter, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux précisés ci-dessous à titre indicatif, et consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les lieux suivants :

Métropole d'Ax-Marseille-Provence	Mairie d'Aubagne	Mairie de Roquevaire	Mairie d'Auriol	Mairie de La Destrousse	Mairie de La Bouilladisse
Antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile	service urbanisme	29 avenue des Alliés (13360)	Place de la Libération (13390)	28 avenue de Solobie (13112)	Avenue de la Libération (13720)
siège de l'enquête publique	180 traverse de la Vallée - La Tourtelle (13400)	du lundi au vendredi	lundi, mercredi, vendredi	lundi, mercredi, jeudi	du lundi au vendredi
932 avenue de la Fleuride - 13400 Aubagne	du lundi au vendredi	8h00-12h00 et 14h00-17h00	8h00-12h00 et 13h30-17h00	8h30-11h30 et 15h00-18h00	8h00-12h00 et 13h30-17h30
du lundi au vendredi	8h00-12h00		mardi, jeudi	mardi	<i>fermeture le vendredi matin</i>
8h30-12h30 et 13h30-17h00			8h00-12h00 et 13h30-18h00	15h00-18h00	
				vendredi	
				8h30-11h30 et 15h00-17h30	

Le dossier d'enquête publique sera par ailleurs consultable pendant toute la durée de l'enquête par le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône :

<http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Aubagne>

Le dossier d'enquête publique pourra être consulté gratuitement pendant la même période sur un poste informatique mis à la disposition du public à la préfecture des Bouches-du-Rhône, Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement, Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux (BITRPM), place Félix Baret, 13006 Marseille (du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 – bureau 421 – contact préalable au 04.84.35.42.65 ou 43.83).

Il est également communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci en s'adressant auprès de la direction susmentionnée de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

### 3.2 Propositions et observations

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra consigner ou transmettre ses observations et propositions du 15 mai au 20 juin 2023 inclus :

- sur les registres d'enquête publique unique (version papier) tenus à sa disposition dans les six lieux d'enquête précités,

- sur le registre dématérialisé sécurisé ouvert depuis le site internet suivant :

<https://www.registre-numerique.fr/enquete-valtram>

ou accessible à partir du lien disponible sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône :

<https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Aubagne>

- par courriel à l'adresse suivante : [enquete-valtram@mail.registre-numerique.fr](mailto:enquete-valtram@mail.registre-numerique.fr)

- par courrier adressé par voie postale (le cachet de la poste faisant foi) à Monsieur Jean-Pierre PERRIN, Président de la commission d'enquête, à l'antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, 932 avenue de la Fleuride, 13400 Aubagne, siège de l'enquête.

En outre, les observations et propositions écrites et orales seront reçues par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête qui se tiendra à la disposition du public aux lieux, jours et heures suivants :

Métropole d'Aix-Marseille-Provence - Antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile - 932 avenue de la Fleuride - 13400 Aubagne (siège de l'enquête)

- Mardi 30 mai 2023 de 14h00 à 17h00
- Vendredi 2 juin 2023 de 9h00 à 12h00
- Mardi 20 juin 2023 de 14h00 à 17h00

Mairie d'Aubagne - service urbanisme - 180 traverse de la Vallée - La Tournelle (13400)

- Lundi 15 mai 2023 de 9h00 à 12h00
- Jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023 de 9h00 à 12h00
- Mardi 13 juin 2023 de 14h00 à 17h00

Mairie de Roquevaire - 29 avenue des Alliés (13360)

- Lundi 15 mai 2023 de 14h00 à 17h00
- Jeudi 25 mai 2023 de 14h00 à 17h00
- Mercredi 7 juin 2023 de 9h00 à 12h00

Mairie d'Auriol - Place de la Libération (13390)

- Mardi 23 mai 2023 de 13h30 à 16h30
- Mercredi 31 mai 2023 de 9h00 à 12h00
- Mercredi 7 juin 2023 de 13h30 à 16h30

Mairie de La Destrousse - 28 avenue de Solobie (13112)

- Mercredi 17 mai 2023 de 8h30 à 11h30
- Vendredi 26 mai 2023 de 15h00 à 18h00
- Mardi 20 juin 2023 de 15h00 à 18h00



L'ensemble des observations et propositions du public sera communicable aux frais de la personne qui en fait la demande, dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration, pendant toute la durée de l'enquête.

#### **ARTICLE 4 : Information du public**

Un avis faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique unique et établi conformément aux dispositions des articles L.123-10, R.123-9 et R.123-11 du code de l'environnement sera publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé, par les soins des maires concernés, **quinze jours** au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci.

L'accomplissement de cette formalité incombe aux maires et devra être certifié par eux.

L'avis d'ouverture de l'enquête publique unique sera publié, par les soins du Préfet des Bouches-du-Rhône, en caractères apparents dans deux journaux régionaux ou locaux, La Provence et La Marseillaise diffusés dans le département des Bouches-du-Rhône, **quinze jours** au moins avant le début de l'enquête et rappelé à l'identique dans les **huit premiers jours** de celle-ci.

Il sera également publié sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône (<https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Aubagne>) quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procédera à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches devront être visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques et être conformes à des caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du Ministre de la Transition écologique du 9 septembre 2021.

#### **ARTICLE 5 : Existence et consultation de l'étude d'impact**

L'étude d'impact, qui fait partie intégrante du dossier d'enquête publique unique, sera consultable, pendant la durée de l'enquête, aux lieux d'enquête et sur le site internet mentionnés à l'article 3 du présent arrêté.

#### **ARTICLE 6 : Consultation du conseil municipal**

Conformément aux dispositions de l'article R.181-38 du code de l'environnement, dès le début de la phase d'enquête publique, le préfet demande l'avis du conseil municipal des communes et des autres collectivités territoriales, ainsi que de leurs groupements, qu'il estime intéressés par le projet, notamment au regard des incidences environnementales notables de celui-ci sur leur territoire.

Ne peuvent être pris en considération que les avis exprimés, au plus tard, dans les **quinze jours** suivant la clôture de l'enquête publique.

#### **ARTICLE 7 : Visite des lieux et réunion d'échange**

Le Président de la commission d'enquête pourra visiter les lieux, organiser une réunion publique d'information et d'échange dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur, de même qu'auditionner toutes les personnes qui lui paraîtront utile de consulter.

#### **ARTICLE 8 : Clôture de l'enquête - rapport et conclusions**

À l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête publique unique seront transmis sans délai au Président de la commission d'enquête et clos par lui.

#### **ARTICLE 7 : Visite des lieux et réunion d'échange**

En application des dispositions des articles R.123-15 à R.123-17 du code de l'environnement, le Président de la commission d'enquête pourra visiter les lieux, organiser une réunion publique d'information et d'échange dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur, de même qu'auditionner toutes les personnes qui lui paraîtront utile de consulter.

#### **ARTICLE 8 : Clôture de l'enquête - rapport et conclusions**

À l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête publique unique seront transmis sans délai au Président de la commission d'enquête et clos par lui.

En application de l'article R.123-18 du code de l'environnement, après clôture des registres d'enquête, le Président de la commission d'enquête rencontrera, dans un délai de huit jours, le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours courra à compter de la réception par le Président de la commission d'enquête des registres d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

La commission d'enquête établira un rapport unique conformément aux dispositions de l'article R.123-19 du code de l'environnement qui relatera le déroulement de l'enquête et examinera les observations recueillies.

Elle consignera, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet et ce, en ce qui concerne l'utilité publique de l'opération projetée et l'autorisation environnementale relevant de l'article L.181-1 du code de l'environnement.

Dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le Président de la commission d'enquête transmettra au Préfet des Bouches-du-Rhône l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et pièces annexées, avec le rapport unique et les conclusions motivées de la commission d'enquête portant sur l'utilité publique de l'opération projetée et sur l'autorisation environnementale relevant de l'article L.181-1 du code de l'environnement.

#### **ARTICLE 9 : Consultation du rapport et conclusions de la commission d'enquête**

Copie du rapport et des conclusions de la commission d'enquête sera :

- adressée, dès leur réception par le Préfet des Bouches-du-Rhône, à la Présidente du tribunal administratif de Marseille ainsi qu'au maître d'ouvrage du projet.
- adressée aux mairies où s'est déroulée l'enquête et conservée à la Préfecture des Bouches-du-Rhône pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.
- tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête à la Préfecture des Bouches-du-Rhône (Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement/BITRPM bureau 417) et publiée pendant un an sur son site internet.

#### **ARTICLE 10 : Décisions éventuellement adoptées au terme de l'enquête**

Au terme de l'enquête publique considérée et dans un délai d'un an à compter de la clôture de ladite enquête, le Préfet des Bouches-du-Rhône pourra, le cas échéant, prononcer, par arrêté, la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à cette opération au bénéfice du responsable du projet, conformément aux articles L.121-1 et suivants, L.122-1 et suivants du code de l'expropriation. Cet arrêté est mis en ligne sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

La déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement relevant de l'article L.123-2 du code de l'environnement est soumise à l'obligation d'effectuer la déclaration de projet prévue à l'article L.126-1 du code de l'environnement. Le Préfet, au terme de l'enquête publique, demandera à la Métropole de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L.126-1 du code de l'environnement.

Au terme de l'enquête, le préfet des Bouches-du-Rhône est l'autorité compétente pour prendre la décision requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement après avis, le cas échéant, du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) des Bouches-du-Rhône.

Cette décision est prise sous la forme d'un arrêté préfectoral d'autorisation environnementale assorti de prescriptions, ou de refus. Elle est mise en ligne sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

**ARTICLE 11 : Personne responsable du projet**

La personne responsable du projet est Madame la Présidente de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence - 58, boulevard Charles Livon - 13007 Marseille.

Des informations sur le projet peuvent être demandées auprès de la direction Transports Guidés tél 04.91.99.72.80.

**ARTICLE 12 : Exécution**

Le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,  
Les Maires des communes d'Aubagne, Roquevaire, Auriol, La Destrousse et La Bouilladisse,  
La Présidente de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence,  
Les membres de la commission d'enquête,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet,  
  
Christophe MIRMAND

### **3. ANNEXE 3 AVIS D'ENQUETE**

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La  
Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E23000014/13*



**PRÉFET  
DES BOUCHES-  
DU-RHÔNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction de la Citoyenneté,  
de la Légalité et de l'Environnement**

**Bureau des Installations et Travaux  
Réglementés pour la Protection des Milieux**

**Bureau de l'Utilité Publique,  
de la Concertation et de l'Environnement**

#### AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

En exécution de l'arrêté du Préfet de la Région Provence, Alpes, Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône du 18 avril 2023, il sera procédé, du lundi 15 mai 2023 au mardi 20 juin 2023 inclus sur le territoire des communes d'Aubagne, Roquevaire, Auriol, La Destrousse et La Bouilladisse, à l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique de la réalisation, par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, des travaux nécessaires à la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement relevant de la législation sur l'eau et tenant lieu d'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000, de dérogation espèces et habitats protégés et d'autorisation de défrichement.

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway actuellement en exploitation sur Aubagne, depuis la gare d'Aubagne jusqu'à la commune de La Bouilladisse. Ce projet comprend la création de :

- 14.4 km de nouveau tracé dont 1.2 km en secteur urbain et 13.2 km en secteur péri-urbain utilisant les emprises de l'ancienne voie ferrée, dite de Valdonne ;
- 11 nouvelles stations ;
- 500 places de stationnements dont 3 parkings relais et 2 poches de stationnements positionnés le long du tracé pour favoriser un report modal optimal.

Le projet VAL'TRAM doit ainsi compléter le maillage du réseau de transport en commun de la Métropole d'Aix-Marseille Provence et répondre à un fort besoin de déplacement de l'Est Métropolitain vers et depuis le reste du territoire et notamment Marseille, tout en prenant en compte les contraintes techniques, environnementales et d'exploitation de la ligne.

Ce projet a fait l'objet d'une concertation préalable du public qui s'est déroulée du 3 au 30 mai 2021 inclus.

Ont été désignés comme membres de la commission d'enquête par la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille :

Président

Monsieur Jean-Pierre PERRIN - Cadre région PACA - retraité

Membres titulaires

Monsieur Patrice MICHEL - Responsable qualité environnement - retraité

Monsieur Christian TORD - Ingénieur divisionnaire industrie et mines - retraité

Membre suppléant

Monsieur Jean-Claude REBOULIN – Expert en développement local et aménagement du territoire - retraité



Le commissaire enquêteur suppléant remplace le titulaire en cas d'empêchement de ce dernier et exerce alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure.

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et la réponse du maître d'ouvrage, l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, le volet d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et la demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau.

Le dossier d'enquête sur support papier accompagné des registres d'enquête publique unique établis sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le Président de la commission d'enquête ou un membre de celle-ci seront tenus à la disposition du public pendant une durée de trente-sept jours consécutifs, **du 15 mai au 20 juin 2023 inclus**, afin que chacun puisse les consulter, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux précisés ci-dessous à titre indicatif, et consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les lieux suivants :

Métropole d'Aix-Marseille-Provence	Mairie d'Aubagne service urbanisme	Mairie de Roquevaire	Mairie d'Auriol	Mairie de La Destrousse	Mairie de La Bouilladisse
Antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile	180 traverse de la Vallée - La Tourtelle (13400)	29 avenue des Alliés (13360)	Place de la Libération (13390)	28 avenue de Solobie (13112)	Avenue de la Libération (13720)
siège de l'enquête publique		du lundi au vendredi	lundi, mercredi, vendredi	lundi, mercredi, jeudi	du lundi au vendredi
932 avenue de la Fleuride - 13400 Aubagne	du lundi au vendredi	8h00-12h00 et 14h00-17h00	8h00-12h00 et 13h30-17h00	8h30-11h30 et 15h00-18h00	8h00-12h00 et 13h30-17h30
du lundi au vendredi	8h00-12h00		mardi, jeudi	mardi	<i>fermeture le vendredi matin</i>
8h30-12h30 et 13h30-17h00			8h00-12h00 et 13h30-18h00	15h00-18h00	
				vendredi	
				8h30-11h30 et 15h00-17h30	

Le dossier d'enquête publique sera par ailleurs consultable pendant toute la durée de l'enquête par le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône :

<http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Aubagne>

Le dossier d'enquête publique pourra être consulté gratuitement pendant la même période sur un poste informatique mis à la disposition du public à la préfecture des Bouches-du-Rhône, Direction de la Citoyenneté, de la Légimité et de l'Environnement, Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux (BITRPM), place Félix Baret, 13006 Marseille (du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 – bureau 421 – contact préalable au 04.84.35.42.65 ou 43.83).

Il est également communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci en s'adressant en s'adressant auprès de la direction susmentionnée de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra consigner ou transmettre ses observations et propositions du 15 mai au 20 juin 2023 inclus :

- sur les registres d'enquête publique unique (version papier) tenus à sa disposition dans les six lieux d'enquête précités,

- sur le registre dématérialisé sécurisé ouvert depuis le site internet suivant :

<https://www.registre-numerique.fr/enquete-valtram>

ou accessible à partir du lien disponible sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône :

<https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Aubagne>

- par courriel à l'adresse suivante : [enquete-valtram@mail.registre-numerique.fr](mailto:enquete-valtram@mail.registre-numerique.fr)

- par courrier adressé par voie postale (le cachet de la poste faisant foi) à Monsieur Jean-Pierre PERRIN, Président de la commission d'enquête, à l'antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, 932 avenue de la Fleuride, 13400 Aubagne, siège de l'enquête.

En outre, les observations et propositions écrites et orales seront reçues par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête qui se tiendra à la disposition du public aux lieux, jours et heures suivants :

Métropole d'Aix-Marseille-Provence - Antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile - 932 avenue de la Fleuride - 13400 Aubagne (siège de l'enquête)

- Mardi 30 mai 2023 de 14h00 à 17h00

- Vendredi 2 juin 2023 de 9h00 à 12h00

- Mardi 20 juin 2023 de 14h00 à 17h00

Mairie d'Aubagne - service urbanisme - 180 traverse de la Vallée - La Tourtelle (13400)

- Lundi 15 mai 2023 de 9h00 à 12h00

- Jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023 de 9h00 à 12h00

- Mardi 13 juin 2023 de 14h00 à 17h00

Mairie de Roquevaire - 29 avenue des Alliés (13360)

- Lundi 15 mai 2023 de 14h00 à 17h00

- Jeudi 25 mai 2023 de 14h00 à 17h00

- Mercredi 7 juin 2023 de 9h00 à 12h00

Mairie d'Auriol - Place de la Libération (13390)

- Mardi 23 mai 2023 de 13h30 à 16h30

- Mercredi 31 mai 2023 de 9h00 à 12h00

- Mercredi 7 juin 2023 de 13h30 à 16h30

Mairie de La Destrousse - 28 avenue de Solobie (13112)

- Mercredi 17 mai 2023 de 8h30 à 11h30

- Vendredi 26 mai 2023 de 15h00 à 18h00

- Mardi 20 juin 2023 de 15h00 à 18h00

Mairie de La Bouilladisse - Avenue de la Libération (13720)

- Lundi 15 mai 2023 de 8h00 à 11h00

- Vendredi 26 mai 2023 de 9h00 à 12h00

- Mardi 20 juin 2023 de 9h00 à 12h00

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ainsi que les observations écrites émises auprès des membres de la commission d'enquête lors des permanences ci-dessus seront consultables à l'antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile de la Métropole Aix Marseille-Provence, 932, Avenue de la Fleuride, 13400 Aubagne, siège de l'enquête, aux heures d'ouverture au public.

L'ensemble des observations et propositions du public sera communicable aux frais de la personne qui en fait la demande, dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration, pendant toute la durée de l'enquête.

À l'issue de l'enquête, copie du rapport unique de la commission d'enquête et des conclusions motivées portant sur l'utilité publique de l'opération projetée et sur l'autorisation environnementale relevant de l'article L.181-1 du code de l'environnement sera tenue sans délai à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête dans les mairies précitées et conservée à la Préfecture des Bouches-du-Rhône. Ces documents seront publiés sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône pendant un an.

Au terme de l'enquête publique considérée et dans un délai d'un an à compter de la clôture de ladite enquête, le Préfet des Bouches-du-Rhône pourra, le cas échéant, prononcer, par arrêté, la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à cette opération au bénéfice du responsable du projet, conformément aux articles L.121-1 et suivants, L.122-1 et suivants du code de l'expropriation.

Le préfet des Bouches-du-Rhône est également l'autorité compétente pour prendre la décision requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement concernant cette opération. Il statue par arrêté portant autorisation environnementale assortie de prescriptions ou par arrêté de refus délivré à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence après avis, le cas échéant, du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques dont la consultation est facultative.

Ces arrêtés seront mis en ligne sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

La personne responsable du projet est Madame la Présidente de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence - 58, boulevard Charles Livon - 13007 Marseille.

Des informations sur le projet peuvent être demandées auprès de la direction Transports Guidés tél 04.91.99.72.80.

Marseille, le 18 AVR. 2023

Pour le préfet  
La directrice de la citoyenneté  
de la légalité et de l'environnement

Louise WALTHER



#### **4. ANNEXE 4 : PUBLICITE DANS LES JOURNAUX LOCAUX**

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La  
Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E2300014/13*

Parution dans le quotidien « La Provence » le 25 avril 2023

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La  
Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E2300014/13*



Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement

BUREAU DES INSTALLATIONS ET TRAVAUX RÉGLEMENTÉS POUR LA PROTECTION DES MILIEUX  
 BUREAU DE L'UTILITÉ PUBLIQUE, DE LA CONCENTRATION ET DE L'ENVIRONNEMENT

## AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

En exécution de l'arrêté du Préfet de la Région Provence, Alpes, Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône du 18 avril 2023, il sera procédé, du lundi 15 mai 2023 au mardi 29 juin 2023 inclus sur le territoire des communes d'Aubagne, Roquevaire, Aurio, La Destrousse et La Bouilladisse, à l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique de la réalisation, par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, des travaux nécessaires à la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-4 du code de l'environnement relatif de la législation sur l'eau et tenant lieu d'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des risques Natura 2000, de dérogation espèces et habitats protégés et d'autorisation de déchargement.

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway actuellement en exploitation sur Aubagne, depuis la gare d'Aubagne jusqu'à la commune de La Bouilladisse. Ce projet comprend la création de :  
 - 14,4 km de nouveau tracé dont 1,2 km en secteur urbain et 13,2 km en secteur péri-urbain utilisant les emprises de l'ancienne voie ferrée, dite de Vallonne ;  
 - 11 nouvelles stations ;  
 - 500 places de stationnements dont 3 parings relais et 2 poches de stationnements positionnées le long du tracé pour favoriser un report modal optimal.

Le projet VAL'TRAM doit ainsi compléter le maillage du réseau de transport en commun de la Métropole Aix-Marseille-Provence et répondre à un fort besoin de déplacement de l'Est Marseillais vers et depuis le reste du territoire et notamment Marseille, tout en prenant en compte les contraintes techniques, environnementales et d'exploitation de la ligne.

Ce projet a fait l'objet d'une concertation préalable du public, qui s'est déroulée du 3 au 30 mai 2021 inclus.

Ont été désignés comme membres de la commission d'enquête par la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille :

- Président : Monsieur Jean-Pierre PERRIN - Cadre région PACA - retraité
- Membres Bailleurs : Monsieur Fabrice MICHEL - Responsable qualité environnement - retraité
- Monsieur Christian TORDO - ingénieur divisionnaire industrie et mines - retraité
- Membre suppléant : Monsieur Jean-Claude REBOULIN - Expert en développement local et aménagement du territoire - retraité

Le commissaire enquêteur suppléant remplace le titulaire en cas d'empêchement de ce dernier et exerce alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure.

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et la réponse du maître d'ouvrage, l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, le volet d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et la demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau.

Le dossier d'enquête sur support papier accompagné des registres d'enquête publique unique établis sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le Président de la commission d'enquête ou un membre de celle-ci seront tenus à la disposition du public pendant une durée de trente-sept jours consécutifs, du 15 mai au 20 juin 2023 inclus, afin que chacun puisse les consulter, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux précités ci-dessous à titre indicatif, et consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête prévus à cet effet dans les lieux suivants :

Métropole d'Aix-Marseille-Provence Antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile siège de l'enquête publique 932 avenue de la Fleuride 13400 Aubagne du lundi au vendredi 8h30 - 12h30 et 13h30-17h00	Mairie d'Aubagne service urbanisme 180 traverse de la Vallée La Touraïte (13400) du lundi au vendredi 8h00 - 12h00	Mairie de Roquevaire 29 avenue des Allées (13360) du lundi au vendredi 8h00-12h00 et 14h00-17h00	Mairie d'Auriol Place de la Libération (13390) lundi, mercredi, vendredi 8h00-12h00 et 13h30-17h00 mardi, jeudi 8h00-12h00 et 13h30-18h00	Mairie de La Destrousse 28 avenue de Sabotie (13112) lundi, mercredi, jeudi 8h30-11h30 et 15h00-18h00 mardi 15h00-18h00 vendredi 8h30-11h30 et 15h00-17h00	Mairie de La Bouilladisse Avenue de la Libération (13720) du lundi au vendredi 8h00-12h00 et 13h30-17h30 fermeture le vendredi matin
---	--	---	--	---	--

Le dossier d'enquête publique sera par ailleurs consultable pendant toute la durée de l'enquête par le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône : <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-Enquetes-publiques-hors-ICPE/Aubagne>

Le dossier d'enquête publique pourra être consulté gratuitement pendant la même période sur un poste informatique mis à la disposition du public à la préfecture des Bouches-du-Rhône, Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement, Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux (BITRPM), place Félix Barret, 13008 Marseille (du lundi au vendredi de 8h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h30 - bureau 421 - contact préalable au 04.84.36.42.65 ou 43.83).

Le dossier est également communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci en s'adressant en s'adressant auprès de la direction susmentionnée de la préfecture des Bouches-du-Rhône :

- pendant la durée de l'enquête, le public pourra consigner ou transmettre ses observations et propositions du 15 mai au 20 juin 2023 inclus :
- sur les registres d'enquête publique unique (version papier) tenus à sa disposition dans les lieux d'enquête précités ;
- sur le registre dématérialisé sécurisé ouvert depuis le site internet suivant :

<https://www.registre-numerique.bouches-du-rhone.gouv.fr>

- ou accessible à partir de son dispositif sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône : <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-Enquetes-publiques-hors-ICPE/Aubagne>
- par courrier adressé par voie postale (le cachet de la poste faisant foi) à Monsieur Jean-Pierre PERRIN, Président de la commission d'enquête, à l'antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, 932 avenue de la Fleuride, 13400 Aubagne, siège de l'enquête.

En outre, les observations et propositions écrites et orales seront reçues par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête qui se tiendra à la disposition du public aux lieux, jours et heures suivants :

- Métropole d'Aix-Marseille-Provence - Antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile - 932 avenue de la Fleuride - 13400 Aubagne (siège de l'enquête)
  - Vendredi 2 juin 2023 de 8h00 à 12h00
  - Mardi 20 juin 2023 de 14h00 à 17h00
- Mairie d'Aubagne - service urbanisme - 180 traverse de la Vallée - La Touraïte (13400)
  - Lundi 15 mai 2023 de 8h00 à 12h00
  - Jeudi 1er juin 2023 de 9h00 à 12h00
  - Mardi 13 juin 2023 de 14h00 à 17h00

- Mairie de Roquevaire - 29 avenue des Allées (13360)
  - Lundi 15 mai 2023 de 14h00 à 17h00
  - Jeudi 25 mai 2023 de 14h00 à 17h00
  - Mercredi 7 juin 2023 de 8h00 à 12h00

- Mairie d'Auriol - Place de la Libération (13390)
  - Mardi 23 mai 2023 de 13h30 à 16h30
  - Mercredi 31 mai 2023 de 8h00 à 12h00
  - Mercredi 7 juin 2023 de 13h30 à 16h30

- Mairie de La Destrousse - 28 avenue de Sabotie (13112)
  - Mercredi 17 mai 2023 de 8h30 à 11h30
  - Vendredi 26 mai 2023 de 15h00 à 18h00
  - Mardi 30 juin 2023 de 15h00 à 18h00

- Mairie de La Bouilladisse - Avenue de la Libération (13720)
  - Lundi 15 mai 2023 de 8h00 à 11h00
  - Vendredi 26 mai 2023 de 8h00 à 12h00
  - Mardi 30 juin 2023 de 8h00 à 12h00

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ainsi que les observations écrites émises auprès des membres de la commission d'enquête lors des permanences ci-dessus seront consultables à l'antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile de la Métropole Aix-Marseille-Provence, 932, avenue de la Fleuride, 13400 Aubagne, aux heures d'ouverture au public.

L'ensemble des observations et propositions du public sera communiqué aux frais de la personne qui en fait la demande, dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration, pendant toute la durée de l'enquête.

À l'issue de l'enquête, copie du rapport unique de la commission d'enquête et des conclusions motivées portant sur l'utilité publique de l'opération projetée et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-4 du code de l'environnement des Bouches-du-Rhône pendant un an.

Le préfet des Bouches-du-Rhône est également compétent pour prendre la décision requise au titre de l'article L.181-4 du code de l'environnement concernant cette opération. Il statue par arrêté portant autorisation environnementale assortie de prescriptions ou par arrêté de refus délivré à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence après avis, le cas échéant, du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques dont la consultation est facultative.

Ces arrêtés seront mis en ligne sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

La personne responsable du projet est Madame la Présidente de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence - 58, boulevard Charles Livon - 13007 Marseille.

Des informations sur le projet peuvent être demandées auprès de la direction Transports Guidés  
 tél 04.91.99.72.80.

Marseille, le 18 avril 2023  
 Pour le préfet  
 La directrice de la Citoyenneté  
 et de la Légalité et de l'Environnement  
 Louise WALTHER

Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse (La Destrousse, Aurio, Roquevaire)  
 Dossier n°E23000014/13

Parution dans le quotidien « La Marseillaise » le 28 avril 2023

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La  
Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E23000014/13*

# ANNONCES LÉGALES ET JUDICIAIRES

## ANNONCES LÉGALES

### BOUCHES-DU-RHÔNE

Tel. 04 91 57 75 74  
annonceslegales@lamarseillaise.fr



#### Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

En exécution de l'arrêté du Préfet de la Région Provence, Alpes, Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône du 16 avril 2023, il sera procédé, du lundi 15 mai 2023 au mardi 20 juin 2023 inclus sur le territoire des communes d'Aubagne, Roquevaire, Auriol, La Destrousse et La Boulladisse, à l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique de la réalisation, par la Métropole d'Ax-Marseille-Provence, des travaux nécessaires à la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Boulladisse, et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement relevant de la législation sur l'eau et tenant lieu d'absence d'opposition au titre du régime d'indication des incidences Natura 2000, de dérogation espèces et habitats protégés et d'autorisation de déboisement.

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway existant en exploitation sur Aubagne, depuis la gare d'Aubagne jusqu'à la commune de La Boulladisse. Ce projet comprend la création de :  
• 14,4 km de nouvelle ligne dont 1,2 km en secteur urbain et 13,2 km en secteur péri-urbain utilisant les aménagements de l'ancienne voie ferrée, dite de Valdonne ;  
• 11 nouvelles stations ;  
• 500 places de stationnements dont 3 parkings relais et 2 poches de stationnements positionnés le long du tracé pour favoriser un report modal optimisé.

Le projet VAL'TRAM doit ainsi compléter le maillage du réseau de transport en commun de la Métropole d'Ax-Marseille-Provence et répondre à un fort besoin de déplacement de l'Est Marseillais vers et depuis la zone du littoral et notamment Marseille, tout en prenant en compte les contraintes techniques, environnementales et d'exploitation de la ligne.

Ce projet a fait l'objet d'une concertation préalable du public qui s'est déroulée du 3 au 30 mars 2021 inclus.

Ont été désignés comme membres de la commission d'enquête par le Président du Tribunal Administratif de Marseille :

- Président**  
Monsieur Jean-Pierre PERRIN - Cadre région PACA - retraité
- Membres titulaires**  
Monsieur Patrick MICHEL - Responsable qualité environnement - retraité  
Monsieur Christian TOPO - Ingénieur divisionnaire industrie et mines - retraité
- Membres suppléants**  
Monsieur Jean-Claude REBOULIN - Expert en développement local et aménagement du territoire - retraité
- Le commissaire enquêteur suppléant remplace le titulaire en cas d'empêchement de ce dernier et exerce alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure.

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et la réponse du maître d'ouvrage, l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, le volet d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et la demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau.

Le dossier d'enquête sur support papier accompagné des registres d'enquête publique unique établis sur feuilles non mobiles, cotés et paraphés par le Président de la commission d'enquête ou un membre de celle-ci seront tenus à la disposition du public pendant une durée de trente-sept jours consécutifs, du 15 mai au 20 juin 2023 inclus, afin que chacun puisse les consulter, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux publics ci-dessous à titre indicatif, et consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les lieux suivants :

<b>Métropole d'Ax-Marseille-Provence</b> Antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile siège de l'axe A63 502 avenue de la Liberté (13400 Aubagne) du lundi au vendredi 09:00-12:00 et 13:00-17:00	<b>Mairie d'Aubagne</b> service urbanisme 180 Impasse de la Vallée - La Tourbière 13240 Aubagne du lundi au vendredi 09:00-12:00	<b>Mairie de Roquevaire</b> 29 avenue des Allés (13063) du lundi au vendredi 09:00-12:00 et 14:00-17:00	<b>Mairie d'Auriol</b> Place de la Liberté (13087) lundi, mercredi, vendredi 09:00-12:00 et 13:00-17:00 mardi, jeudi 09:00-12:00 et 13:00-16:00	<b>Mairie de La Destrousse</b> 25 avenue de Saklé (13112) du lundi au vendredi 09:00-11:00 et 13:00-16:00 mardi 15:00-16:00 vendredi 09:00-11:00 et 13:00-17:00	<b>Mairie de La Boulladisse</b> Avenue de la Liberté (13228) du lundi au vendredi 09:00-12:00 et 13:00-17:00 vendredi 15:00-16:00
--	---	--	--	--	--

Le dossier d'enquête publique sera par ailleurs consultable pendant toute la durée de l'enquête par le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône : <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales-Enquetes-publiques-hors-ICPE-Aubagne>

Le dossier d'enquête publique pourra être consulté gratuitement pendant la même période sur un poste informatique mis à la disposition du public à la préfecture des Bouches-du-Rhône, Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement, Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux (BISTRPM), place Félix Baret, 13008 Marseille du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 - bureau 421 - contact préalable au 04.84.35.42.69 ou 43.83.

Il est également communiqué à toute personne sur sa demande et à ses frais dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci en s'adressant en s'adressant auprès de la direction susmentionnée de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra consigner ou transmettre ses observations et propositions du 15 mai au 20 juin 2023 inclus

- sur les registres d'enquête publique unique (version papier) tenus à sa disposition dans les six lieux d'enquête précités,
- sur le registre dématérialisé sécurisé ouvert depuis le site internet suivant : <https://www.registre-numerique.fr/accueil-valtram> ou accessible à partir du lien disponible sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône : <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales-Enquetes-publiques-hors-ICPE-Aubagne>
- par courriel à l'adresse suivante : [enquete-valtram@ml.registre-numerique.fr](mailto:enquete-valtram@ml.registre-numerique.fr)
- par courrier adressé par voie postale (le cachet de la poste faisant foi) à Monsieur Jean-Pierre PERRIN, Président de la commission d'enquête, à l'antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile de la Métropole d'Ax-Marseille-Provence, 502 avenue de la Liberté, 13400 Aubagne, siège de l'enquête.

En outre, les observations et propositions écrites et orales seront reçues par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête qui se tiendra à la disposition du public aux lieux, jours et heures suivants :

<b>Métropole d'Ax-Marseille-Provence</b> Antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile 502 avenue de la Liberté (13400 Aubagne) (siège de l'enquête) - Mercredi 19 mai 2023 de 14h00 à 17h00 - Vendredi 2 juin 2023 de 09h00 à 12h00 - Mercredi 7 juin 2023 de 14h00 à 17h00	<b>Mairie d'Aubagne - service urbanisme</b> 180 Impasse de la Vallée - La Tourbière (13240) - Lundi 15 mai 2023 de 09h00 à 12h00 - Jeudi 1er juin 2023 de 09h00 à 12h00 - Mardi 13 juin 2023 de 14h00 à 17h00	<b>Mairie de Roquevaire</b> 29 avenue des Allés (13063) - Lundi 15 mai 2023 de 14h00 à 17h00 - Jeudi 25 mai 2023 de 14h00 à 17h00 - Mercredi 7 juin 2023 de 09h00 à 12h00	<b>Mairie de La Boulladisse</b> Avenue de la Liberté (13228) - Lundi 15 mai 2023 de 09h00 à 11h00 - Vendredi 26 mai 2023 de 15h00 à 16h00 - Mardi 20 juin 2023 de 09h00 à 12h00
--	---	---	---

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ainsi que les observations écrites émises auprès des membres de la commission d'enquête lors des présentations ci-dessus seront consultables à l'antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile de la Métropole d'Ax-Marseille-Provence, 502 Avenue de la Liberté, 13400 Aubagne, siège de l'enquête, aux heures d'ouverture au public.

L'ensemble des observations et propositions du public sera communiqué aux frais de la personne qui en fait la demande, dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration, pendant toute la durée de l'enquête.

À l'issue de l'enquête, copie du rapport unique de la commission d'enquête et des conclusions motivées portant sur l'utilité publique de l'opération projetée et sur l'autorisation environnementale relevant de l'article L.181-1 du code de l'environnement sera tenue sans délai à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête dans les mairies précitées et consignée à la Préfecture des Bouches-du-Rhône. Ces documents seront publiés sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône pendant un an. Au terme de l'enquête publique consignée et dans un délai d'un an à compter de la clôture de ladite enquête, le Préfet des Bouches-du-Rhône pourra, le cas échéant, prononcer, par arrêté, la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à cette opération au bénéfice du responsable du projet, conformément aux articles L.121-1 et suivants, L.122-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Le préfet des Bouches-du-Rhône est également l'autorité compétente pour prendre la décision requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement concernant cette opération. Il statue par arrêté portant autorisation environnementale assortie de prescriptions ou par arrêté de refus délivré à la Métropole d'Ax-Marseille-Provence après avis, le cas échéant, du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques dont la consultation est facultative.

Ces arrêtés seront mis en ligne sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône (<http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>)

La personne responsable du projet est Madame la Présidente de la Métropole d'Ax-Marseille-Provence 58, boulevard Charles Livon - 13007 Marseille.

Des informations sur le projet peuvent être demandées auprès de la direction Transports Guidés tel. 04.91.99.72.80.

Marseille, le 18 avril 2023  
Pour le préfet  
La directrice de la Citoyenneté  
de la Légalité et de l'Environnement  
signé  
LOUISE WALTHER

Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Boulladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E23000014/13

Parution dans le quotidien « La Provence » le 16 mai 2023

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La  
Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E23000014/13*

## ANNONCES LEGALES



Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement

BUREAU DES REGULATIONS ET TRAVAUX NECESSAIRES POUR LA PROTECTION DES MILIEUX  
Boulevard de la République, 100 - La CROIX-ROUXE - 13011

### AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

En vertu de l'article 6 de la loi n° 101 du 6 juillet 1978 relative à l'accès à l'information, les personnes physiques et morales ont le droit d'accéder à l'information détenue par les administrations publiques. Le présent avis d'enquête publique unique a pour objet de rendre accessible à tous les citoyens les documents relatifs au projet de ligne de tramway dit VAL'RAM entre les communes d'Aubagne et de Bouilladisse et d'indiquer les modalités de consultation de ces documents.

Le projet consiste à prolonger le tronçon de tramway actuellement en exploitation sur Aubagne, depuis la gare d'Aubagne jusqu'à la commune de La Destrouse. Ce projet comprend la réalisation de :

- 1.4 km de tramway, dont 1,2 km en section aérienne et 0,2 km en section souterraine en zone d'habitat à densité élevée, dite de l'axe.
- 11 nouvelles arrêts.
- 200 places de stationnement dans le prolongement de 2 profils de stationnement prévus le long de l'axe pour faciliter un report modal optimal.

Le projet VAL'RAM doit ainsi compléter le maillage de réseau de transport en commun de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence et répondre à un fort besoin de déplacement de l'Est-Méditerranéen vers et depuis toute la partie ouest-marseillaise, tout en prenant en compte les contraintes techniques, environnementales et d'acceptation de la ligne.

Ce projet a fait l'objet d'une consultation préalable du public qui s'est déroulée du 9 au 30 mai 2022 inclus.

On a été désigné comme membres de la commission d'enquête par le Président du Tribunal Administratif de Marseille :

- Monsieur Jean-Pierre PERRELLI - Cadre Supérieur PACTE - élu
- Monsieur Jean-François MICHEL - Responsable qualité environnement - élu
- Monsieur Christian VIGNO - Ingénieur Environnement Industrie et Air - élu
- Monsieur Jean-François REBOUL - Expert en développement local et aménagement du territoire - élu

La commission d'enquête a également nommé le Bureau en cas d'empêchement de ce dernier et ainsi été élus les membres suivants :

Le Bureau a été constitué de manière à garantir l'équilibre et la représentativité de ses membres et de la diversité des points de vue. Le Bureau a été constitué de manière à garantir l'équilibre et la représentativité de ses membres et de la diversité des points de vue. Le Bureau a été constitué de manière à garantir l'équilibre et la représentativité de ses membres et de la diversité des points de vue.

Le Bureau d'enquête sur lequel repose l'avis d'enquête publique unique est composé de membres élus par le Président de la commission d'enquête au sein d'un collège unique. Le Bureau a été constitué de manière à garantir l'équilibre et la représentativité de ses membres et de la diversité des points de vue.

Métropole d'Aix-Marseille-Provence	Mairie d'Aubagne - section urbaine	Mairie de Roquevaire	Mairie d'Auriol	Mairie de La Destrouse	Mairie de Bouilladisse
Avenue de Fay (Aubagne) et de l'Étoile	100 Avenue de la Vallée - La Tourelle (13440)	20 Avenue des Aïeux (13440)	Place de la Liberté (13440)	28 Avenue de Soubise (13110)	Avenue de la Liberté (13110)
Étage de l'enquête publique	Au fond au vent	Au fond au vent	au fond, versant	au fond, versant, sud	Au fond au vent
002 Avenue de la Paix (13440) Aubagne	002 / 020	002 / 002 et 13440 / 13440	002 / 002 et 13440 / 13440	002 / 002 et 13440 / 13440	002 / 002 et 13440 / 13440
Au fond au vent			au fond, sud	au fond / 002 / 13440 / 13440	versant le vent
002 / 13440 et 13440 / 13440			002 / 002 et 13440 / 13440	versant 002 / 002 et 13440 / 13440	

Le Bureau d'enquête unique sera par ailleurs consultable pendant toute la durée de l'enquête par le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence : <http://www.aix-marseille-provence.fr>

Le Bureau d'enquête unique sera par ailleurs consultable pendant toute la durée de l'enquête par le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, Directeur de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement, Bureau des Régulations et Travaux Nécessaires pour la Protection des Milieux (BRTM), 100 Boulevard de la République, 13011 Marseille, au fond au vent, du mardi au vendredi de 09h00 à 17h00 - Bureau 401 - contact préalable au 04 75 84 46 30 (09h00 à 17h00).

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence par le site des relations avec le public et l'administration, pendant toute la durée de l'enquête.

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra consulter sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Il est également consultable à titre permanent sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- les registres d'enquête publique unique (version papier) mis à sa disposition dans les lieux de l'enquête publique,
- les registres d'enquête publique unique (version numérique) mis à sa disposition sur le site Internet de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Marseille, le 16 mai 2023  
Place de justice  
Le directeur de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement  
Luce HAYET

Parution dans le quotidien « La Marseillaise » le 16 mai 2023

Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'RAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse (La Destrouse, Auriol, Roquevaire)  
Dossier n°E2300014/13





## **5. ANNEXE 5 NOTIFICATION HUISSIER**

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La  
Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E23000014/13*



**SAS PROVJURIS**

**Commissaires de Justice**

MARSEILLE (13251 Cedex 20)

4, Place Félix Baret

AIX EN PROVENCE (13290)

Antelios D,

Pôle

d'activités 75

rue Marcelin

Berthelot

MARTIGUES

(13500)

42, rue Léonard Combes

☎ : 04.91.33.18.44    ✉ : 04.91.33.61.76

contact@provjuris.fr

## **ATTESTATION D’AFFICHAGE**

**Dossier : 524645**

### **A LA REQUETE DE :**

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL’TRAM entre les communes d’Aubagne et La Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire)*

*Dossier n°E23000014/13*

METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE dont la direction des affaires juridiques est sise Tour la Marseillaise, 2 bis Quai d'Arenc 13002 MARSEILLE et dont le siège social est 58 Boulevard Charles Livon 13007 MARSEILLE, agissant poursuites et diligences de son représentant légal domicilié audit siège en cette qualité.

## 1 QUI NOUS EXPOSE

Que pour les besoins de l'enquête publique du projet VAL'TRAM, la requérante a affiché 18 panneaux d'avis sur le tracé du futur tramway et répartis sur 5 communes : Aubagne, Roquevaire, Auriol, La Destrousse, La Bouilladisse.

Qu'afin de satisfaire à ses obligations légales, elle souhaite que nous constatons la réalité de ces affichages et leur positionnement réalisés pour démontrer que les mentions y figurant sont visibles et lisibles pour le public.

Qu'il conviendra de constater la continuité de ces affichages à quatre dates différentes, soit :

- **Le 28/04/2023** (date à 15 jours de l'ouverture de l'enquête)
- **Le 15/05/2023** (date d'ouverture de l'enquête)
- **Le 31/05/2023** (date intermédiaire)
- **Le 20/06/2023** (date de clôture de l'enquête)

Qu'afin de préserver ses droits, notre requérante souhaite donc faire dresser un procès-verbal de constat relatif à ces affichages sur place.

Mais que, d'ores et déjà, une attestation lui est nécessaire afin de démontrer que cette démarche a bien été engagée.

## 2 C'EST POURQUOI

Déférant à cette demande,

**Nous, SAS PROVJURIS, société par actions simplifiée multi-Offices de Commissaires de Justice, ayant son siège social 4, Place Félix Baret à Marseille (13006), un Office à la résidence d'Aix-en-Provence (13290) - 75 rue Marcellin Berthelot – Antelios Bâtiment D, et un Office à la résidence de Martigues – 42 rue Léonard Combes (13500), agissant par l'un des associés, soussigné,**

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire)*

*Dossier n°E23000014/13*

# 2.1 L'AN DEUX MILLE VINGT TROIS ET LE VINGT HUIT AVRIL

Certifions nous être rendus aux emplacements des communes indiquées ci-après et, y étant, certifions avoir procédé aux constatations suivantes :

## 2.1.1 COMMUNE D'AUBAGNE

### - Affichage n°1 - GARE D'AUBAGNE :

Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé. Les mentions de ce panneau sont parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.



Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E2300014/13



*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E23000014/13*

- -  
**Affichage n°2 COURS VOLTAIRE :**

Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé. Les mentions de ce panneau sont parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.





- -  
Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé à l'intersection avenue Gabriel Péri et boulevard Marcel Pagnol  
Les mentions de ce panneau sont parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.



**PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE**  
**LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE**

## AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE relative au VAL'TRAM, prolongement du tramway d'Aubagne à La Boulladisse

Le conseil municipal de la Métropole Aix-Marseille-Provence a adopté le 18 mai 2023, à l'unanimité, le projet de prolongement de la ligne de tramway VAL'TRAM de la commune d'Aubagne à la commune de La Boulladisse. Ce projet est soumis à l'avis public de la Métropole Aix-Marseille-Provence, en vertu de l'article L.151-1 du code de l'aménagement du territoire et de l'article L.151-10 du code de l'urbanisme. Le projet est soumis à l'avis public de la Métropole Aix-Marseille-Provence, en vertu de l'article L.151-10 du code de l'urbanisme. Le projet est soumis à l'avis public de la Métropole Aix-Marseille-Provence, en vertu de l'article L.151-10 du code de l'urbanisme.

**MEMBRES SUPPLEMENTAIRES**

Membre	Adresse	Coordonnées
Mairie de La Destrousse	Place de la Liberté (13290)	Lundi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi, dimanche, dimanche
Mairie de La Boulladisse	Avenue de la Liberté (13272)	Lundi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi, dimanche, dimanche

Le dossier est consultable pendant toute la durée de l'enquête publique au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence, au service des affaires urbaines et de l'urbanisme, au 100 rue de la République, 13000 Aix-Marseille-Provence.



**Affichage n°4 CAMPAGNE VALERIE :**

Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Boulladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire)  
 Dossier n°E2300014/13

- -  
Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé à l'adresse du 125, avenue Marcel Paul 13400 AUBAGNE. Les mentions de ce panneau sont parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.





Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E23000014/13

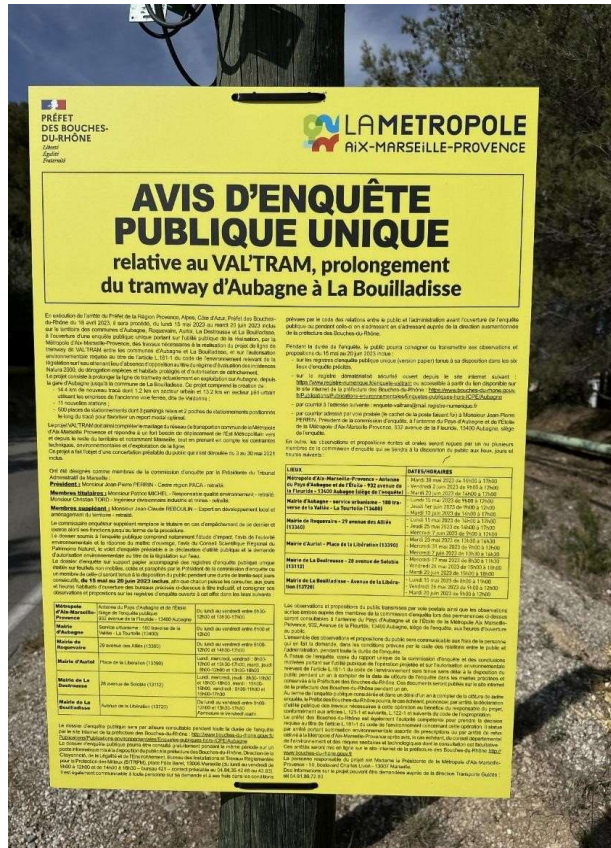
-

**AFFICHAGE N° 5 : NAPOLLON :**

Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé au niveau du 927, chemin de Longuelance 13400 AUBAGNE

Les mentions de ce panneau sont parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.





**AFFICHAGE N° 6 : AUBAGNE PONT DE L'ETOILE :**

*Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E23000014/13*

Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé au niveau du 3155, départementale D96 – 13400 AUBAGNE. Les mentions sont visibles et lisibles depuis la voie publique.









## 2.1.2 COMMUNE DE ROQUEVAIRE

### - AFFICHAGE N° 7 : ROND-POINT DU CANNET / CHEMIN CARRAIRE DE L'ETOILE :

Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé au niveau du rondpoint du Cannet. Les mentions de ce panneau sont parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.



**PREFET  
DES BOUCHES-  
DU-RHÔNE**  
Julien  
Perrin



**LA METROPOLE  
AIX-MARSEILLE-PROVENCE**

# AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

## relative au VAL'TRAM, prolongement du tramway d'Aubagne à La Bouilladisse

En vertu de l'article 6 de la loi n° 2010-1248 du 22 octobre 2010 relative à la réforme des collectivités territoriales, les communes de La Destrouse, Auriol, Roquevaire, Aubagne et La Bouilladisse ont décidé de réaliser un prolongement de la ligne de tramway VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, en s'appuyant sur l'infrastructure existante de la ligne de tramway VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, en s'appuyant sur l'infrastructure existante de la ligne de tramway VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, en s'appuyant sur l'infrastructure existante de la ligne de tramway VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse.

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway existante en direction de La Bouilladisse, sur une longueur de 14,4 km de longueur totale, dont 1,3 km en section urbaine et 13,1 km en section périurbaine, incluant les ouvrages de l'infrastructure ferroviaire, tels que :

- 11 nouvelles stations
- 200 mètres de voies nouvelles soit 3 catènes et 100 mètres de rétroéclairage passif, soit une longueur de 19,4 km pour l'ensemble d'un projet global.

Le projet de VAL'TRAM est une opération d'investissement de la Métropole Aix-Marseille-Provence et s'inscrit dans le cadre de la stratégie de développement durable de la Métropole Aix-Marseille-Provence et s'inscrit dans le cadre de la stratégie de développement durable de la Métropole Aix-Marseille-Provence et s'inscrit dans le cadre de la stratégie de développement durable de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Le projet est soumis à l'avis d'enquête publique unique, en vertu de l'article 6 de la loi n° 2010-1248 du 22 octobre 2010 relative à la réforme des collectivités territoriales, les communes de La Destrouse, Auriol, Roquevaire, Aubagne et La Bouilladisse ont décidé de réaliser un prolongement de la ligne de tramway VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, en s'appuyant sur l'infrastructure existante de la ligne de tramway VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, en s'appuyant sur l'infrastructure existante de la ligne de tramway VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, en s'appuyant sur l'infrastructure existante de la ligne de tramway VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse.

Le projet est soumis à l'avis d'enquête publique unique, en vertu de l'article 6 de la loi n° 2010-1248 du 22 octobre 2010 relative à la réforme des collectivités territoriales, les communes de La Destrouse, Auriol, Roquevaire, Aubagne et La Bouilladisse ont décidé de réaliser un prolongement de la ligne de tramway VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, en s'appuyant sur l'infrastructure existante de la ligne de tramway VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, en s'appuyant sur l'infrastructure existante de la ligne de tramway VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, en s'appuyant sur l'infrastructure existante de la ligne de tramway VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse.

Commune	Adresse	Coordonnées
Métropole Aix-Marseille-Provence	100 rue de la République, 13200 Aubagne	04 91 22 00 00
Aubagne	100 rue de la République, 13200 Aubagne	04 91 22 00 00
La Destrouse	23 avenue de Soubise, 13112	04 91 22 00 00
Auriol	23 avenue de Soubise, 13112	04 91 22 00 00
Roquevaire	23 avenue de Soubise, 13112	04 91 22 00 00
La Bouilladisse	23 avenue de Soubise, 13112	04 91 22 00 00



- **Affichage n°8 : ROUTE DE LASCOURS / AVENUE MEDECIN ASPIRANT JEAN  
COULOMB :**

Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé à l'intersection. Les mentions de ce panneau sont parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.





- **Affichage n°9 : ANCIENNE GARE DE ROQUEVAIRE :**

Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé au niveau de l'ancienne gare de Roquevaire et du 6, avenue Georges Clémenceau. Les mentions de ce panneau sont parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.

Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse (La Destrousse, Aurioles, Roquevaire)  
 Dossier n°E2300014/13





### 2.1.3 COMMUNE D'AURIOL

- **Affichage n°10 - PONT DE JOUX RD 96/RD 650 :**

Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé sur la grille de portail d'accès autoroute de véhicules service. Les mentions de ce panneau sont parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.





- **Affichage n°11 - PONT DE JOUX RD 96/ RD 560 :**

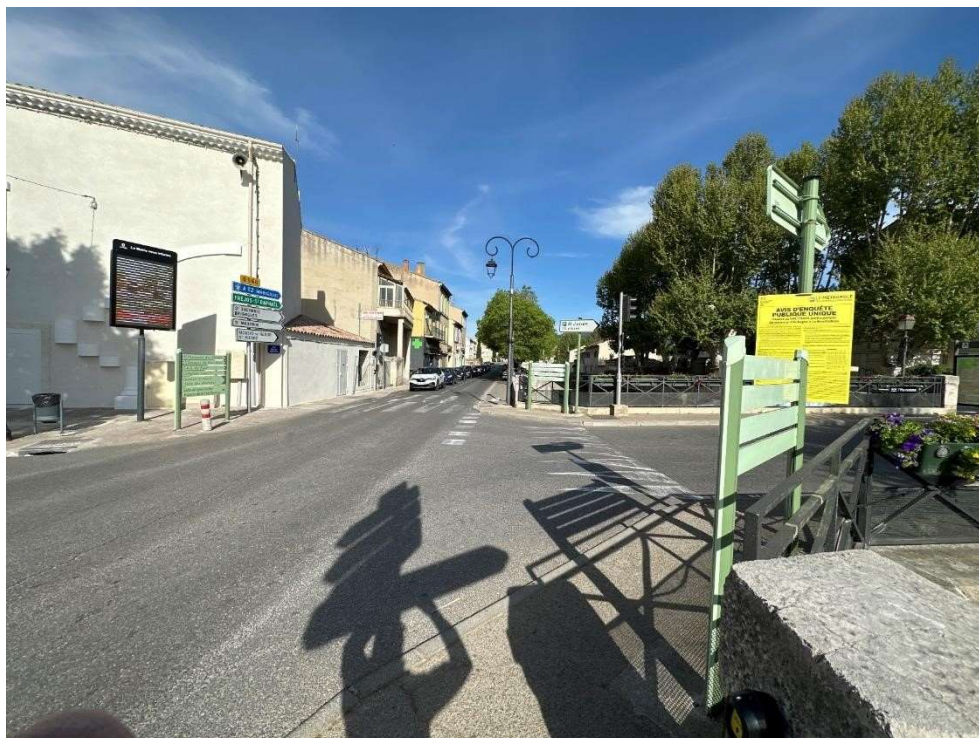
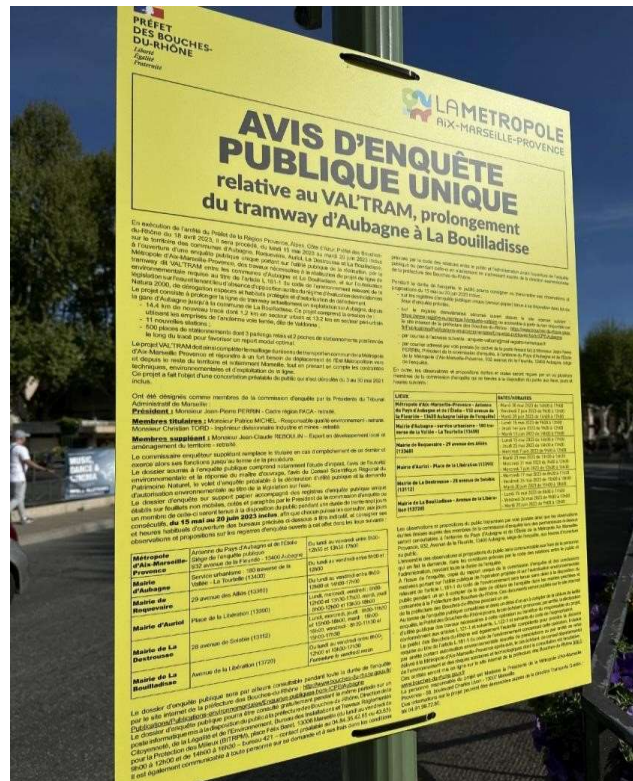
Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé sur un candélabre, à l'intersection des deux routes départementales 96 et 560. Les mentions sont visibles et lisibles depuis la voie publique.







Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé sur un poteau de panneau de signalisation d'un pont traversant et permettant de rejoindre la mairie au niveau de la rue Marius Pascau. Les mentions de ce panneau sont parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.



Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Boulladisse (La Destrousse, Auriol, Roquevaire)  
Dossier n°E2300014/13

#### **2.1.4 COMMUNE LA DESTROUSSE**

- **Affichage n°14 - CHEMIN DU MALTRAIT (FUTURE STATION) :**

Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé sur un candélabre. Les mentions de ce panneau sont parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.







- **Affichage n°15 - CENTRE DE LA DESTROUSSE, EN FACE DE LA MAIRIE :**

Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé face à la Mairie. Les mentions de ce panneau sont parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.



## 2.1.5 COMMUNE DE LA BOUILLADISSE

### - Affichage n°16 - AVENUE DE LA GARE, ECOLE ELUARD :

Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé face à la mairie au niveau du 22, chemin de Ceinture. Les mentions sont visibles et lisibles depuis la voie publique.



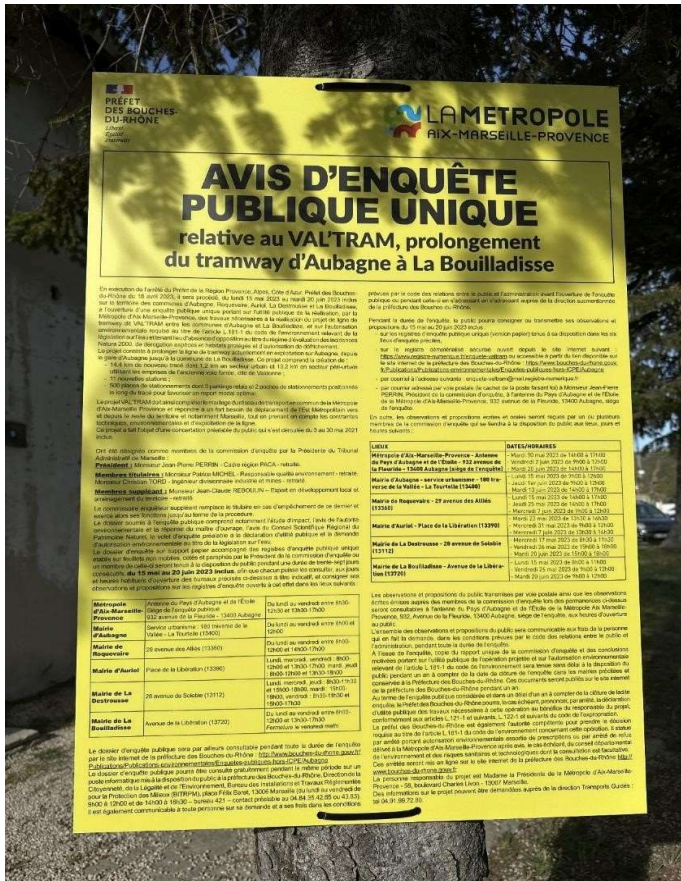


- **Affichage n°17 - AVENUE DE LA LIBERATION AU NIVEAU DE L'ANCIENNE  
GARE :**

Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé sur un arbre.

Les mentions sont visibles et lisibles depuis la voie publique.





- **Affichage n°17 Entrée Hameau des Boyers – Chemin de la Baronne :**



Sur place, un panneau de l'avis d'enquête publique unique est affiché et solidement fixé Les mentions sont visibles et lisibles depuis la voie publique.



- **Affichage n°19 ECOLE MATERNELLE LES HAMEAUX, CHEMIN DU BOULODROME :**

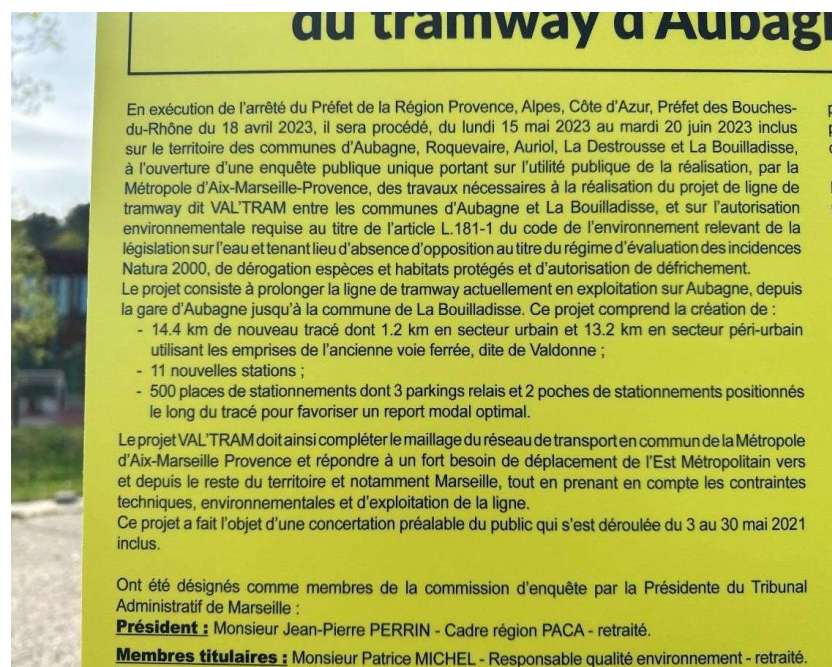
Réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse (La Destrouse, Auriol, Roquevaire) Dossier n°E23000014/13







Les clichés ci-dessous illustrent ensuite le contenu du texte et des mentions figurant sur chacun des panneaux constatés :





Ont été désignés comme membres de la commission d'enquête par la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille :

**Président :** Monsieur Jean-Pierre PERRIN - Cadre région PACA - retraité.

**Membres titulaires :** Monsieur Patrice MICHEL - Responsable qualité environnement - retraité.  
Monsieur Christian TORD - Ingénieur divisionnaire industrie et mines - retraité.

**Membres suppléant :** Monsieur Jean-Claude REBOULIN – Expert en développement local et aménagement du territoire - retraité.

Le commissaire enquêteur suppléant remplace le titulaire en cas d'empêchement de ce dernier et exerce alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure.

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et la réponse du maître d'ouvrage, l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, le volet d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et la demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau.

Le dossier d'enquête sur support papier accompagné des registres d'enquête publique unique établis sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le Président de la commission d'enquête ou un membre de celle-ci seront tenus à la disposition du public pendant une durée de trente-sept jours consécutifs, **du 15 mai au 20 juin 2023 inclus**, afin que chacun puisse les consulter, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux précisés ci-dessous à titre indicatif, et consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les lieux suivants :

<b>Métropole d'Aix-Marseille-Provence</b>	Antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile Siège de l'enquête publique 932 avenue de la Fleuride - 13400 Aubagne	Du lundi au vendredi entre 8h30-12h30 et 13h30-17h00
<b>Mairie d'Aubagne</b>	Service urbanisme : 180 traverse de la Vallée - La Tourtelle (13400)	Du lundi au vendredi entre 8h00 et 12h00
<b>Mairie de Roquevaire</b>	29 avenue des Alliés (13360)	Du lundi au vendredi entre 8h00-12h00 et 14h00-17h00
<b>Mairie d'Auriol</b>	Place de la Libération (13390)	Lundi, mercredi, vendredi : 8h00-12h00 et 13h30-17h00, mardi, jeudi : 8h00-12h00 et 13h30-18h00
<b>Mairie de La Destrousse</b>	28 avenue de Solobie (13112)	Lundi, mercredi, jeudi : 8h30-11h30 et 15h00-18h00, mardi : 15h00-18h00, vendredi : 8h30-11h30 et 15h00-17h30
<b>Mairie de La Bouilladisse</b>	Avenue de la Libération (13720)	Du lundi au vendredi entre 8h00-12h00 et 13h30-17h30 <i>Fermeture le vendredi matin</i>

Le dossier d'enquête publique sera par ailleurs consultable pendant toute la durée de l'enquête par le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône : <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Aubagne>  
Le dossier d'enquête publique pourra être consulté gratuitement pendant la même période sur un poste informatique mis à la disposition du public à la préfecture des Bouches-du-Rhône, Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement, Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux (BITRPM), place Félix Baret, 13006 Marseille (du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 – bureau 421 – contact préalable au 04.84.35.42.65 ou 43.83).  
Il est également communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais dans les conditions

prévues par le code des relations entre le public et l'administration avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci en s'adressant en s'adressant auprès de la direction susmentionnée de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra consigner ou transmettre ses observations et propositions du 15 mai au 20 juin 2023 inclus :

- sur les registres d'enquête publique unique (version papier) tenus à sa disposition dans les six lieux d'enquête précités,
- sur le registre dématérialisé sécurisé ouvert depuis le site internet suivant : <https://www.registre-numerique.fr/enquete-valtram> ou accessible à partir du lien disponible sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône : <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Aubagne>
- par courriel à l'adresse suivante : [enquete-valtram@mail.registre-numerique.fr](mailto:enquete-valtram@mail.registre-numerique.fr)
- par courrier adressé par voie postale (le cachet de la poste faisant foi) à Monsieur Jean-Pierre PERRIN, Président de la commission d'enquête, à l'antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, 932 avenue de la Fleuride, 13400 Aubagne, siège de l'enquête.

En outre, les observations et propositions écrites et orales seront reçues par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête qui se tiendra à la disposition du public aux lieux, jours et heures suivants :

LIEUX	DATES/HORAIRES
<b>Métropole d'Aix-Marseille-Provence - Antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile - 932 avenue de la Fleuride - 13400 Aubagne (siège de l'enquête)</b>	- Mardi 30 mai 2023 de 14h00 à 17h00 - Vendredi 2 juin 2023 de 9h00 à 12h00 - Mardi 20 juin 2023 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie d'Aubagne - service urbanisme - 180 tra-</b>	- Lundi 15 mai 2023 de 9h00 à 12h00 - Jeudi 1er juin 2023 de 9h00 à 12h00



2021 membres de la commission d'enquête qui se tiendra à la disposition du public aux lieux, jours et heures suivants :

LIEUX	DATES/HORAIRES
<b>Métropole d'Aix-Marseille-Provence - Antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile - 932 avenue de La Fleuride - 13400 Aubagne (siège de l'enquête)</b>	- Mardi 30 mai 2023 de 14h00 à 17h00 - Vendredi 2 juin 2023 de 9h00 à 12h00 - Mardi 20 juin 2023 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie d'Aubagne - service urbanisme - 180 traverse de la Vallée - La Tourtelle (13400)</b>	- Lundi 15 mai 2023 de 9h00 à 12h00 - Jeudi 1er juin 2023 de 9h00 à 12h00 - Mardi 13 juin 2023 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Roquevaire - 29 avenue des Alliés (13360)</b>	- Lundi 15 mai 2023 de 14h00 à 17h00 - Jeudi 25 mai 2023 de 14h00 à 17h00 - Mercredi 7 juin 2023 de 9h00 à 12h00
<b>Mairie d'Auriol - Place de la Libération (13390)</b>	- Mardi 23 mai 2023 de 13h30 à 16h30 - Mercredi 31 mai 2023 de 9h00 à 12h00 - Mercredi 7 juin 2023 de 13h30 à 16h30
<b>Mairie de La Destrousse - 28 avenue de Solobie (13112)</b>	- Mercredi 17 mai 2023 de 8h30 à 11h30 - Vendredi 26 mai 2023 de 15h00 à 18h00 - Mardi 20 juin 2023 de 15h00 à 18h00
<b>Mairie de La Bouilladisse - Avenue de la Libération (13720)</b>	- Lundi 15 mai 2023 de 8h00 à 11h00 - Vendredi 26 mai 2023 de 9h00 à 12h00 - Mardi 20 juin 2023 de 9h00 à 12h00

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ainsi que les observations écrites émises auprès des membres de la commission d'enquête lors des permanences ci-dessus seront consultables à l'antenne du Pays d'Aubagne et de l'Étoile de la Métropole Aix Marseille-Provence, 932, Avenue de la Fleuride, 13400 Aubagne, siège de l'enquête, aux heures d'ouverture au public.

L'ensemble des observations et propositions du public sera communicable aux frais de la personne qui en fait la demande, dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration, pendant toute la durée de l'enquête.

À l'issue de l'enquête, copie du rapport unique de la commission d'enquête et des conclusions motivées portant sur l'utilité publique de l'opération projetée et sur l'autorisation environnementale relevant de l'article L.181-1 du code de l'environnement sera tenue sans délai à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête dans les mairies précitées et conservée à la Préfecture des Bouches-du-Rhône. Ces documents seront publiés sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône pendant un an.

Au terme de l'enquête publique considérée et dans un délai d'un an à compter de la clôture de ladite enquête, le Préfet des Bouches-du-Rhône pourra, le cas échéant, prononcer, par arrêté, la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à cette opération au bénéfice du responsable du projet, conformément aux articles L.121-1 et suivants, L.122-1 et suivants du code de l'expropriation.

Le préfet des Bouches-du-Rhône est également l'autorité compétente pour prendre la décision requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement concernant cette opération. Il statue par arrêté portant autorisation environnementale assortie de prescriptions ou par arrêté de refus délivré à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence après avis, le cas échéant, du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques dont la consultation est facultative.

Ces arrêtés seront mis en ligne sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

La personne responsable du projet est Madame la Présidente de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence - 58, boulevard Charles Livon - 13007 Marseille.

Des informations sur le projet peuvent être demandées auprès de la direction Transports Guidés : tél 04.91.99.72.80.

**Aux dates indiquées ci-après, nous nous sommes rendus à nouveau sur place, aux mêmes emplacements que précédemment indiqués, pour constater que chacun des 18 panneaux d'avis d'enquête publique était toujours affiché et ce, dans les mêmes conditions que celles précédemment constatées :**

## 2.2 ■ L'AN DEUX MILLE VINGT TROIS ET LE QUINZE MAI

Nos constatations terminées, nous nous sommes retirés et, de tout ce que dessus, avons rédigé la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Le procès-verbal de constat sera rédigé et édité une fois les quatre passages réalisés et l'opération terminée

**A titre d'illustrations, nous insérons 41 clichés photographiques.**

**Maître Fabien SEGURA**  
**Commissaire de Justice Associé**



## **6. ANNEXE 6 CERTIFICATS AFFICHAGE MAIRES**



Gérard GAZAY

Maire d'Aubagne  
Vice-président du Conseil départemental  
des Bouches-du-Rhône  
Vice-président de la Métropole

**CERTIFICAT D’AFFICHAGE**

Je soussigné, Gérard GAZAY, Maire de la Commune d'Aubagne, certifie que :

- L’Avis d’Enquête Publique relative au Val’Tram, prolongement d’Aubagne à la Bouilladisse

est affiché depuis le 28 avril 2023 dans les locaux suivants :

- Service Urbanisme - Services Techniques -180, Traverse de la Vallée
- Hôtel de ville – Bd Jean Jaurès
- CCAS – avenue Antide Boyer
- Pôle Enfance – avenue Marcel Paul
- Police Municipale – avenue Antide Boyer

Fait l’objet d’une parution sur le site internet de la Commune

Fait à Aubagne le 28 avril 2023

Gérard GAZAY



Hôtel de Ville BP 41465 13785 Aubagne Cedex T 04 42 18 19 19 F 04 42 18 18 18 [www.aubagne.fr](http://www.aubagne.fr)



Marseille le, 10 JUL. 2023

## CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussignée, Isabelle Arnould, certifie que l'avis d'enquête publique unique ainsi que l'arrêté n° 2023-13 du 18 avril 2023, prescrivant au bénéfice de la Métropole Aix-Marseille-Provence, en vue de la réalisation du projet de ligne de tramway dit Val'Tram entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet et sur l'autorisation environnementale requise à titre de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement, a été affiché du 28 avril 2023 au 20 juin 2023 inclus, au siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Isabelle ARNOULD





Auriol, 20/06/2023

Mairie d'Auriol  
Place de la Libération  
13390 AURIOL

## CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je, soussignée Madame Véronique MIQUELLY, Maire de la commune d'AURIOL, certifie que :

L'arrêté portant ouverture et organisation de l'enquête publique relative au projet Val'tram comportant 8 pages,

Ainsi que l'avis d'enquête publique unique comportant 4 pages, ont été affichés aux endroits officiels habituels de la commune, du 20 Avril au 20 Juin inclus.

Fait pour servir et valoir ce que de droit,

Le Maire,

Véronique MIQUELLY



Place de la Libération  
13390 AURIOL  
Tél. : 04 42 04 70 06  
[www.mairie-auriol.fr](http://www.mairie-auriol.fr)

NOTE DE SERVICE – MAIRIE D'AURIOL - 03-2021 / V1

1/1





COMMUNE  
DE  
**LA DESTROUSSE**  
13112  
(Bouches-du-Rhône)

La Destrousse, le 20 Juin 2023

**SG/LG 23-36**

**Objet :** Métropole d'Aix-Marseille Provence – projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse.  
Enquête Publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement

### ATTESTATION

Affichage de l'Avis d'Enquête Publique se tenant du 15/05/2023 au 20/06/2023 inclus :  
Relative à la Déclaration d'Utilité Publique et à l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement

Nous soussigné, Michel LAN – Maire de la Commune de LA DESTROUSSE, attestons avoir fait procéder à l'affichage de l'avis d'Enquête Publique citée ci-dessus. Cet affichage a été effectué du 27 avril 2023 et pendant toute la durée de l'Enquête, jusqu'au 20 juin inclus.

Cette présente attestation est établie ce jour, sur la demande de la Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement, Préfecture des Bouches-du-Rhône.

Fait à la Destrousse, le 20 Juin – Pour servir et valoir ce que de droit.



Le Maire,

Michel LAN.

Accueil Public 04 42 18 49 30 - État Civil 04 42 18 49 32 - Urbanisme 04 42 18 49 35 - Comptabilité 04 42 18 49 36  
Culture - Associations 04 42 18 49 40 - Gazette - Courrier 04 42 18 49 41 - PIJ - Emploi 04 42 04 44 14  
Police municipale 04 42 18 49 50 - Fax 04 42 04 95 10  
Mail etatcivil@mairieladestrousse.com - Site www.mairieladestrousse.com



## ATTESTATION

Je soussigné, Yves MESNARD, Maire de la Commune de ROQUEVAIRE, certifie que l'avis d'enquête publique relative à la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse et l'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête publique ont été affichés en Mairie et aux lieux habituels d'affichage à compter du 27 avril 2023.

En foi de quoi, je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Roquevaire, le 27 avril 2023

Yves MESNARD  
Maire de Roquevaire  
Conseiller Métropolitain





LA BOUILLADISSE  
DÉPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné,

Nom : **MORALES**

Prénom : **José**

Fonction : **Maire**

Représentant : **commune de La Bouilladisse**

Certifie que l’avis d’enquête publique du 18 avril 2023 relatif au projet de Val Tram a été affiché à l’accueil de la Mairie de La Bouilladisse Hôtel de Ville, place de La libération 13720 La Bouilladisse du 25/04/2023 au 20 /06/2023 .

A La Bouilladisse,

le 17/07/2023

le Maire,

José MORALES



Hôtel de Ville - 13720 LA BOUILLADISSE - Téléphone 04 42 62 97 08 - Fax 04 42 62 98 65 - Mail : mairie@ville-bouilladisse.com

## **7. ANNEXE 7 PV DE SYNTHESE**

Département des Bouches du Rhône

Enquête publique du 15 mai 2023 au 20 juin 2023

Projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et  
La Bouilladisse,  
Enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet (DUP) et  
sur  
l'autorisation environnementale (DAE) requise au titre de l'article L.181-1  
du code de l'environnement

## **PV de synthèse des Observations**

Établi par la Commission d'Enquête désignée par le Tribunal Administratif de Marseille  
Décision n°E23000014/13 du 21 mars 2023

Président  
Jean-Pierre PERRIN

Membres titulaires  
Patrice MICHEL  
Christian TORD

Suppléant  
Jean-Claude REBOULIN



# Table des matières

<b>1</b>	<b>L'ENQUETE PUBLIQUE</b>	<b>80</b>
1.1	GENERALITES	80
1.2	DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE	80
1.3	OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE	80
1.4	DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	81
1.4.1	<i>Dates et durée</i>	81
1.4.2	<i>Publicité</i>	81
1.4.3	<i>Information du public</i>	81
1.4.4	<i>Permanences</i>	82
1.4.5	<i>Déroulement des permanences</i>	82
<b>2</b>	<b>BILAN GENERAL DE L'ENQUETE</b>	<b>82</b>
2.1	BILAN QUANTITATIF	82
2.1.1	<i>Orientation des observations</i>	82
2.1.2	<i>Typologie des déposants</i>	82
2.1.3	<i>Provenance des contributions</i>	83
2.1.4	<i>Dépôt par lieu</i>	83
2.1.5	<i>Provenance géographique des contributions</i>	84
2.1.6	<i>Fréquentation des lieux de permanence</i>	84
2.1.7	<i>Répartition des contributions reçues</i>	85
2.2	BILAN QUALITATIF	85
2.2.1	<i>Typologie des contributeurs</i>	85
2.2.2	<i>Les thèmes retenus par la commission</i>	86
<b>3</b>	<b>SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET ANALYSE PAR LA COMMISSION D'ENQUETE</b>	<b>86</b>
3.1	INTERET SOCIO-ECONOMIQUE	86
3.1.1	<i>Bilan chiffré</i>	86
3.1.2	<i>Observations formulées</i>	87
3.1.3	<i>Questions au maître d'ouvrage</i>	87
3.2	RER METROPOLITAIN	88
3.2.1	<i>Bilan chiffré</i>	88
3.2.2	<i>Observations formulées</i>	88
3.2.3	<i>Questions au maître d'ouvrage</i>	88
3.3	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	89
3.3.1	<i>Bilan chiffré</i>	89
3.3.2	<i>Observations formulées</i>	89
3.3.3	<i>Questions au maître d'ouvrage</i>	89
3.4	STATIONS	90
3.4.1	<i>Bilan chiffré</i>	90
3.4.2	<i>Observations formulées</i>	90
3.4.3	<i>Questions au maître d'ouvrage</i>	91
3.5	IMPACT DES TRAVAUX	93
3.5.1	<i>Bilan chiffré</i>	93
3.5.2	<i>Observations formulées</i>	93
3.5.3	<i>Questions au maître d'ouvrage</i>	93
3.6	STATIONNEMENT	95
3.6.1	<i>Bilan chiffré</i>	95
3.6.2	<i>Observations formulées</i>	96
3.6.3	<i>Questions au maître d'ouvrage</i>	96
3.7	PROBLEMES FONCIERS	97
3.7.1	<i>Bilan chiffré</i>	97
3.7.2	<i>Observations formulées</i>	98
3.7.3	<i>Questions au maître d'ouvrage</i>	98

<u>3.8</u>	<u>AMENAGEMENT CYCLABLES</u> .....	98
<u>3.8.1</u>	<u>Bilan chiffré</u> .....	98
<u>3.8.2</u>	<u>Observations formulées</u> .....	98
<u>3.8.3</u>	<u>Questions au maître d'ouvrage</u> .....	99
<u>3.9</u>	<u>RISQUES TECHNOLOGIQUES</u> .....	99
<u>3.9.1</u>	<u>Bilan chiffré</u> .....	99
<u>3.9.2</u>	<u>Observations formulées</u> .....	99
<u>3.9.3</u>	<u>Questions au maitre d'ouvrage</u> .....	99
<u>3.10</u>	<u>RISQUES NATURELS</u> .....	100
<u>3.10.1</u>	<u>Bilan chiffré</u> .....	100
<u>3.10.2</u>	<u>Observations formulées</u> .....	100
<u>3.10.3</u>	<u>Questions au maître d'ouvrage</u> .....	100
<u>3.11</u>	<u>CONDITIONS D'EXPLOITATION</u> .....	100
<u>3.11.1</u>	<u>Bilan chiffré</u> .....	100
<u>3.11.2</u>	<u>Observations formulées</u> .....	101
<u>3.11.3</u>	<u>Questions au maître d'ouvrage</u> .....	101
<u>3.12</u>	<u>INCIDENCE SOCIALE</u> .....	102
<u>3.12.1</u>	<u>Bilan chiffré</u> .....	102
<u>3.12.2</u>	<u>Observations formulées</u> .....	103
<u>3.12.3</u>	<u>Questions au maître d'ouvrage</u> .....	103
<u>3.13</u>	<u>IMPACT ECOLOGIQUE</u> .....	103
<u>3.13.1</u>	<u>Bilan chiffré</u> .....	103
<u>3.13.2</u>	<u>Observations formulées</u> .....	103
<u>3.13.3</u>	<u>Questions au maitre d'ouvrage</u> .....	104
<u>3.14</u>	<u>BRUITS-VIBRATIONS</u> .....	104
<u>3.14.1</u>	<u>Bilan chiffré</u> .....	104
<u>3.14.2</u>	<u>Observations formulées</u> .....	105
<u>3.14.3</u>	<u>Questions au maître d'ouvrage</u> .....	105
<u>3.15</u>	<u>COUT DU PROJET</u> .....	109
<u>3.15.1</u>	<u>Bilan chiffré</u> .....	109
<u>3.15.2</u>	<u>Observations formulées</u> .....	109
<u>3.15.3</u>	<u>Questions au maître d'ouvrage</u> .....	109
<u>3.16</u>	<u>AUTRES</u> .....	110
<u>3.16.1</u>	<u>Bilan chiffré</u> .....	110
<u>3.16.2</u>	<u>Observations formulées</u> .....	110
<u>3.16.3</u>	<u>Questions au maître d'ouvrage</u> .....	110

### 3 L'enquête publique

#### 3.1 GENERALITES

L'enquête publique concerne le projet du Val'Tram, dont la métropole d'Aix-Marseille-Provence assure la maîtrise d'ouvrage qui porte sur le prolongement de la ligne T de tramway d'environ 14 km entre les communes d'Aubagne et de la Bouilladisse en réutilisant, en grande partie, l'emprise de l'ancienne voie ferrée dite « voie de Valdonne ». 5 communes seront traversées : Aubagne, Roquevaire, Auriol, La Destrousse et La Bouilladisse.

Il s'agit d'une enquête publique unique qui porte :

Sur **la déclaration d'utilité publique (DUP)** du projet, afin d'obtenir la maîtrise foncière des terrains concernés par les différents travaux nécessaires à sa réalisation entre les communes d'Aubagne et de La Bouilladisse.

Sur **la demande d'autorisation environnementale (DAE)** au titre du code de l'environnement relevant de la législation sur l'eau et tenant lieu d'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000, de dérogation d'espèces et d'habitats protégés et d'autorisation de défrichement.

La Préfecture des Bouches-du-Rhône est l'autorité organisatrice de l'enquête publique.

#### 3.2 DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Par lettre enregistrée le 28 février 2023, le Préfet des Bouches-du Rhône demande au Tribunal Administratif de Marseille la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne, Roquevaire, Auriol, La Destrousse et La Bouilladisse

Par décision du 21 mars 2023 n° E23000014/13, la Présidente du Tribunal Administratif a désigné M. Jean-Pierre Perrin, Président de la commission d'enquête, MM. Patrice Michel et Christian Tord, membres titulaires et M. Jean-Claude Reboulin, membre suppléant.

#### 3.3 OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Par arrêté préfectoral en date du 18 avril 2023, le Préfet des Bouches-du-Rhône prescrit, au bénéfice de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, en vue de la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement.

L'avis d'enquête publique unique signé par le Préfet des Bouches-du-Rhône est émis le 18 avril 2023.

### 3.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

#### 3.4.1 Dates et durée

L'enquête publique s'est déroulée **du lundi 15 mai 2023 au mardi 20 juin 2023 inclus**, soit une durée de **37 jours**.

#### 3.4.2 Publicité

L'avis d'enquête publique a été publié le 25 avril 2023 dans le journal La Provence et le 28 avril 2023 dans le journal La Marseillaise.

Une deuxième publication de l'avis d'enquête a eu lieu le 16 mai 2023 dans les journaux La Marseillaise et La Provence.

Des affiches ont été mises en place durant toute la durée de l'enquête publique.

#### 3.4.3 Information du public

Le dossier ainsi que les registres d'enquête sont restés déposés conformément à l'article 3 de l'arrêté de mise à l'enquête dans les mairies concernées, **pendant 37 jours consécutifs du lundi 15 mai 2023 au mardi 20 juin 2023 inclus**, afin que chacun puisse en prendre connaissance pendant les jours ouvrables, aux heures d'ouverture des locaux, et consigner sur les registres DUP et DAE, ses observations et propositions.

Par ailleurs, Le public a eu la possibilité de déposer ses observations depuis le premier jour de l'enquête à 8h30 et jusqu'au dernier jour de l'enquête à 17h00.

Le public a été informé de cette enquête par la publicité réglementaire par voie de presse dans le département des Bouches du Rhône, par affichage réglementaire à la métropole, siège de l'enquête, dans les 5 mairies concernées par le projet.

Une publicité complémentaire a été également réalisée par la métropole.

Pendant toute la durée de l'enquête, le public a pu consulter l'ensemble des pièces du dossier soit sur un format numérique sur le site du registre dématérialisé, sur le site de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, soit sous format papier sur les 6 lieux d'enquête.

Le public a pu déposer ses observations suivant différents modes : sur le registre papier dans un des 6 lieux d'enquête, par courrier postal, par courrier électronique et sur le registre dématérialisé.



### 3.4.4 Permanences

En outre, les observations écrites ou orales ont été reçues par les commissaires enquêteurs lors des 18 permanences organisées dans les 6 lieux d'enquête, aux dates et heures fixées dans l'arrêté d'ouverture d'enquête.

### 3.4.5 Déroulement des permanences

Les permanences dans les différents lieux d'enquête, se sont déroulées dans de bonnes conditions, les locaux mis à la disposition de la commission d'enquête étaient correctement aménagés, avec un excellent accueil de la part du personnel. A noter qu'aucun incident n'a été constaté.

## 4 Bilan général de l'enquête

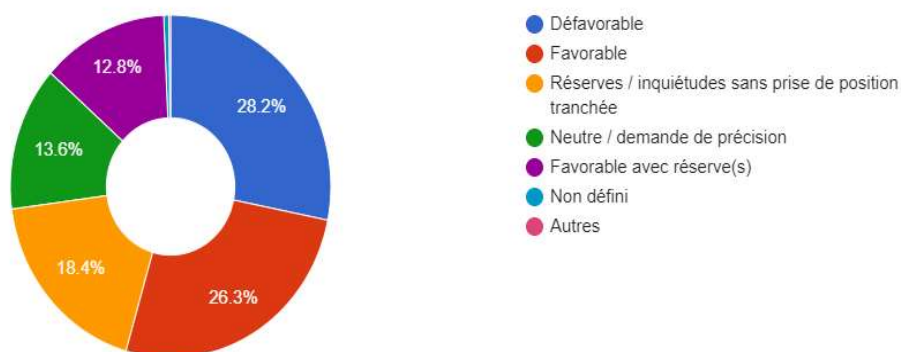
La commission d'enquête a pu constater une certaine confusion du public entre les registres DUP et DAE.

### 4.1 BILAN QUANTITATIF

Cette enquête publique a totalisé 920 contributions ventilées en 1347 observations. La Commission d'enquête précise qu'UN déposant effectue UNE contribution et UNE contribution peut comporter plusieurs observations, chaque observation étant rattachée à UN SEUL thème.

#### 4.1.1 Orientation des observations

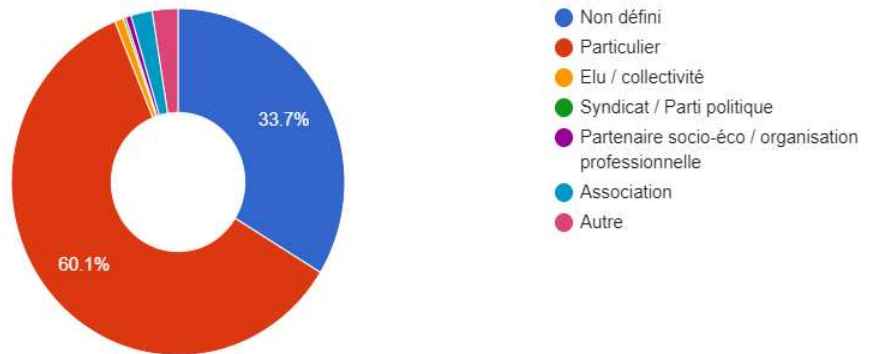
Orientation des observations



#### 4.1.2 Typologie des déposants

Le camembert montre une participation importante des particuliers (plus de 60%)

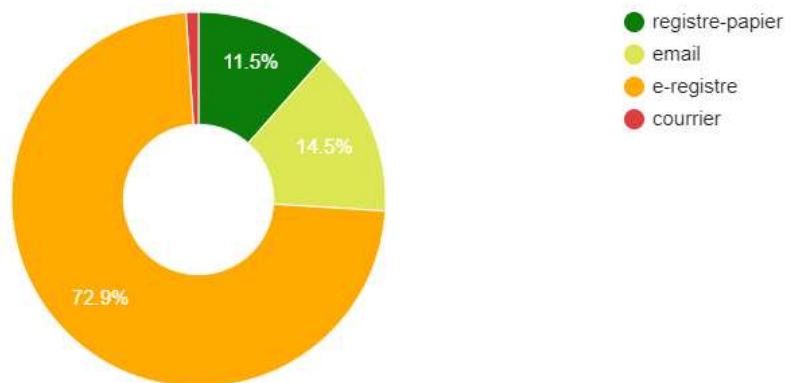
typologie des déposants



#### 4.1.3 Provenance des contributions

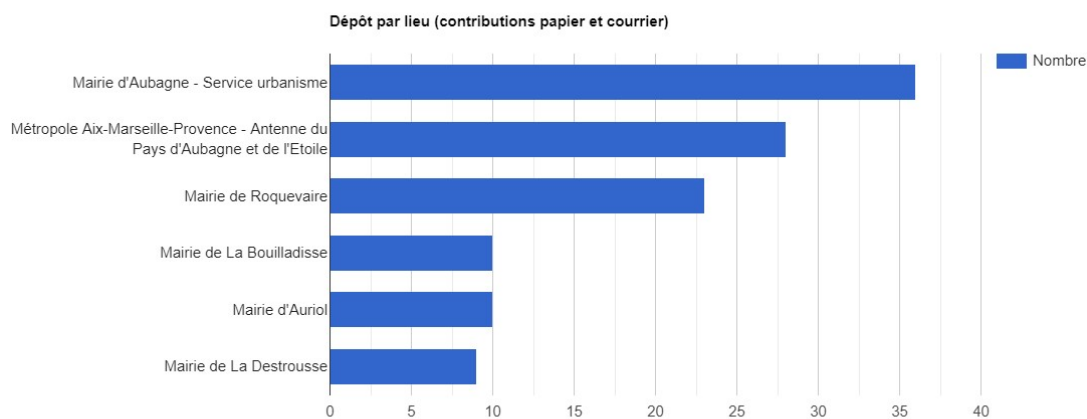
Le camembert suivant montre, une bonne utilisation du registre numérique pour le dépôt des contributions (> 72%).

Provenance des contributions



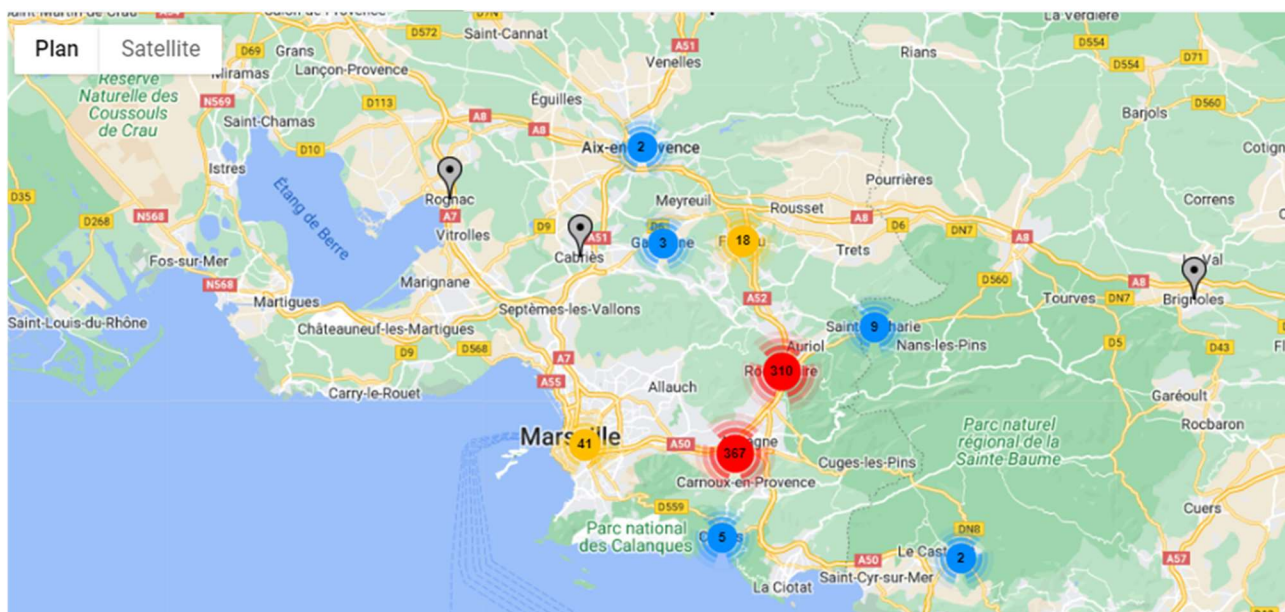
#### 4.1.4 Dépôt par lieu

Le graphique suivant montre un dépôt important des contributions sur Aubagne, notamment au service urbanisme.



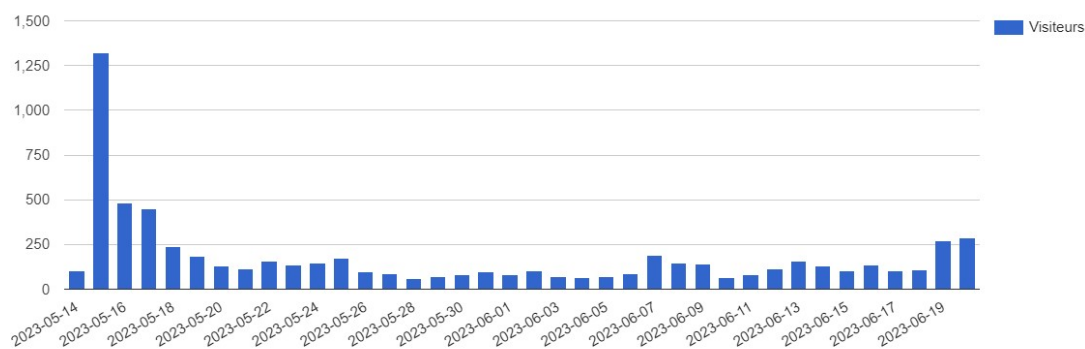
#### 4.1.5 Provenance géographique des contributions

Les personnes ayant déposé une contribution numérique se répartissent essentiellement dans le sud de la France et notamment autour d'Aubagne.

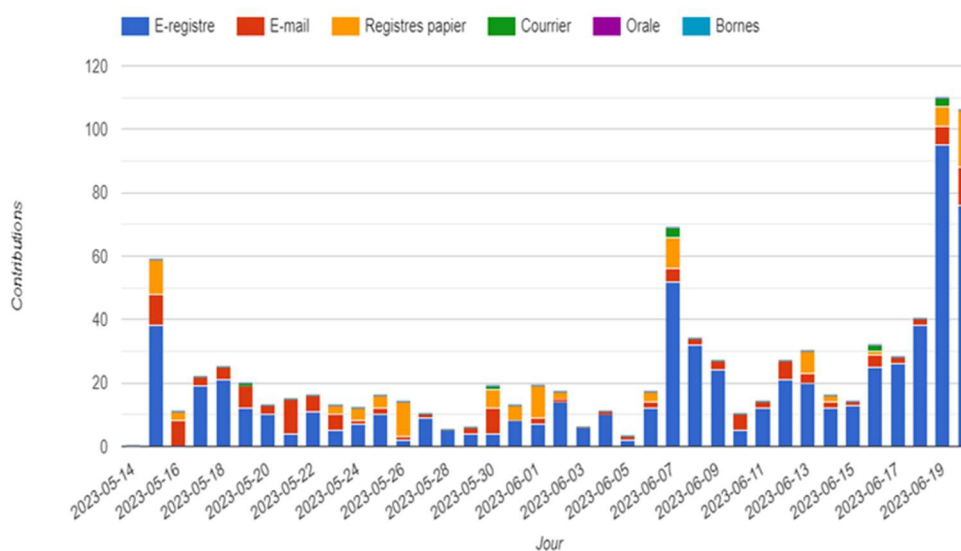


#### 4.1.6 Fréquentation des lieux de permanence

Le graphique ci-dessous indique le nombre de visites dans les 6 lieux de permanence. Les visites ont eu lieu essentiellement en fin d'enquête.



#### 4.1.7 Répartition des contributions reçues



On remarque sur ce graphique, une participation importante en fin d'enquête.

## 4.2 BILAN QUALITATIF

### 4.2.1 Typologie des contributeurs

Les observations ont été déposées par différentes catégories d'auteurs :

- ✓ des particuliers,
- ✓ des associations,
- ✓ des élus, des collectivités,
- ✓ des partenaires socio-économiques et organisations professionnelles,
- ✓ des syndicats et partis politiques,
- ✓ des autres,

Les auteurs des observations se sont exprimés personnellement mais aussi par des pétitions reprises et signées par des collectifs (copropriétaires, voisins...)



## 4.2.2 Les thèmes retenus par la commission

Les thèmes retenus par la commission, l'ont été au regard de l'étude du dossier et de l'analyse des contributions déposées par le public.

- Intérêt socio-économique,
- RER métropolitain,
- Aménagement du territoire,
- Stations,
- Impact des travaux,
- Stationnement,
- Problèmes fonciers,
- Aménagements cyclables,
- Risques technologiques
- Risques naturels,
- Conditions d'exploitation,
- Incidence sociale,
- Impact écologique,
- Bruit-vibrations
- Coût du projet,
- Autres,

## 5 Synthèse des observations du public et analyse par la commission d'enquête

### 5.1 INTERET SOCIO-ECONOMIQUE

#### 5.1.1 Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
389	389	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DUP.

Contributions numéros : 1, 3, 9, 12, 14, 15, 16, 21, 22, 23, 27, 29, 32, 33, 35, 37, 39, 40, 41, 44, 48, 58, 63, 65, 67, 79, 82, 83, 85, 86, 91, 97, 100, 102, 105, 106, 109, 110, 118, 119, 125, 130, 131, 132, 135, 137, 138, 141, 145, 156, 157, 159, 160, 161, 163, 172, 173, 176, 180, 182, 183, 184, 186, 187, 189, 190, 191, 192, 195, 199, 203, 205, 208, 212, 219, 220, 222, 224, 227, 228, 229, 231, 234, 236, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 256, 260, 261, 262, 264, 266, 267, 270, 273, 281, 283, 289, 293, 299, 308, 319, 321, 324, 325, 326, 328, 330, 331, 333, 334, 336, 339, 340, 341, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 364, 365, 366, 367, 369, 370, 371, 372, 374, 375, 376, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 402, 403, 404, 405, 406, 408, 410, 411, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 424, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 447, 449, 454, 458, 461, 463, 464, 466, 469, 470, 471, 472, 473, 475, 477, 478, 479, 482, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 492, 493, 495, 496, 497, 499, 501, 504, 508, 510, 511, 514, 519, 520, 524, 526, 527, 530, 531, 532, 534, 537, 538, 540, 542, 546, 550, 552, 555, 556, 557, 561, 564, 566, 567, 569, 572, 573, 576, 577, 578, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 590, 592, 593, 595, 603, 606, 614, 616, 618, 620, 626, 629, 631, 634, 637, 643, 648, 649, 650, 652, 653, 655, 653, 665, 667, 678, 679, 682, 686, 688, 700, 703, 706, 713, 729, 734, 736, 737, 738, 739, 744, 745, 747, 748, 751, 753, 757,

772, 780, 790, 792, 795, 796, 799, 802, 805, 808, 816, 829, 834, 840, 842, 854, 855, 860, 862, 863, 866, 867, 874, 876, 880, 883, 886, 888, 891, 897, 904, 906, 909, 911, 014, 920, 921.

### **5.1.2 Observations formulées**

Cette thématique vise à mesurer le degré d'adhésion ou d'opposition du public au regard de l'intérêt socio-économique du projet et, le cas échéant de recueillir les propositions du public. La thématique " intérêt socio-économique" recueille le plus grand nombre de contributions (389) réparties entre près de 60% qui se sont prononcés en faveur du projet, et près de 20% qui ont exprimé des opinions défavorables, 20% n'ayant pas une opinion arrêtée.

Concernant les opinions favorables, le désengorgement des axes routiers, la réduction de l'empreinte carbone, l'amélioration de la qualité de vie des habitants, les nouveaux aménagements le long du tracé sont notamment mis en avant.

Concernant les oppositions ou les personnes ayant exprimé des propositions, les points majeurs concernent :

- . Le coût du projet ;
- . Le tracé en centre-ville d'Aubagne ;
- . La solution tram-train ;
- . La réalisation d'une voie verte et pistes cyclables ;
- . La proposition d'un tracé jusqu'à la zone des Paluds.

### **5.1.3 Questions au maître d'ouvrage**

#### **Question n° 1 :**

**Justifiez le coût du projet en précisant le coût du trajet sur le centre-ville d'Aubagne et le coût de chaque station ?**

#### **Question n°2**

**Justifier et argumenter précisément le choix du tracé (variante B1) et l'abandon de la variante B2 dans le centre-ville d'Aubagne.**

#### **Question n°3**

**Pourquoi la solution tram-train n'a-t-elle pas été retenue ?**

#### **Question n°4**

**Quelles sont les raisons ayant conduit à la solution d'un tram au lieu d'une voie verte et des pistes cyclables ?**

#### **Question n°5**

**Pourquoi le tracé n'est-il pas prolongé jusqu'à la zone des Paluds ?**

## 5.2 RER METROPOLITAIN

### 5.2.1 Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
154	154	0

Cette thématique concerne essentiellement le dossier DUP.

Contributions numéros : 24, 26, 51, 60, 94, 108 (organisme), 125, 163, 164, 165 (élu), 188 (organisme), 224,235, 236, 240, 245 (élue), 248, 254, 252, 254, 257, 258 (association), 264 (association), 265, 266, 267,270, 274,283 (association), 288, 298, 300, 307,316, 318, 321,322, 327, 337, 338, 363 368, 382,387, 401, 422, 424, 432, 446, 455, 457, 465, 498, 500, 503, 505, 506, 509, 512, 515, 529, 530, 534, 539(association), 541, 549,552, 554, 558, 562, 566, 568, 575, 582, 597, 601 (particulier), 605 (association), 606, partenaire socio-éco), 620, 625, 630, 632 (particulier), 635 (association), 640, 641, 643, 644, 653, 656, 666, 667, 668, 689, 691, 693, 698, 705, 718, 719, 724, 726, 727, 737, 746, (particulier), 763, (autres), 765, 771, 775, 777, 779, 786, 791, 816, 823, 832, 856, 859

### 5.2.2 Observations formulées

Plus de 60% de contributions sont défavorables au projet ou émettent des réserves ou des inquiétudes. Une partie du public considère en effet que ce projet ne s'inscrit pas en cohérence avec le schéma du RER métropolitain, qu'il ne tient pas compte des évolutions ultérieures, et que son seul but est de relier le Val'tram au tram actuel.

La rupture de charge au niveau de la gare d'Aubagne est contestée par certains.

La solution RER métropolitain ou tram/train avec une connexion directe avec le réseau SNCF est très souvent évoquée par le public. Une liaison avec la gare de La Blancarde est même proposée.

Parmi les autres observations, on peut noter que, certains affirment que dans le cadre de la LGV Provence Alpes Côte d'Azur, il est prévu de construire la ligne en souterrain au niveau de la gare d'Aubagne, les voies actuelles seront donc moins fréquentées ce qui permettra de rendre l'option train/tram possible, et qu'il faut un train et non un tram, car dans un train, on peut mettre un vélo, il y a des toilettes et plus de places assises.

### 5.2.3 Questions au maître d'ouvrage

#### Question n°6

**La solution Tram/train apparaît plus évolutive que le projet Valtram, en termes de capacité, mais également en termes de facilité pour étendre le réseau vers Marseille, Aix, ou autre. Merci d'argumenter votre choix vers le projet Valtram?**

**Au vu des différents problèmes soulevés, merci de justifier également point par point le coût pour le projet Valtram par rapport à un projet TRAM/TRAIN ou RER métropolitain ?**

**Question n°7 :**

**Une réponse appropriée du MOA aux arguments avancés par la FNAUT est nécessaire, en particulier la solution A0 bis avancée par la FNAUT ?**

**Question n°8**

**La connexion directe avec la gare d'Aubagne n'a pas été retenue. Pour quelles raisons ?**

*5.3 AMENAGEMENT DU TERRITOIRE*

**5.3.1 Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
61	61	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DUP

Contributions numéros : 4, 6, 7, 11, 30, 45, 47, 56, 57, 63, 64, 75, 91, 98, 123, 124, 126, 130, 131, 136, 153, 162, 165, 200, 202, 254, 270, 278, 282, 288, 301, 321, 393, 395, 404, 409, 412, 420, 431, 459, 462, 467, 468, 525, 536, 547, 565, 570, 579, 580, 588, 614, 621, 688, 751, 810, 831, 906.

**5.3.2 Observations formulées**

Un certain nombre d'observations figurant dans cette thématique recoupe celles formulées dans la thématique " intérêt socio-économique" (en particulier le choix du tracé dans le centre-ville d'Aubagne, les modes de transports verts, la liaison avec la zone des Paluds) ainsi que dans le thème " aménagements cyclables" et surtout au titre de la problématique du "RER métropolitain".

S'il est souligné que le projet Val'Tram contribuera à faciliter la mobilité notamment sur les zones d'entreprises et participera au développement de l'attractivité du territoire, les observations principales concernent :

- le maillage de bus pour accéder aux stations ;
- les mesures prises pour favoriser l'intermodalité ;
- les suppressions de bus entraînées par le projet ;
- l'extension du projet vers St Zacharie, Peypin, Aix ;
- le développement de l'urbanisation et le lien entre la desserte en transport en commun et les choix d'aménagement et le développement de l'urbanisation.

Enfin, un comité de pilotage Val'Tram ouvert aux associations est préconisé.

**5.3.3 Questions au maître d'ouvrage**

**Question n° 9**

**Quelle offre de transport en commun pour accéder aux stations ?**

**Question n°10**



Quelles sont les mesures prises pour faciliter le report modal ?

**Question n°11**

Quelles sont les bus qui seront supprimés ? En justifier les raisons ?

**Question n°12**

Quels sont les projets d'extension vers St Zacharie, Peypin et Aix en Provence ?

**Question n°13**

Expliciter les liens entre la desserte en transport en commun et le développement de l'urbanisation envisagée ?

**Question n°14**

Un comité de pilotage Val'Tram sera-t-il mis en place ?

5.4 STATIONS

5.4.1 Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
153	153	3

Cette thématique concerne aussi bien le dossier DUP que le dossier DAE

Contributions numéros : 125, 18, 121, 212, 223, R52, E81, E120, E128, @130,140, E142, E143, E146, E169, E177, E196, R197, R286, R287, 255, R448, R450, R451, 124, 304, 201, R74, @255, @263, 634, @651, 657, @633, @660, @661, @669, @670, @672, @673, @674, @677, @685, @692, @694, @697, @707, @708, @709, @710, @712, @714, @715, @717, @720, @723, @725, @731, @732, @740, @741, @758, @760, @763, @769, @764, @773 (pétition 140 signataires), @778, @781, @789, @803, @804, @819, @825, @844, @857

5.4.2 Observations formulées

Au sein de cette thématique nous retrouvons les contributions liées aux choix des emplacements retenus dans le projet, l'expression de l'acceptabilité sociale de ces emplacements, l'insertion dans l'environnement actuel et ses incidences pour les riverains et futurs usagers, l'accessibilité aux PMR, la sécurité des voyageurs dans les stations et parkings, la sécurité des passants (*enfants principalement*) aux abords de stations, les éléments de liaisons avec les autres moyens de transports collectifs ou individuels. Ces expressions du public ne permettent pas toujours de qualifier l'attribution au dossier DUP ou dossier DAE.

A noter :

- Au travers de pétitions et ou contributions, les futurs riverains de la station « Campagne Valérie » se sont exprimés pour un positionnement suivant la variante sud, alors que d'autres habitants au sud demandent le retrait de cette station au sein du projet.

- Un certain nombre de contributions principalement de riverains s'interrogeant sur le bien-fondé de la création de la station du Barbouillet à Roquevaire exclusivement accessible aux piétons.

### **5.4.3 Questions au maître d'ouvrage**

#### **Question n°15**

**Pourquoi ne pas anticiper une fréquentation plus importante que celle retenue à ce jour et prévoir des infrastructures évolutives en stations ?**

#### **Question n°16**

**Quels sont les dispositions prises pour assurer la sécurité des voyageurs dans :**

- a) les stations ?
- b) Parcs relais ?
- c) Poches de stationnement ?

#### **Question n°17**

**Quel est le taux de fréquentation prévisionnel pour chacun des jours de la semaine et en période scolaire dans les différentes stations ?**

#### **Question n°18**

**Quels dispositifs d'accueil des vélos et/ ou 2 roues motorisés sont-ils prévus dans les stations et notamment à la station "Campagne Valérie"**

#### **Question n°19**

**L'accès "facile" pour les PMR est-il prévu pour les stations et plus particulièrement pour la station "Campagne Valérie" ?**

#### **Question n°20**

**Quelles sont les dispositifs et/dispositions prévues pour assurer la sécurité des enfants aux horaires de sorties d'école et notamment pour ceux qui se rendent à la cantine depuis l'école primaire et qui devront traverser la voie de tramway, à la station La Chapelle ?**

#### **Station campagne Valérie**

#### **Question n°21**

**Quels sont les éléments justifiant l'implantation d'une station "Campagne Valérie" ? Les conséquences et nuisances de cette station « Campagne Valérie » sur la ligne Val' Tram sont très importantes pour les riverains, nombreux dans cette zone urbaine ?**

Justifier le choix d'implantation de la station (Nord ou Sud) au vu du bilan de la balance d'acceptabilité des riverains ?

**Question n°22**

Précisez les conditions de réalisation du passage prévu par « DUP\_PIECE\_C\_NOTICE\_PARTIE\_2 » car il traverserait l'impasse des Bambous [dont les résidents disposent d'un droit de passage via « Campagne Valérie »] et donnerait ainsi libre accès à deux propriétés, individuelle et collective ?

**Question n°23**

Le conseil syndical de la Résidence "CAMPAGNE VALERIE" (<< Le Bertagne >> et << Campagne Valérie >> sises à proximité immédiate du passage à niveau) évoque le blocage de la circulation sur l'avenue Marcel Paul et donc les sorties de nos résidences respectives. Ce qui pose la question cruciale des interventions des services sanitaires, de secours et de sécurité qui seraient empêchés par la circulation ainsi figée et paralysée d'accéder en urgence à ces résidences. Comment ce risque potentiel est-il appréhendé ?

**Question n°24**

Est-il prévu de supprimer le stade mitoyen de la station Campagne Valérie ?

**Question n°25**

Un mur antibruit est-il prévu dans le périmètre de la station ?

**Question n°26**

Les conséquences et nuisances de cette station « Campagne Valérie » sur la ligne Val' Tram sont très importantes pour les riverains, nombreux dans cette zone urbaine, dont de nombreuses résidences. La suppression de cette station est-elle envisageable ?

**Station Auriol/ St Zacharie**

**Question n°27**

Est-il prévu une liaison entre le centre-ville d'Auriol et la station AURIOL/St ZACHARIE ?

**Station Pont de l'Etoile**

**Question n°28**

Quels sont les aménagements prévus, chemin des lauriers TINS ?

## **Station du Barbouillet à Roquevaire**

### **Question n°29**

**Quels sont les arguments retenus pour justifier l'implantation de la Station Barbouillet ?**

## **Station Napollon**

### **Question n°30**

**Le positionnement de la station vers le Nord serait moins impactant pour le voisinage (secteur moins habité) sans pour autant nuire au cheminement piétonnier, est-il envisageable ?**

#### *5.5 IMPACT DES TRAVAUX*

##### **5.5.1 Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
122	122	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DAE

Contributions numéros : @63, @66, R75, @78, @80, @87, @99, @103, @114, @121, @129, @134, @137, @634, @139, E150, @186, R191, @204, @207, @216, @290 (association), @291, @292, @294, @295, @296, @300, @301, @373, R432 Association, @134, R179, @224, @258, R284, @302, @303, @306, @311, @313, @314, E321, @329, @317, @224, @258, @330@335, @336, R362, @368, @373, @401, R432 Association, R455, @481, @483, E 506, @516, @526, @529, @597, E598, @604, R609, @619, @622, @625, @628, E636 @659, @701, @705, @718, R726, R727, @742, @754, @772, @784, @791, @794, E800, @801, @824, @830, @845, @856, @871 (collectif – pétition), @884, @877@886, R893, R898, R906, R903, R919

##### **5.5.2 Observations formulées**

Les impacts divers identifiés (temporaires et/ou durables), par le public en conséquence de la réalisation des travaux tout au long de la voie Valdonne sont de nature diverse et variée.

La durée, le phasage d'exécution, les nuisances sonores et/ou sur la qualité de l'air (poussières), la destruction d'espace verts, les perturbations de circulation, d'accès aux domiciles et/ou commerces, les impacts (directs/indirects) sur l'urbanisme, la vie sociale, le choix des tracés, ont données la production de nombreuses contributions avec une orientation interrogatives ou bien négative de manière tranchée.

##### **5.5.3 Questions au maitre d'ouvrage**



**Question n°32**

**Quelle durée prévisionnelle pour l'exécution des travaux sur le centre-ville d'Aubagne (gare/Défensions)**

**Question n°33**

**Plusieurs zones de travaux seront-elles lancées simultanément tout au long de la ligne Valtram ?**

**Question n°34**

**Quelles sont les dispositions prévues pour maintenir l'accès en sécurité des habitants de la résidence Le Voltaire à leur habitation et leur parking ?**

**Question n°35**

**Quelles sont dispositions qui seront mises en œuvre au maintien des accès aux résidences 65, traverse des Moulins 13400 ?**

**BUFFET DE LA GARE D'AUBAGNE (35 contributions dont 1 pétition)**

**Question n°36**

**La suppression du buffet de la gare avec un contournement en voie unique, est-il envisageable ? Il semblerait que cette option soit réalisable techniquement, a-t-elle été étudiée ?**

**Station La Chapelle (La Bouilladisse) (38 contributions dont 1 association de 170 adhérents)**

**Question n°37**

**La construction de la station LA CHAPELLE à La Bouilladisse va t'elle portée atteinte aux équipements du skate park et des tennis ?**

**Dans l'affirmative, quelles sont les dispositifs de compensation pour conserver les activités s'y déroulant ?**

**Question n°38**

**Faut-il prévoir durant la durée des travaux une interruption des activités de tennis ?**

**Station La Bouilladisse**

#### **Question n°49**

**Quel sera l'impact des travaux sur l'évolution des fissures des maisons sinistrées classées en catastrophe naturelle sécheresse ?**

#### **Question n°50**

**Quelles sont les mesures matérielles prises par le maître d'ouvrage pour diminuer l'impact des travaux sur le commerce local ?**

**Sera-t-il mis en place une commission d'indemnisation amiable qui associe les acteurs commerciaux du secteur affecté par l'opération de travaux ?**

#### **Question n°51**

**Quelles sont les dispositions détaillées qui seront mises en œuvre pour compenser la suppression des emplacements actuels de stationnement, afin de ne pas perturber le libre accès des très nombreux clients qui stationnent peu de temps et plus particulièrement pour les PMR sans allonger la distance à parcourir hors voiture pour accéder notamment de la Pharmacie Caillac ?**

#### **Question n°52**

**Concernant la station "Campagne Valérie", quelles dispositions seront prises pour la réalisation des travaux pour respecter l'environnement et les riverains ?**

#### **Question n°53**

**Les travaux impacteront-ils l'accès à la galerie du parking des Terres rouges et au parking lui-même, avenue E.Rougier 13400 Aubagne où la pétitionnaire tient un commerce (hammam) ?**

#### **Question n°54**

**Est-il prévu une indemnité de compensation pour la dévalorisation du bien immobilier ?**

### *5.6 STATIONNEMENT*

#### **5.6.1 Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
89	89	0

Cette thématique concerne aussi bien le dossier DUP que le dossier DAE

Contributions numéros : @5, @13, @18, E50, @60, @61, @89, @123, @126, @136, @163, @167, @170, @232, E235, @240, @248, R252, @263, @264, @265, E267, R277, R280, @304, @338, R446, @491, @494, @502, @518, @582, @763 (Collectif),

### **5.6.2 Observations formulées**

Nous distinguons plusieurs types de stationnements pouvant accueillir les véhicules légers, les PMR, les Vélos et cycles, les « Déposes minute ».

Les contributions du public portent une interrogation principale sur le nombre insuffisant d'emplacements de stationnement et la faculté d'élargissement de l'offre prévue initiale.

Les emplacements dédiés aux PMR, aux vélos, les places dédiées à la recharge de voitures électriques conduisent à des questionnements et avis du public.

### **5.6.3 Questions au maître d'ouvrage**

#### *A Véhicules*

#### **Question n°55**

**Comment le nombre d'emplacements de stationnement est-il déterminé pour chacune des stations (y compris pour la gare d'Aubagne), et quelles sont les mesures prises pour réduire les incidences vis-à-vis des commerces ?**

#### **Question n°56**

**Existe-t-il une réserve foncière permettant un accroissement de places de stationnement au niveau des parkings et "poches" de stationnement et à quelle échéance sera-t-il déterminé en grandeur réelle la suffisance où l'insuffisance des parcs relais et des "poches" de stationnement ?**

#### **Question n°57**

**Quelles sont les dispositions prévues pour le financement des travaux ultérieurs d'élargissement de l'offre de stationnement ?**

#### *B PMR*

#### **Question n°58**

**Combien de places de stationnement réservées PMR sont prévues dans chaque parc relais et « poches » de stationnement ?**

**Quelle solution envisagez-vous pour maintenir les emplacements de stationnement, pour la clientèle de la pharmacie et des établissements de santé (dentiste, kinésithérapeute) notamment PMR au début de la voie « Chemin de Magné » (La Bouilladisse) au droit de ces établissements ?**

#### *C Vélos et cycles*

### **Question n°59**

**Quelles sont les stations qui seront dotées d'abris vélos sécurisés et quelle sera la capacité des points de stationnement avec arceaux et des abris sécurisés ? Suivant quels critères, certaines stations pourront bénéficier de ces abris ?**

### **Question n°60**

**Est-il prévu l'installation de bornes de recharge pour les voitures et les vélos électriques ? (Alimentation par panneaux solaires par exemple)**

### **Question n°61**

**Des aménagements dédiés au stationnement des motos et autres deux roues motorisés sont-ils prévus dans stations et notamment Napollon et La Destrousse ?**

*D Dépose minute*

### **Question n°62**

**Est-il prévu 2 emplacements "dépose minute" à proximité du cabinet médical, cours Voltaire ?**

### **Question n°63**

**Est-il prévu ou peut-on prévoir l'aménagement d'un emplacement "dépose minute" pour faciliter l'accès, dans chaque station ?**

### **Question n°64**

**Quel dispositif est prévu pour s'assurer de l'usage exclusif des stationnements par les utilisateurs du Val tram ?**

### **Question n°65**

**Collectif des Habitants du Garlaban Quartier des Solans – Longuelance – la Durande – Les Arnauds (49 contributeurs)**

**Justifier de l'offre de stationnement Station Napollon & station Barbouillet ?**

## *5.7 PROBLEMES FONCIERS*

### **5.7.1 Bilan chiffré**



Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
4	4	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DUP  
Contributions numéros : R76 (AUBA-A-4) (Particulier), @333- (Particulier), @324 (Particulier), @310 (Particulier)

### 5.7.2 Observations formulées

Très peu de contributions évoquant un problème foncier au-delà de la dépréciation potentielle de la valeur du bien immobilier. Un besoin d'information de requérants s'inquiétant de l'achat possible de parcelle (s) se manifeste.

### 5.7.3 Questions au maître d'ouvrage

#### Question n° :66

**MR MME LAURENT Marc & Régine 38 av Roger Salengro 13400 Aubagne**

**Riverains à Aubagne qui doit céder une partie de son terrain.**

**Toutefois n'apparaît pas dans le Tableau 1 : Bilan foncier du projet en date du 26/03/2022 (Dossier d'enquête publique - Volume 2 : Dossier d'Autorisation Environnementale - Pièce 3 (PJ n°3) : Justificatif de la maîtrise foncière - 1. Bilan foncier)**

**Qu'en est-il de l'acquisition de ces 2 parcelles à Aubagne ?**

#### Question n°67

**Communication du Tableau 1 « Bilan foncier du projet » actualisé depuis le 26/03/2022**

## 5.8 AMENAGEMENT CYCLABLES

### 5.8.1 Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
54	54	0

Cette thématique concerne aussi bien le dossier DUP que le dossier DAE  
Contributions numéros : 8, 38, 49, 51, 53, 59,61, 64,92, 112, 123, 124, 155, 162, 215, 218, 226, 264, 266, 269, 283, 327, 405, 429, 500, 522, 539, 544, 545, 552, 563, 573, 577, 584, 695, 718, 737, 742, 751, 766, 767, 769, 783, 786, 787, 793, 816, 864, 865, 875, 898, 899, 910.

### 5.8.2 Observations formulées

L'opportunité de créer des aménagements cyclables le long de la voie Valdonne est posée par un nombre important de pétitionnaires.

L'intégration de pistes cyclables au projet s'avère particulièrement pertinente pour le public.

A ce titre, les questionnements portent, d'une part, sur les aménagements de voies cyclables à Aubagne et, d'autre part, sur le parcours Aubagne/ La Bouilladisse. Par ailleurs, la question du transport des vélos dans les rames est récurrente.

Enfin, la réalisation d'une piste cyclable en direction de Marseille, le long de l'Huveaune est proposée.

### 5.8.3 Questions au maître d'ouvrage

**Question n° 68: Est-il prévu une piste cyclable en parallèle du Val'Tram ? Quel circuit ? Sur quelle distance ? L'accès aux stations sera-t-il facilité ?**

**Question n° 69: Quels sont les aménagements de voies cyclables à Aubagne ? Quelle prévision de réalisation ?**

**Question n° 70: Une piste cyclable en direction de Marseille le long de l'Huveaune est-elle prévue ?**

## 5.9 RISQUES TECHNOLOGIQUES

### 5.9.1 Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
9	9	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DAE  
Contributions numéros :327(particulier), 539 (association), 545 (particulier), 584, 613, (particulier), 614 (autres), 742 (particulier), 763 (autres)

### 5.9.2 Observations formulées

Certains questionnent sur le devenir du conduit d'évacuation des déchets liquides toxiques et sur le risque lié à la canalisation non pris en compte (vibrations, pollution)

D'autres demandent que la canalisation soit enterrée.

### 5.9.3 Questions au maître d'ouvrage

#### **Question n°71**

**Peut-on envisager d'enterrer la canalisation ALTEO ?**

## 5.10 RISQUES NATURELS

### 5.10.1 Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
2	2	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DAE  
Contributions numéros : 135 (particulier), 742

### 5.10.2 Observations formulées

Les observations portent sur la crainte d'une défiguration des massifs, des grillages de partout et pourtant le risque d'éboulis ou de chute de pierre n'est pas correctement évalué. Et sur l'inondation du parking des jardins d'Athéna suite au débordement du collecteur d'eau.

### 5.10.3 Questions au maître d'ouvrage

#### Question n°72 :

**Quelles sont les dispositions qui seront prises pour éviter une défiguration des massifs, tout en assurant la stabilité des talus ?**

#### **Question n°73 :**

**Est-il prévu des travaux sur la route de Valdonne à La Bouilladisse pour éviter les risques d'inondation ?**

## 5.11 CONDITIONS D'EXPLOITATION

### 5.11.1 Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
126	126	0

Cette thématique concerne aussi bien le dossier DUP que le dossier DAE  
Contributions numéros : @26, R75, E77, @89, E125, @126, @130, @136, @145, R179, @182, @224, @233, E235, @243, @248, R249, R252, @263 (ASL), @264, @266, E267, @270, R276, R283, @312, @316, E321, @338, @369, @445, @457, @480, E515 (parti politique), E525, @526, @529, @533, @539, @549, @566, @584, @585, @614 (CIQ), @632, @643, @695, @699, R726, R727, @763, @771, @783, @791, @797, @798, E806, E811, @852, @856, R895, R899, R906, R914

### 5.11.2 Observations formulées

Les expressions formulées ont pour sujet l'inadéquation des matériels roulants, insuffisance de capacité de transport des passagers, notamment aux heures de pointes, l'impossibilité de l'emport des vélos, l'inconfort dû au nombre réduit de places assises. Une préoccupation répandue porte sur les plages horaires et jours de disponibilité du service. La gratuité du transport via le Val'tram et des emplacements de stationnement, est une attente marquée.

### 5.11.3 Questions au maître d'ouvrage

#### Question n°74 :

**Pourquoi la ligne 8 reliant Aubagne à Saint-Zacharie par Roquevaire et Auriol va être supprimée ?**

*Périodes de fonctionnement*

#### Question n°75 :

**Est-il prévu une desserte renforcée aux heures de pointe par un réseau bus pour les quartiers de Lascours et des plâtrières ?**

#### Question n°76 :

**Justifier les jours et horaires retenus pour les périodes de fonctionnement et quelles évolutions potentielles ?**

#### Question n°77 :

**Les horaires des rames de tramway sont-ils en correspondance avec les horaires des TER en gare d'Aubagne ? Quelle disposition (convention, ...) pour assurer la pérennité de synchronisation des horaires entre SNCF et RTM/SPL Façonéo, notamment horaires d'hiver, horaires d'été ?**

#### Question n°78 :

**Y aura-t-il un fonctionnement du Val'tram jusqu'à 21h le week-end et les jours fériés et à quelle fréquence ?**

*Capacité*

#### Question n°79 :

**La capacité de transport est-elle suffisante ?**

#### Question n°80 :



La ligne 16 sera t'elle maintenue après la mise en service du Valtram ?

**Question n°81 :**

Quelles sont les dispositions de transports en commun et/ou bus à la demande pour rabattre le potentiel d'usagés situé à plus de 800 mètres de la station Napollon ?

**Question n°82 :**

Quelles sont les perspectives d'évolution du "Valtram" en matière de matériels roulants pour faire face à une augmentation de la fréquentation ?

**Question n°83 :**

Quel financement est prévu pour réaliser une éventuelle adaptation des infrastructures (stations) et matériels roulants à une fréquentation supérieure aux prévisions du jour ?

**Question n°84 :**

Une évolution du matériel roulant permettant le transport des vélos est-elle envisagée ? Si oui, à quelle échéance ?

**Question n°85 :**

25 min LA BOUILLADISSE Gare D'AUBAGNE debout pour des seniors ou personnes fragiles, est ce envisageable ?

**Question n°86**

Quels dispositifs sanitaires sont prévues dans les stations et ou les rames ?

**Gratuité**

**Question n°87 :**

La gratuité des transports est-elle prévue sur le réseau VALTRAM ?

**Question n°88 :**

La gratuité des parcs relais et « poches » de stationnement est-elle prévue ?

5.12 INCIDENCE SOCIALE

5.12.1 Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
-------------------------	-----------------------	----------

13	13	0
----	----	---

Cette thématique concerne aussi bien le dossier DUP que le dossier DAE  
Contributions numéros : @2, @68, E93, @104, C185, @224, @224, @254, @297, @305, @315, R432 (Association), @580

### 5.12.2 Observations formulées

Nous constatons peu de contributions produites pour cette thématique. Les expressions sont majoritairement positives portant sur l'aspect social de réduction de l'isolement des personnes.

### 5.12.3 Questions au maître d'ouvrage

#### Question n° 89 :

**Quelles dispositions compensatrices sont prévues suite à la suppression du dépôt minute et des emplacements PMR devant la gare d'Aubagne ?**

## 5.13 IMPACT ECOLOGIQUE

### 5.13.1 Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
55	55	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DAE  
Contributions numéros : 6, 10, 48, 71, 90, 96, (collectif)131, 164, 213, 217, 221, 259, 272, 324, 333 (riverains), 337, 362, 404, 415, 422, 423 (particuliers), 428 (riverain), 444 (particulier), 474, (riverain) 490, 512, 521, 535, 538, 545, 574, 580, 600, 602, 617, 621, 626, 632, 636, 654, 722, 737 (particulier), 751, (élu), 756, (particulier), 763 (autres), 774, 785, (particulier), 816 (association), 822, (particulier), 823, 870, 880, 915, 919, (particulier)

### 5.13.2 Observations formulées

Il est demandé de limiter les effets collatéraux des emprises foncières notamment au niveau des arbres, d'éviter la destruction d'espaces verts, de garder la végétation naturelle.

A part quelques arbres qui seraient replantés, rien n'est prévu. La végétation existante sur les talus qui bordent la voie sera supprimée et pas remplacée.

Une étude paysagère est-elle prévue ?

Il n'y a pas de réduction globale de la pollution.

On note une opposition à la création d'une voie dans le lit de l'Huveaune dans le secteur du pont de la Planque à Aubagne.

Le tracé dans le centre-ville d'Aubagne avec, pour conséquence, l'abattage d'arbres, paraît injustifié.

#### Station de Napollon

On note la disparition d'espace vert (pins abattus refuge des oiseaux et écureuils) pour laisser place au béton. Les arbres, animaux, et chauves-souris sont à protéger. Il y a un impact sur les plantations et espaces boisés (cours Voltaire, avenue Elzéard Rougier, le long de l'Huveaune, Square des Défensions, etc.)

Sur le plan visuel et environnemental, aucune étude paysagère n'a été effectuée.

A part quelques arbres qui seraient replantés, rien n'est prévu. La végétation existante sur les talus qui bordent la voie sera supprimée et pas remplacée.

Il y a une opposition à la destruction de plusieurs hectares, car cela constitue un massacre écologique.

L'interruption de la piste cyclable au niveau des tunnels, la mise en place de câbles électriques et de pylône est aussi contestée. Il est demandé par certains la création d'une voie verte.

### 5.13.3 Questions au maître d'ouvrage

#### Question n°90 :

**Une étude paysagère est-elle prévue ?**

#### Question n°91 :

**Quelles sont les dispositions prévues pour assurer la protection de la faune et de la flore durant l'exécution des travaux tout au long de la voie Valdonne ?**

#### Question n°92 :

**Quelles sont les dispositions prises pour compenser la destruction "faune et flore" au niveau de la station de Napollon ?**

#### Question n°93 :

**Quelles sont les mesures prévues pour un aménagement "vert" de la voie Valtram au sein du centre-ville d'Aubagne ?**

### 5.14 BRUITS-VIBRATIONS

#### 5.14.1 Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
76	76	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DAE  
Contributions numéros : E54, @96, E107, @122, R193, R194, R197, @206, R249, R253, @255, R271, R279, R285, @290, @315, @320, @323, @333, R361, R362, @377, R426, R429, E490,

@535, @545, @574, R611, R613, R615, E618, @621 (CIQ), E618, @634, @646, @704, @761, @774, E785, E800, @801, @814, @818, R900, R910, R916

### 5.14.2 Observations formulées

Les observations sont principalement formulées par des riverains en mode individuel, collectif, associatif. Elles expriment des interrogations en fonction de ressenti ou perception de nuisances que les éléments techniques du dossier ne semblent pas apporter nécessairement une réponse pragmatique à des interrogations légitimes, issues du ressenti ou de la perception par le public.

La variété de la nature des nuisances (sonores, vibratoires, visuelles, fréquentations humaines ...) en effet unique ou cumulé interroge et des réponses personnalisées apparaissent nécessaires.

### 5.14.3 Questions au maître d'ouvrage

#### Nuisances sonores

@96, E107, @122, R193, R253, @333, @535, @539, @763, @801

*(Station Campagne Valérie)*

#### Question n° 94 :

**Un dispositif anti-bruit est-il prévu dans le périmètre de la station Quel est la longueur de ce dispositif au-delà de la station pour protéger les riverains mitoyens jusqu'à une centaine de mètres ?**

#### Question n°95 :

**Des dispositifs sont-ils prévus pour atténuer les nuisances au 1696 route du stade 13360 Roquevaire ?**

#### Question n°96 :

**Impact sonore et vibratoire du projet, l'étude du cas de ce riverain (30 chemin de la ceinture-La Bouilladisse) peut-elle être réalisée ?**

#### Question n° 97 :

**Collectif des Habitants du Garlaban Quartier des Solans – Longuelance – la Durande – Les Arnauds**

**Les arbres en bordures de la voie seront ils préservés tant pour l'aspect "vert" que la protection des nuisances sonores plus particulièrement le long du chemin de Longuelance ?**

**Le long du tracé, un long alignement d'arbres de haute tige de différentes espèces, marque visuellement le quartier. Sa préservation dans le cadre de la réalisation de la voie nouvelle est une nécessité à la fois paysagère mais aussi un enjeu de santé car il constitue une coupure antibruit naturelle efficace.**

**Question n° 98 :**

**Taton Catherine 13360 Roquevaire**

**Quels sont les dispositifs prévus pour ne pas augmenter le niveau sonore au niveau de son habitation ?**

**Question n° 99 :**

**STATION LA BOUILLADISSE**

**- les riverains à proximité bénéficieront-ils d'aides pour moderniser les menuiseries des habitations à proximité du val tram ?**

**Question n° 100 :**

**CIQ Piémont de GARLABAN57 allée de la tourdre 13400 Aubagne**

**Pollution sonore : Le bruit généré par le tram n'est pas intégré dans le plan de prévention du bruit de l'environnement de 2019, Nous demandons d'intégrer le Val'tram dans le PPBE de 2023 avant tout démarrage.**

**Question n°101 :**

**676 route du stade 13360 ROQUEVAIRE**

**Quelles protections sont prévues pour le mur de la propriété du pétitionnaire ?**

**Des murs anti-bruit et des brises vues sont-ils envisagés ?**

**Nuisances vibratoires**

**@96, E107, @122, R253, @333, @315**

**Quels sont les dispositions envisagées pour préserver les riverains de la rue du Dr Barthélémy (Aubagne), des nuisances vibratoires consécutives au passage des tramways susceptibles de fragiliser les bâtis existants ?**



**Question n° 102 :**

4 propriétaires Traverse du moulin (57- 59)

Quelles sont les dispositions prévues concernant les transmissions vibratoires vis à vis du bâti existant?

**Question n°103 :**

L'étude du cas de ce riverain (30 chemin de la ceinture-La Bouilladisse) peut-elle être réalisée ?

**Question n° 104 :**

De quelle manière sont prises en compte les inquiétudes exprimées par les riverains sur les transmissions vibratoires ou sonores et/ou d'impacts visuels ?

**Question n°105 :**

Quelle est la distance retenue pour considérer un habitant en zone périurbaine comme riverain ?

**Question n°106 :**

Est-il prévu à la mise en service du Val'tram une campagne de mesures sonores et vibratoires à la demande du riverain pour établir un diagnostic ?

**Question n°107 :**

Est-il prévu un financement des éventuels travaux d'isolation acoustique au début de la mise en service ?

**Question n°108 :**

Est-il prévu une expertise et un suivi du comportement du sol concernant la propriété du pétitionnaire sise 1475, chemin de Longuelance ?

**Nuisances Atmosphériques**

0634

**Question n°109 :**

Station « Campagne Valérie » Nuisances atmosphériques :

**Concernant les risques éventuels de pollution de l'air par le système de freinage, les nuisances liées à ces expositions environnementales excessives et répétitives peuvent-elles avoir des conséquences sur la santé ?**

**Nuisances visuelles**

**@323, @333, 0634, @704**

**Question n°110 :**

**Habitation 30 Traverse Lazarine 13400 Aubagne**

**Propriété mitoyenne de la voie de tramway au sein de laquelle les habitants vivent naturellement de manière privée, peut-il être étudié la possibilité d'installer un dispositif brise vue permettant de préserver l'intimité des résidents ?**

**Question n°111 :**

**67 Traverse du Moulin à Aubagne**

**Un dispositif VISUEL et SONORE efficace et suffisamment haut est-il prévu sur TOUTE la LONGUEUR soit 61 mètres afin de réduire les nuisances causées par le Val tram ?**

**Question n°112 :**

**Station « Campagne Valérie :**

**Un dispositif est-il prévu pour éviter les nuisances visuelles, les rails et les quais d'attente étant sur une butte de 2 mètres surplombant les habitations, individuelles et collectives, en vis-à-vis direct sur les fenêtres et terrasses de la Résidence « Campagne Valérie » et du Centre médical ?**

**Question n°113 :**

**200 chemin de GAMERRE, Le MALTRAIT 13390 sur la commune d'AURIOL et limitrophe à la commune de la DESTROUSSE**

**Quels seront les aménagements prévus pour remédier à la présence de la voie à hauteur de la fenêtre de la chambre et éviter toutes les nuisances visuelles, sonores, troubles à la tranquillité et intimité ?**

**Question n°114 :**

**Quartier des Bouires 13112 La Destrousse Section cadastrale AH111 et 112**

**Quel dispositif efficace est-il prévu pour couper le visuel plongeant au sein de notre propriété, du fait de la présence de la ligne de tramway qui surplombe notre habitation et qui au passage des rames va nous faire perdre notre intimité ?**

## 5.15 COUT DU PROJET

### 5.15.1 Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
41	41	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DUP

Contributions numéros : 3, 19, 25, 72, 88, 112, 113, 115, 117, 130, 174, 210, 214, 235, 245, 254, 261, 274, 275, 289, 322, 333, 338, 342, 424, 512, 521, 535, 558, 560, 571, 613 (particulier), 626 (association), 643, 645, 653, 662, 745, 774, (particulier), 808, (partenaire socio-éco),

### 5.15.2 Observations formulées

Le coût du projet est trop important, (risque d'endettement de la ville d'Aubagne, du fait du déficit de la ligne) avec un engorgement insignifiant de la circulation routière.

Un départ direct de la gare d'Aubagne aurait été moins onéreux.

La réalité de la voie ferrée c'est 15 milliards d'euros de subventions publiques annuelles à la SNCF et 30 milliards d'euros de rachat de sa dette. Le projet Valtram doit-il s'inscrire dans cette continuité ?

Le dossier présenté privilégie le tracé par le centre-ville et ne chiffre pas la solution d'entrée directe en gare d'Aubagne et donc ne permet pas un choix économique entre les 2.

La mise en place de bus fonctionnant à l'hydrogène ou électrique serait plus économique.  
Le développement d'une piste cyclable aurait été aussi moins onéreuse.

Le coût pharaonique pour cette réhabilitation 125 M dont seulement 170 000 pour des mesures compensatoires acoustiques et vibratoires soit moins de 1% de projet total est évoqué.

Il est demandé d'augmenter significativement cette part liée aux mesures compensatoires afin d'apporter une réponse aux perturbations acoustiques, vibratoires et visuels à tous les propriétaires le long de ce tracé.

### 5.15.3 Questions au maître d'ouvrage

#### **Question n°115 :**

**Au vu des différents problèmes soulevés, merci de justifier point par point le coût pour le projet Valtram par rapport à un projet TRAM/TRAIN ou RER métropolitain ?**

**116 :**

#### **Question n°116 :**

**Le dossier présenté privilégie le tracé par le centre-ville et ne chiffre pas la solution d'entrée directe en gare d'Aubagne et donc ne permet pas un choix économique entre les 2.**

**Quel aurait été le coût d'un départ direct de la gare d'Aubagne ?**

**Question n°117 : : Quel est le coût de la mise en place de bus fonctionnant à l'hydrogène ou électrique ?**

**Question n°118 : Justifier que le coût prévu pour les mesures compensatoires est suffisant ?**

5.16 AUTRES

**5.16.1 Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
9	9	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DUP

Contributions numéros : 44, 55, 627 (association), 721, 828 (particulier), 843,902, 905, (particulier),

**5.16.2 Observations formulées**

A noter qu'une contribution a été déposée par l'association FARE, remettant en cause :

- Le projet en lui-même qui ne répond pas aux enjeux identifiés dans un précédent projet,
- La procédure, du fait de l'absence de concertation et de débats public,
- Le fait que l'enquête publique ait eu lieu bien après qu'une convention définitive de financement ait été passée, qu'une dépense de plus de 10 millions d'euros ait été mandatée, et qu'au moins 10% du projet ait été engagé,
- La durée de l'enquête publique, à la vue de la complexité du dossier déposé,
- L'évaluation environnementale et le dossier relatif à la loi sur l'eau et l'absence d'avis de la MRAe.

Une autre contribution de l'association FNAUT PACA a également mise ne cause la légalité de l'enquête publique en se basant sur des arguments identiques que ceux évoqués par FARE Sud.

Elle a également fourni un argumentaire et un comparatif détaillé entre les variantes A0, A1, et A2, en proposant une solution A0 bis.

Une observation concernant le devenir d'un terrain, Impasse des Câpriens à Auriol.

Une autre concernant l'impact sur la Traverse ST Charles à Roquevaire, étroite ?

Enfin, la navigation sur internet avec le registre numérique apparait compliquée.

**5.16.3 Questions au maître d'ouvrage**

**Question n° 119 :**

**Quels sont vos réponses aux points évoqués ci-dessous par FARE Sud ? :**

- **Le projet en lui-même qui ne répond pas aux enjeux identifiés dans un précédent projet,**
- **La procédure, du fait de l'absence de concertation et de débats public,**
- **Le fait que l'enquête publique ait eu lieu bien après qu'une convention définitive de financement ait été passée, qu'une dépense de plus de 10 millions d'euros ait été mandatée, et qu'au moins 10% du projet ait été engagé,**
- **La durée de l'enquête publique, à la vue de la complexité du dossier déposé,**

- L'évaluation environnementale et le dossier relatif à la loi sur l'eau et l'absence d'avis de la MRAe.

**Question n° 120 :**

**Quels sont vos réponses aux points évoqués par la FNAUT PACA, notamment sur l'étude comparative entre les variantes A0, A1 et A2 et la solution avancée A0 bis par la FNAUT ? :**

**Question n°121 :**

**Impasse des Câpriers à Auriol : quel devenir du terrain ?**

**Question n° 122 :**

**La Traverse ST Charles à Roquevaire, étroite sera-t-elle impactée par le projet. ?**

**RECEPISSE DE REMISE DU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE**

Des observations écrites et orales recueillies au cours de l'enquête publique, complétées par des questions émanant de la commission d'enquête.

A Marseille, le 27 juin 2023

RÉFÉRENCES : Projet Val'tram, dossier n°E23000014/13

Madame

L'enquête publique portant sur le projet VAL'TRAM dont le maître d'ouvrage est la Métropole Aix Marseille Provence s'est déroulée du **15 mai au 20 juin 2023 2022 inclus**, soit une durée de **37 jours**.

Au cours de cette enquête publique **920 contributions** ventilées en **1347 observations**, ont été déposées.



Je vous remercie de m'adresser sous 15 jours au plus, conformément aux stipulations de l'article R.123-18 du Code de l'environnement, en réponse pour chacune des observations et/ou demandes intégrées au procès-verbal de synthèse que je vous communique ci-joint.

Veillez agréer, madame la chef de projet, l'expression de mes salutations distinguées.

Jean Pierre PERRIN  
Président de la commission d'enquête

Remis en mains propres au terme de la présentation commentée, le 26 juin 2023

En annexe, figure la liste des observations formulées sous forme numérique

## **8. ANNEXE 8 QUESTIONS A SNCF RESEAUX ET REPONSES**

Bonjour M. Le Président de la Commission d'enquête,

Veillez trouver ci-après, les éléments demandés , de la part de la SNCF RESEAU :

"Monsieur le Président,

Vous nous avez sollicité le 03 juillet pour disposer d'éléments relatifs à la perspective d'évolution du projet Valtram vers un projet de RER métropolitain avec utilisation interconnectée du réseau ferré national entre Marseille et Aubagne avec la solution Tram-Train comme matériel roulant.

Notre position repose sur l'analyse de deux thématiques essentielles quand il s'agit d'analyser la possibilité de circulation de modes différents sur une même infrastructure ferroviaire.

#### 1. La capacité et l'exploitation :

La ligne entre Marseille St Charles et Aubagne comporte trois voies, deux banalisées pour les trains rapides, et une voie unique pour la navette omnibus entre les deux villes. Ces flux sont totalement indépendants pour garantir la capacité optimale de la ligne. Aujourd'hui, et même aux horizons de la mise en service de la LNPCA, il est impossible d'insérer des trains avec une logique de RER omnibus sur les voies rapides sans péjorer la capacité de l'axe jusqu'à Nice. En ce qui concerne la voie unique, la capacité est d'ores et déjà saturée aujourd'hui avec deux puis trois trains par heure et par sens et est contrainte par les croisements de sens contraires en gare de la Blancarde et La Barrasse. De ce fait, il n'est pas envisageable d'insérer des trains lents supplémentaires sur ces axes sauf à substituer les navettes actuelles entre Marseille et Aubagne par une autre desserte qui devra reprendre l'ensemble des contraintes horaires du système ferroviaire.

Les évolutions de desserte, comme le financement des adaptations du réseau, relèvent des décisions des autorités organisatrices de mobilité.

#### 2. Les contraintes technologiques

Dans l'hypothèse de la substitution d'un train de la navette par un matériel de type Tram-Train, du matériel complètement nouveau serait à imaginer, concevoir, homologuer, puis mettre en service. Ce matériel devrait, par exemple, bénéficier d'une alimentation en traction électrique tricourant en intégrant le courant alternatif 25000 volts 50 Hertz nécessaires entre Aubagne et La Pomme et le courant continu 1500 Volts entre La Pomme et St Charles. Il devrait, en outre, être apte à la signalisation ferroviaire classique de block automatique lumineux avec contrôle de vitesse par balises ainsi que la signalisation européenne ERTMS qui sera en place sur ce tronçon à partir de 2029. On peut aussi ajouter la nécessité d'adapter ce matériel aux quais pour chaque gare d'arrêt voyageur concernée. Il n'existe pas de cas similaires en France. Ces contraintes seraient donc à instruire si ce choix devait être étudié.

#### **Conclusion :**

Pour toutes ces raisons, s'il est extrêmement profitable pour intensifier un report modal, dans une logique de RER métropolitains, de bénéficier de pôles d'échange multimodaux commun à un Tramway et une gare ferroviaire, SNCF Réseau considère qu'il n'est pas

opportun d'envisager une interconnexion de matériel différent sur les deux infrastructures entre Marseille et Aubagne d'une part et le Valtram d'autre part. »

Bien Cordialement.

**Karim TOUATI**

Directeur Territorial

**SNCF RÉSEAU – DIRECTION GÉNÉRALE CLIENTS ET SERVICES**

DIRECTION TERRITORIALE PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Immeuble « Le Triangle » - 5 Rue de Crimée – 13003 MARSEILLE

[karim.touati@reseau.sncf.fr](mailto:karim.touati@reseau.sncf.fr)

**De :** Jean Pierre Perrin <[jeanpierreperrin0250@gmail.com](mailto:jeanpierreperrin0250@gmail.com)>

**Envoyé :** lundi 3 juillet 2023 12:57

**À :** TOUATI Karim (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT PACA) <[karim.touati@reseau.sncf.fr](mailto:karim.touati@reseau.sncf.fr)>

**Cc :** ILLES Jean Marc (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT PACA MISSION LNPCA) <[jean-marc.illes@reseau.sncf.fr](mailto:jean-marc.illes@reseau.sncf.fr)>; [patrick.larmina@reseau.sncf.fr](mailto:patrick.larmina@reseau.sncf.fr); ChristianTord <[christian.tord@wanadoo.fr](mailto:christian.tord@wanadoo.fr)>; P MICHEL <[13.patrice.michel@gmail.com](mailto:13.patrice.michel@gmail.com)>

**Objet :** ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET VAL'TRAM

Monsieur le Directeur,

Comme suite à la réunion avec M.FAUCHER, Directeur Général Adjoint à la métropole Aix-Marseille-Provence, celui-ci m'a conseillé de vous adresser ce courriel.



Au cours de l'enquête publique relative au projet de Val'Tram dont la métropole assure la maîtrise d'ouvrage, projet destiné à relier La Bouilladisse à Aubagne par tramway, de nombreuses interrogations du public concernent les perspectives d'évolution du projet vers un RER métropolitain, l'utilisation des voies SNCF, l'interconnexion avec la ligne Marseille-Aubagne et préconise la solution tram-train.

Il a semblé important aux membres de la commission d'enquête de disposer d'éléments relatifs à ces perspectives de la part de la SNCF afin d'apporter toutes précisions utiles dans le cadre de l'élaboration du rapport d'enquête et des conclusions motivées attendues.

Je vous remercie de votre réponse.

Veillez croire, Monsieur le Directeur, à mes meilleurs sentiments.

Jean-Pierre PERRIN

Président de la commission d'enquête.

## **9. ANNEXE 9 : MEMOIRE EN REPONSE DU MO**

# Val'Tram

Création d'une ligne de tramway

Aubagne- La Bouilladisse



JUILLET 2023



## Enquête publique du 15 mai 2023 au 20 juin 2023

Enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet (DUP) et sur l'autorisation environnementale (DAE) requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement

### ERRATUM du mémoire en réponse au PV de synthèse Le 20 juillet 2023

*Le présent erratum est formulé suite à une erreur constatée dans le document de réponses du MOA au PV de synthèse des observations de la commission d'enquête. Il concerne en particulier la réponse à la question n°36.*

*L'erreur qui s'est glissée réside dans le schéma inséré à la fin de la page 28 (en bas de la colonne de droite).*

*Dans la page qui suit, le corps de la réponse à la question n°36 est repris tel que formulé dans le document de réponse initial, et le schéma erroné est remplacé.*

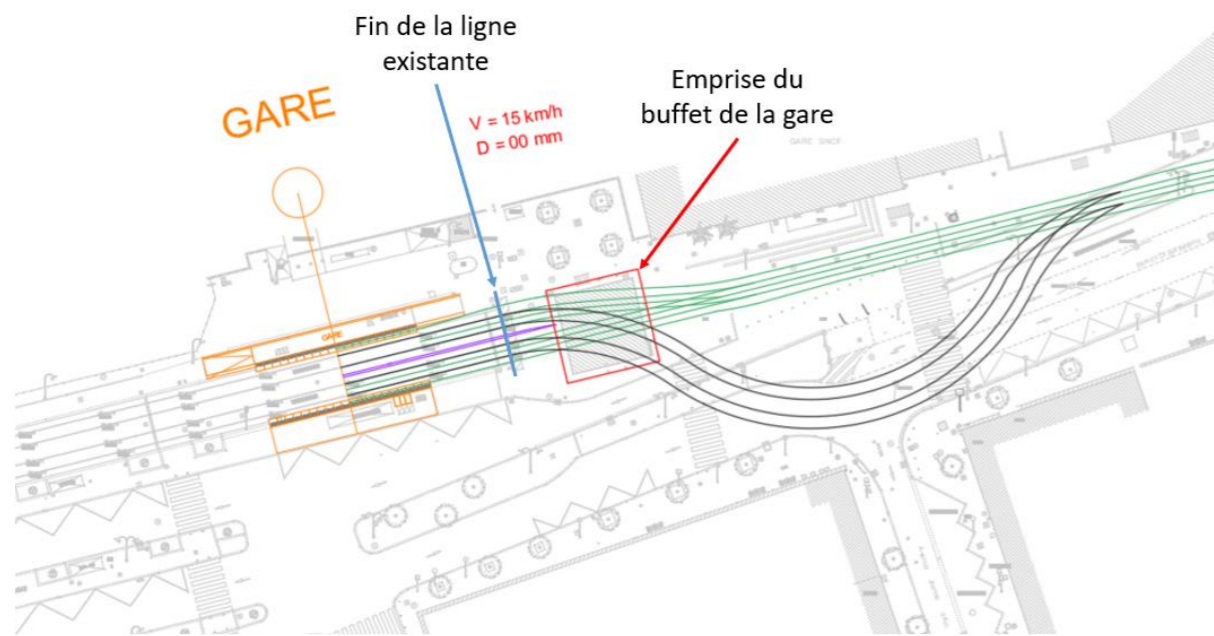
### Question n°36

La suppression du buffet de la gare avec un contournement en voie unique, est-il envisageable ? Il semblerait que cette option soit réalisable techniquement, a-t-elle été étudiée ?

Il est impossible de contourner le buffet de la gare avec un tracé de tramway adapté tout en conservant les autres usages à savoir la voiture, les lignes de bus actuelle et la future ligne du Bus + (en cours de réalisation).

Les tracés de voie ci-dessous ont pour objectif de montrer les contraintes liées au rayon de courbure admissible pour un tramway.

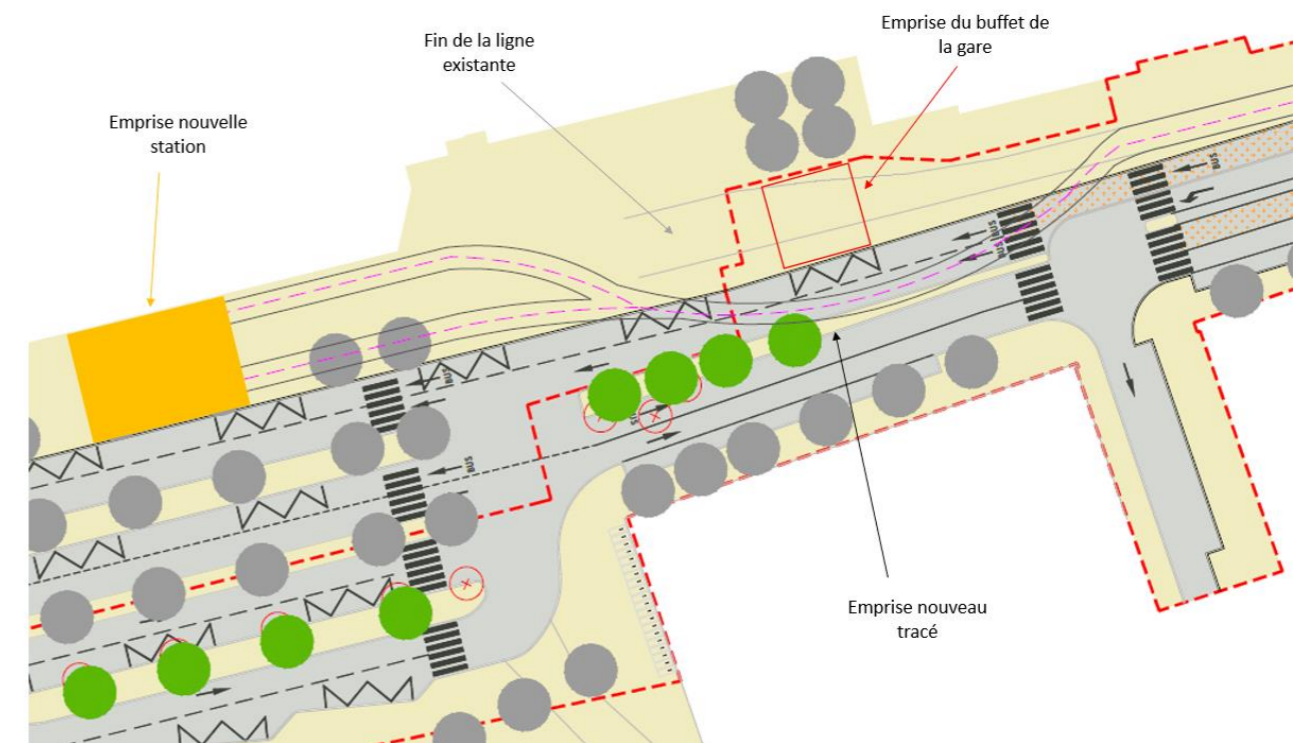
Pour contourner le buffet, il est impossible de repartir de la fin de voie existante car le buffet est trop proche pour permettre un contournement par les voies du tramway (Voie Nord et Voie Sud).



Le contournement du buffet implique un tracé de voie avec une reprise des aménagements existants : il faut reculer la position de la station existante avec reprise du génie civil, des voies existantes, de la plateforme, des systèmes de sécurité et de gestion de tramway en amont de la station.

Outre son impact important sur le tracé existant, ce tracé n'est pas compatible avec le maintien des autres fonctionnalités du Pôle d'échange Multimodal de la gare d'Aubagne, à savoir,

- La voie d'accès à la gare routière pour les lignes de bus et du BHNS ; -> le pôle d'échange n'est plus accessible. La voie du tramway étant circulé dans les deux sens, il n'est pas envisageable d'avoir un plateforme mixte circulée également par les bus avec le risque potentiel d'un accident en face à face entre le tramway et un bus ;
- La réalisation de plusieurs quais bus supplémentaires nécessaires à l'augmentation des services définis dans le plan de mobilité dont la ligne du Bus+ qui relie les zones d'activité économique ;
- Les accès piétons depuis la rue Jeanne d'Arc avec le plateau traversant pour rejoindre le bâtiment voyageur de la gare sera largement impacté.

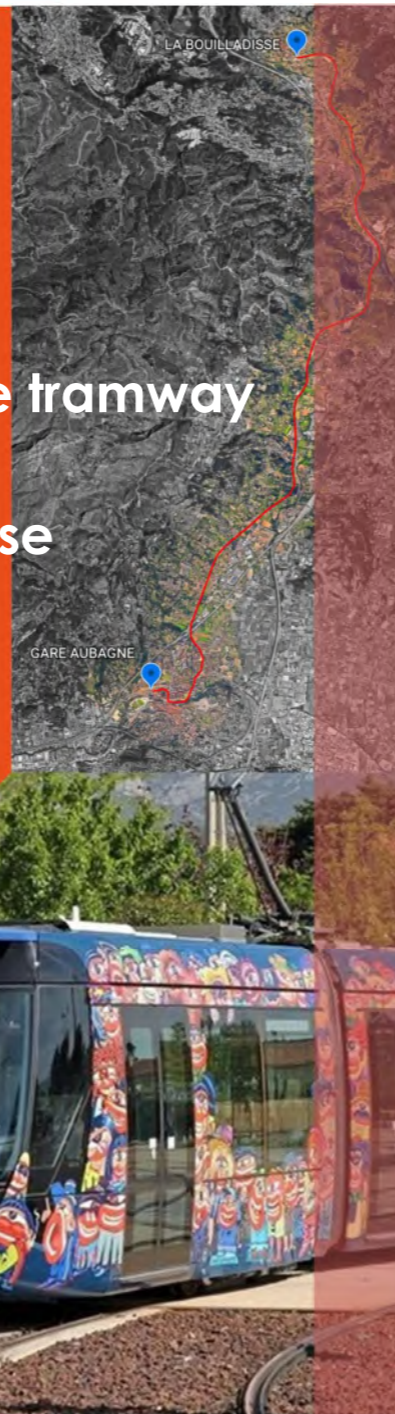




# Val'Tram

Création d'une ligne de tramway

Aubagne- La Bouilladisse



JUILLET 2023



## Enquête publique du 15 mai 2023 au 20 juin 2023

Enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet (DUP) et sur l'autorisation environnementale (DAE) requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement

### PV de synthèse des Observations (le 27 juin 2023)

Établi par la Commission d'Enquête désignée par le Tribunal Administratif de Marseille  
Décision n°E230000014/13 du 21 mars 2023

Président

Jean-Pierre PERRIN

Membres titulaires

Patrice MICHEL

Christian TORD

### Et mémoire en réponse à la commission d'enquête (le 12 juillet 2023)

*Les réponses du maître d'ouvrage aux différentes questions du PV de synthèse sont consignées en bleu à la suite de chaque question*



# TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES .....	2	2.10.3. Questions au maître d'ouvrage .....	42
1. PREAMBULE .....	3	2.11. CONDITIONS D'EXPLOITATION .....	43
1.1. L'ENQUETE PUBLIQUE .....	3	2.11.1. Bilan chiffré.....	43
1.2. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE .....	3	2.11.2. Observations formulées .....	43
1.3. OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	3	2.11.3. Questions au maître d'ouvrage .....	43
1.4. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	3	2.12. INCIDENCE SOCIALE .....	46
1.5. BILAN DE L'ENQUETE ET THEMES RETENUS PAR LA COMMISSION .....	3	2.12.1. Bilan chiffré.....	46
2. SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC .....	4	2.12.2. Observations formulées .....	46
2.1. INTERET SOCIO-ECONOMIQUE .....	4	2.12.3. Questions au maître d'ouvrage .....	46
2.1.1. Bilan chiffré .....	4	2.13. IMPACT ECOLOGIQUE.....	47
2.1.2. Observations formulées.....	4	2.13.1. Bilan chiffré.....	47
2.1.3. Questions au maître d'ouvrage .....	4	2.13.2. Observations formulées .....	47
2.2. RER METROPOLITAIN .....	7	2.13.3. Questions au maître d'ouvrage .....	47
2.2.1. Bilan chiffré .....	7	2.14. BRUITS-VIBRATIONS .....	50
2.2.2. Observations formulées.....	7	2.14.1. Bilan chiffré.....	50
2.2.3. Questions au maître d'ouvrage .....	7	2.14.2. Observations formulées .....	50
2.3. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE .....	11	2.14.3. Questions au maître d'ouvrage .....	50
2.3.1. Bilan chiffré .....	11	2.15. COUT DU PROJET .....	57
2.3.2. Observations formulées.....	11	2.15.1. Bilan chiffré.....	57
2.3.3. Questions au maître d'ouvrage .....	11	2.15.2. Observations formulées .....	57
2.4. STATIONS 22		2.15.3. Questions au maître d'ouvrage .....	57
2.4.1. Bilan chiffré .....	22	2.16. AUTRES 59	
2.4.2. Observations formulées.....	22	2.16.1. Bilan chiffré.....	59
2.4.3. Questions au maître d'ouvrage .....	22	2.16.2. Observations formulées .....	59
2.5. IMPACT DES TRAVAUX .....	28	2.16.3. Questions au maître d'ouvrage .....	59
2.5.1. Bilan chiffré .....	28	3. ANNEXES .....	64
2.5.2. Observations formulées.....	28	3.1. ANNEXE 01 : REPONSES AUX QUESTIONS SUR LA THEMATIQUE RER METROPOLITAIN .....	64
2.5.3. Questions au maître d'ouvrage .....	28	3.2. ANNEXE 02 : BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DE 2021 .....	80
2.6. STATIONNEMENT.....	32	3.3. ANNEXE 03 : BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DE 2015 .....	95
2.6.1. Bilan chiffré .....	32		
2.6.2. Observations formulées.....	32		
2.6.3. Questions au maître d'ouvrage .....	32		
2.7. PROBLEMES FONCIERS .....	37		
2.7.1. Bilan chiffré .....	37		
2.7.2. Observations formulées.....	37		
2.7.3. Questions au maître d'ouvrage .....	37		
2.8. AMENAGEMENT CYCLABLES.....	40		
2.8.1. Bilan chiffré .....	40		
2.8.2. Observations formulées.....	40		
2.8.3. Questions au maître d'ouvrage .....	40		
2.9. RISQUES TECHNOLOGIQUES.....	42		
2.9.1. Bilan chiffré .....	42		
2.9.2. Observations formulées.....	42		
2.9.3. Questions au maître d'ouvrage .....	42		
2.10. RISQUES NATURELS .....	42		
2.10.1. Bilan chiffré .....	42		
2.10.2. Observations formulées.....	42		

# 1. PREAMBULE

## 1.1. L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique concerne le projet du Val'Tram, dont la métropole d'Aix-Marseille-Provence assure la maîtrise d'ouvrage qui porte sur le prolongement de la ligne T de tramway d'environ 14 km entre les communes d'Aubagne et de La Bouilladisse en réutilisant, en grande partie, l'emprise de l'ancienne voie ferrée dite « voie de Valdonne ». 5 communes seront traversées : Aubagne, Roquevaire, Auriol, La Destrousse et La Bouilladisse.

Il s'agit d'une enquête publique unique qui porte :

- Sur la **déclaration d'utilité publique (DUP)** du projet, afin d'obtenir la maîtrise foncière des terrains concernés par les différents travaux nécessaires à sa réalisation entre les communes d'Aubagne et de La Bouilladisse.
- Sur la **demande d'autorisation environnementale (DAE)** au titre du code de l'environnement relevant de la législation sur l'eau et tenant lieu d'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000, de dérogation d'espèces et d'habitats protégés et d'autorisation de défrichement.

La Préfecture des Bouches-du-Rhône est l'autorité organisatrice de l'enquête publique.

## 1.2. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Par lettre enregistrée le 28 février 2023, le Préfet des Bouches-du Rhône demande au Tribunal Administratif de Marseille la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne, Roquevaire, Auriol, La Destrousse et La Bouilladisse

Par décision du 21 mars 2023 n° E2300014/13, la Présidente du Tribunal Administratif a désigné M. Jean-Pierre Perrin, Président de la commission d'enquête, MM. Patrice Michel et Christian Tord, membres titulaires et M. Jean-Claude Reboulin, membre suppléant.

## 1.3. OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Par arrêté préfectoral en date du 18 avril 2023, le Préfet des Bouches-du-Rhône prescrit, au bénéfice de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, en vue de la réalisation du projet de ligne de tramway dit VAL'TRAM entre les communes d'Aubagne et La Bouilladisse, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement.

L'avis d'enquête publique unique signé par le Préfet des Bouches-du-Rhône est émis le 18 avril 2023.

## 1.4. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique s'est déroulée **du lundi 15 mai 2023 au mardi 20 juin 2023 inclus**, soit une durée de 37 jours.

## 1.5. BILAN DE L'ENQUETE ET THEMES RETENUS PAR LA COMMISSION

Les thèmes retenus par la commission, l'ont été au regard de l'étude du dossier et de l'analyse des contributions déposées par le public.

- Intérêt socio-économique,
- RER métropolitain,
- Aménagement du territoire,
- Stations,
- Impact des travaux,
- Stationnement,
- Problèmes fonciers,
- Aménagements cyclables,
- Risques technologiques
- Risques naturels,
- Conditions d'exploitation,
- Incidence sociale,
- Impact écologique,
- Bruit-vibrations
- Coût du projet,
- Autres,

## 2. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

### 2.1. INTERET SOCIO-ECONOMIQUE

#### 2.1.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
389	389	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DUP.

Contributions numéros : 1, 3, 9, 12, 14, 15, 16, 21, 22, 23, 27, 29, 32, 33, 35, 37, 39, 40, 41, 44, 48, 58, 63, 65, 67, 79, 82, 83, 85, 86, 91, 97, 100, 102, 105, 106, 109, 110, 118, 119, 125, 130, 131, 132, 135, 137, 138, 141, 145, 156, 157, 159, 160, 161, 163, 172, 173, 176, 180, 182, 183, 184, 186, 187, 189, 190, 191, 192, 195, 199, 203, 205, 208, 212, 219, 220, 222, 224, 227, 228, 229, 231, 234, 236, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 256, 260, 261, 262, 264, 266, 267, 270, 273, 281, 283, 289, 293, 299, 308, 319, 321, 324, 325, 326, 328, 330, 331, 333, 334, 336, 339, 340, 341, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 364, 365, 366, 367, 369, 370, 371, 372, 374, 375, 376, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 402, 403, 404, 405, 406, 408, 410, 411, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 424, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 447, 449, 454, 458, 461, 463, 464, 466, 469, 470, 471, 472, 473, 475, 477, 478, 479, 482, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 492, 493, 495, 496, 497, 499, 501, 504, 508, 510, 511, 514, 519, 520, 524, 526, 527, 530, 531, 532, 534, 537, 538, 540, 542, 546, 550, 552, 555, 556, 557, 561, 564, 566, 567, 569, 572, 573, 576, 577, 578, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 590, 592, 593, 595, 603, 606, 614, 616, 618, 620, 626, 629, 631, 634, 637, 643, 648, 649, 650, 652, 653, 655, 653, 665, 667, 678, 679, 682, 686, 688, 700, 703, 706, 713, 729, 734, 736, 737, 738, 739, 744, 745, 747, 748, 751, 753, 757, 772, 780, 790, 792, 795, 796, 799, 802, 805, 808, 816, 829, 834, 840, 842, 854, 855, 860, 862, 863, 866, 867, 874, 876, 880, 883, 886, 888, 891, 897, 904, 906, 909, 911, 014, 920, 921.

#### 2.1.2. Observations formulées

Cette thématique vise à mesurer le degré d'adhésion ou d'opposition du public au regard de l'intérêt socio-économique du projet et, le cas échéant de recueillir les propositions du public.

La thématique " intérêt socio-économique" recueille le plus grand nombre de contributions (389) réparties entre près de 60% qui se sont prononcés en faveur du projet, et près de 20% qui ont exprimé des opinions défavorables, 20% n'ayant pas une opinion arrêtée.

Concernant les opinions favorables, le désengorgement des axes routiers, la réduction de l'empreinte carbone, l'amélioration de la qualité de vie des habitants, les nouveaux aménagements le long du tracé sont notamment mis en avant.

Concernant les oppositions ou les personnes ayant exprimé des propositions, les points majeurs concernent :

- Le coût du projet ;
- Le tracé en centre-ville d'Aubagne ;
- La solution tram-train ;
- La réalisation d'une voie verte et pistes cyclables ;
- La proposition d'un tracé jusqu'à la zone des Paluds.

#### 2.1.3. Questions au maître d'ouvrage

##### Question n° 1 :

Justifiez le coût du projet en précisant le coût du trajet sur le centre-ville d'Aubagne et le coût de chaque station ?

Pour rappel, la décomposition du coût total de l'opération est la suivante, avec un coût total des travaux de 106,8 M€.

POSTE	TOTAL (M€ <sub>2020</sub> )
<b>ETUDES</b>	
<i>Etudes avant-projet/projet et études a posteriori – Maîtrise d'ouvrage – MOe Travaux</i>	<b>10,43 M€</b>
<b>ACQUISITIONS FONCIERES</b>	<b>2,95 M€</b>
<b>TRAVAUX</b>	<b>106,78 M€</b>
<i>Déviations de réseaux</i>	<i>1,80 M€</i>
<i>Travaux Préparatoires</i>	<i>6,70 M€</i>
<i>Ouvrages d'art</i>	<i>29,06 M€</i>
<i>Plate-forme</i>	<i>8,74 M€</i>
<i>Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés</i>	<i>15,42 M€</i>
<i>Revêtement du site propre</i>	<i>1,85 M€</i>
<i>Voirie et espaces publics</i>	<i>6,16 M€</i>
<i>Equipements urbains</i>	<i>3,23 M€</i>
<i>Signalisation</i>	<i>0,93 M€</i>
<i>Stations</i>	<i>1,37 M€</i>
<i>Installations nécessaires à l'alimentation en énergie de traction</i>	<i>14,78 M€</i>
<i>Courants faibles et PCC</i>	<i>9,27 M€</i>
<i>Opérations induites</i>	<i>2,77 M€</i>
<i>Dépôt</i>	<i>4,70 M€</i>
<b>MATERIEL ROULANT</b>	<b>10,33 M€</b>
<b>TOTAL</b>	<b>130,47 €</b>

Le coût du projet du Val'Tram pour les aménagements dans le secteur urbain (aménagements, ouvrages d'art, stations et systèmes tramway) est de 26 M€. Ce montant important comparé au coût global du projet s'explique notamment par le montant des travaux pour les ouvrages d'art, à la fois en renforcement et création de nouveaux ouvrages (encorbellement Rougier, ouvrage de traversée de l'Huveaune, rampe Valdonne et élargissement de la Rampe Garlaban) pour un montant de 14,5 millions d'euros. Sur le secteur péri-urbain, le projet bénéficie d'une plateforme déjà existante. Les ouvrages d'art sont déjà réalisés.

Le coût d'une station est variable et dépendant de son environnement. Les équipements, le soutènement, le dédoublement de la voie, la taille des quais, les accès, etc., sont des paramètres variables qui influent sur le coût d'une station. Au global le poste « station » est évalué à 1,4 M€ pour les 11 nouvelles stations, soit un coût moyen par station de l'ordre de 130 k€.

## Question n°2

Justifier et argumenter précisément le choix du tracé (variante B1) et l'abandon de la variante B2 dans le centre-ville d'Aubagne.

Les deux tracés suivants, B1 - tracé de base et B2 - variante ont été examinés au stade des études de faisabilité.

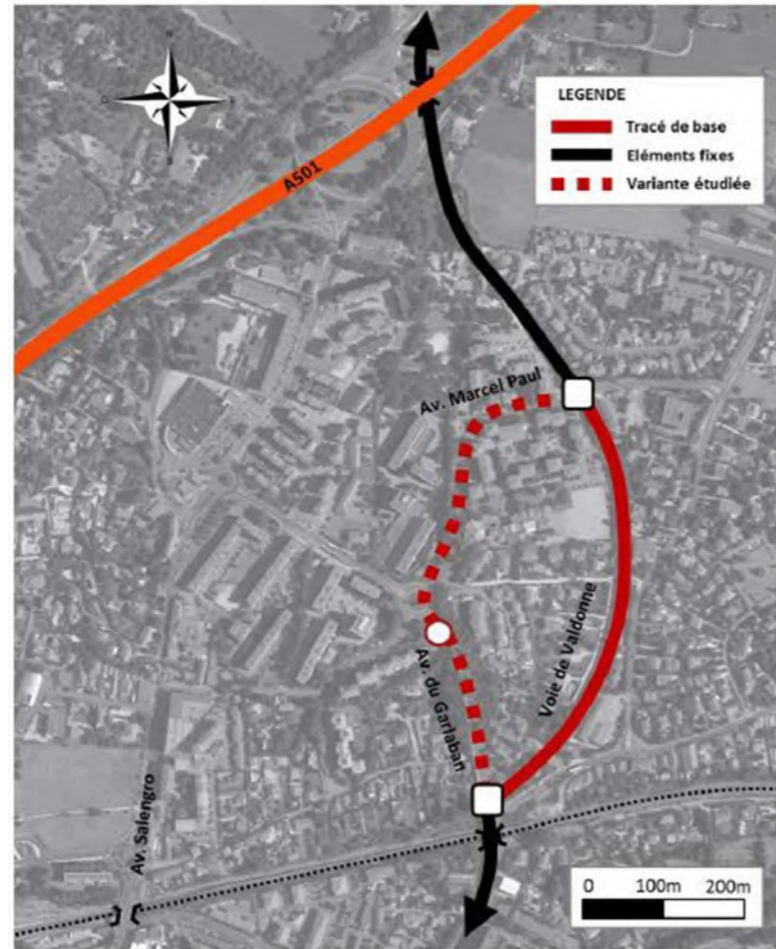


Figure : Variante de tracé sur le secteur Nord d'Aubagne

La variante de tracé B2 présentait l'avantage de desservir au plus près les grands ensembles urbains (La Vassale...) avec l'ajout d'une station supplémentaire.

Toutefois, cette variante présentait les inconvénients suivants :

- Des contraintes techniques fortes pour se réinsérer sur la Voie de Valdonne au centre des impôts du fait du rayon de courbure, avec possiblement des acquisitions foncières à prévoir ;
- D'importants impacts circulatoires et la suppression du stationnement sur l'ensemble de l'avenue Marcel Paul ;
- Un allongement du temps de parcours pour les usagers en provenance du Nord du territoire ;
- Un coût supplémentaire de l'ordre de 4 à 5 millions d'euros.

## Question n°3

Pourquoi la solution tram-train n'a-t-elle pas été retenue ?

De manière synthétique car cette thématique fait l'objet d'un document présenté en annexe, les raisons pour lesquelles la solution tram-train n'a pas été retenue sont les suivantes :

- Le franchissement obligatoire des voies ferrées en amont de la gare d'Aubagne qui impose la réalisation d'un ouvrage complexe de franchissement des voies, avec un coût important.

- La réalisation de travaux en milieu contraint : le contexte de circulation des voies ferrées existantes ne laisse qu'une plage de travaux de 3h par nuit. Ces travaux mobiliseront une équipe toutes les nuits pendant de longues semaines. En termes de coûts et de planning cette solution n'est pas favorable.
- La hauteur des quais en gare entre Marseille et Aubagne : la hauteur du quai pour un Tram-Train est plus basse que celle requise pour un train. La mise en service d'un tram-train impliquerait la reprise de l'ensemble des quais existants ;
- Le matériel roulant :
  - La mise en place du tram-train requiert l'acquisition de 10 rames dont le coût avoisine les 50 M€
  - La capacité du tram-train est de 250 personnes contre 400 personnes pour les trains : la mise en place du tram-train revient à réduire de plus de 35% la capacité offerte sur la ligne omnibus Aubagne-Marseille sans augmenter la capacité sur le tronçon La Bouilladisse - Aubagne.

La capacité d'accueil s'évalue également au regard de la fréquence de circulation. Le schéma ci-après démontre que le Tram-Train permettra d'obtenir un volume de desserte équivalent au Val'Tram qu'à l'horizon 2035-2040.

	Nb train par heure	Capacité d'une Rame	Total voyageurs transportés par heure
Tram-Train (2025)	2	250	500
Tram-Train (2040)	3	250	750
Val'Tram (2025)	6	125	750

- Entretien des rames de tram-train : L'acquisition de ce type de matériel spécifique induit la création d'un nouveau centre de maintenance pour un coût estimé à 12 M€ à proximité immédiate des voies ferrées, dans un secteur où la pression foncière est très importante.
- Une offre de service globalement moins avantageuse :
  - Un temps de parcours équivalent avec le Val'Tram : l'analyse des temps de parcours démontre que la mise en place d'un tram-train n'aurait pas d'effet sur le temps de parcours qui est identique quel que soit le mode sélectionné (tram-train ou Val'Tram) du fait de la perte de temps sur le tronçon Marseille - Aubagne.
  - Une fréquence réduite : 1 tram-train toutes les 30 min jusqu'à 2035-2040 puis un tram-train toutes les 20 min.
  - La réalisation du tram-train ne permet pas de faire le lien avec la ligne T du tramway existant et d'améliorer la desserte pour les usagers actuels du tramway
  - Le Val'TRAM améliore la desserte de la ZI des Paluds en réduisant le temps de parcours du fait d'une correspondance aux Défensions.
- La complexité des compétences : SNCF Réseau est la seule entité habilitée à réaliser des travaux sur le domaine ferroviaire. Transférer la compétence pour ce projet reviendrait à allonger le temps de mise en œuvre et compliquerait fortement son exploitation.



#### **Question n°4**

**Quelles sont les raisons ayant conduit à la solution d'un tram au lieu d'une voie verte et des pistes cyclables ?**

Le choix du tramway au lieu d'une voie verte a été retenu car il permet d'atteindre le report modal espéré, du fait d'une liaison rapide vers Aubagne. Il apporte une réponse globale aux déplacements quotidiens. Il participe au déploiement d'un réseau de transport en commun fiable, performant et accessible à tous.

En parallèle de la réalisation de la ligne de tramway, un itinéraire cyclable La Bouilladisse - Aubagne sera réalisé sur voirie permettant d'offrir cette solution complémentaire aux usagers. Cet itinéraire sera pertinent pour des déplacements de moindre distance (5 km soit environ 20 minutes pour du vélo classique, 8-10 kilomètres en agglomération pour des Vélo à Assistance Électrique) ou utilisé en rabattement vers les stations du tramway.

#### **Question n°5**

**Pourquoi le tracé n'est-il pas prolongé jusqu'à la zone des Paluds ?**

Le Plan de Mobilité prévoit l'amélioration de la desserte du pôle d'activité d'Aubagne Gémenos avec le centre-ville d'Aubagne via la mise en place du Bus+. Ce Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sera en correspondance avec la ligne de tramway Le Charrel – Gare – La Bouilladisse à la Gare d'Aubagne pour les habitants en provenance du Sud d'Aubagne et aux Défensions pour les habitants des communes et quartiers au Nord d'Aubagne. Le Bus+ sera également en correspondance avec les TER et les lignes de cars du Réseau Express Métropolitain (REM).

Le choix du mode BHNS, retenu dans le Plan de Mobilité, a été fait en fonction du coût et du nombre de déplacements cibles. À savoir pour un bassin ayant moins de 100 habitants + emplois au km<sup>2</sup>, la solution de Bus+ ayant un coût inférieur à 5 M€ HT/km est retenu.





## 2.2. RER METROPOLITAIN

### 2.2.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
154	154	0

Cette thématique concerne essentiellement le dossier DUP.

Contributions numéros : 24, 26, 51, 60, 94, 108 (organisme), 125, 163, 164, 165 (élu), 188 (organisme), 224, 235, 236, 240, 245 (élue), 248, 254, 252, 254, 257, 258 (association), 264 (association), 265, 266, 267,270, 274,283 (association), 288, 298, 300, 307,316, 318, 321,322, 327, 337, 338, 363 368, 382,387, 401, 422, 424, 432, 446, 455, 457, 465, 498, 500, 503, 505, 506, 509, 512, 515, 529, 530, 534, 539 (association), 541, 549,552, 554, 558, 562, 566, 568, 575, 582, 597, 601 (particulier), 605 (association), 606, (partenaire socio-éco), 620, 625, 630, 632 (particulier), 635 (association), 640, 641, 643, 644, 653, 656, 666, 667, 668, 689, 691, 693, 698, 705, 718, 719, 724, 726, 727, 737, 746, (particulier), 763, (autres), 765, 771, 775, 777, 779, 786, 791, 816, 823, 832, 856, 859

### 2.2.2. Observations formulées

Plus de 60% de contributions sont défavorables au projet ou émettent des réserves ou des inquiétudes. Une partie du public considère en effet que ce projet ne s'inscrit pas en cohérence avec le schéma du RER métropolitain, qu'il ne tient pas compte des évolutions ultérieures, et que son seul but est de relier le Val'Tram au tram actuel.

La rupture de charge au niveau de la gare d'Aubagne est contestée par certains.

La solution RER métropolitain ou tram/train avec une connexion directe avec le réseau SNCF est très souvent évoquée par le public. Une liaison avec la gare de La Blancarde est même proposée.

Parmi les autres observations, on peut noter que, certains affirment que dans le cadre de la LGV Provence Alpes Côte d'Azur, il est prévu de construire la ligne en souterrain au niveau de la gare d'Aubagne, les voies actuelles seront donc moins fréquentées ce qui permettra de rendre l'option train/tram possible, et qu'il faut un train et non un tram, car dans un train, on peut mettre un vélo, il y a des toilettes et plus de places assises.

### 2.2.3. Questions au maître d'ouvrage

#### Question n°6

**La solution Tram/train apparaît plus évolutive que le projet Val'Tram, en termes de capacité, mais également en termes de facilité pour étendre le réseau vers Marseille, Aix, ou autre. Merci d'argumenter votre choix vers le projet Val'Tram ?**

L'utilisation du Tram-Train semblait effectivement pertinente. Elle a ainsi été étudiée en premier lieu. Au regard des contraintes techniques que ce mode de transport engendre (franchissement de voies ferrées existantes, hauteurs des quais, matériel roulant et entretien, offre de service...) et donc de cout, elle a été écartée des réflexions car elle n'apportait pas de plus-value.

Par exemple et en réponse à la question, le Tram-train ne présente pas une capacité d'accueil supérieure à celle du Val'Tram. Au contraire, dans un premier temps sa capacité serait inférieure pour devenir équivalente en 2035- 2040, du fait du nombre de service réduit (2 tram-trains par heure jusqu'à 2035 - 2040).

	Nb train par heure	Capacité d'une Rame	Total voyageurs transportés par heure
Tram-Train (2025)	2	250	500
Tram-Train (2040)	3	250	750
Val'Tram (2025)	6	125	750

Les autres raisons pour lesquelles le Val'Tram a été sélectionné sont expliquées dans le document joint en annexe.

**Au vu des différents problèmes soulevés, merci de justifier également point par point le coût pour le projet Val'Tram par rapport à un projet TRAM/TRAIN ou RER métropolitain ?**

Il n'est pas possible de faire une comparaison exacte entre le coût du projet Val'Tram présenté dans le cadre de l'enquête publique, bénéficiant d'un niveau d'étude avant-projet et exprimé en euro 2020 et le coût du projet TRAM/TRAIN ou RER métropolitain écarté suite à des phases de faisabilité réalisées en 2010 et 2014. Toutefois, il est possible de donner des éléments de comparaison sur certains grands postes de l'opération.

#### a/ le matériel roulant :

La solution « tram-train » nécessite l'acquisition de 10 rames de nouveau matériel roulant pour réaliser l'exploitation de la ligne Marseille – Aubagne – La Bouilladisse, la SNCF ne disposant pas de ce type de rame, soit un montant prévisionnel de 50 M€<sub>2020</sub>.

La solution « Val'TRAM » prévoit l'achat de 4 rames pour un montant de 10,5 M€<sub>2020</sub>.

#### b/ le centre de maintenance :

Pour la solution Tram-train, ce nouveau matériel roulant dispose de dimensions différentes et de spécificités propres par rapport aux trains en circulation sur le réseau SNCF. Il est donc impossible de réutiliser les centres de maintenance existants adaptés aux trains déjà en circulation. De plus, se pose la question de la localisation de ce centre de maintenance. Il serait nécessaire de prospecter et de trouver un foncier de dimension suffisante (2,5 ha) et surtout dont le positionnement serait cohérent avec la circulation des rames. Cette recherche serait à réaliser dans un contexte où la pression foncière est très importante. La création d'un nouveau centre de maintenance pour les 10 rames, induit un cout équivalent à 15 M€.

Pour la solution « Val'TRAM », le centre de maintenance du tramway est étendu pour permettre l'arrivée de 4 rames supplémentaires, pour un montant de 4,7 M€.

#### c / plateforme ferroviaire en périurbain (ancienne Voie de Valdonne)

Les travaux d'infrastructures en périurbain sont d'un coût sensiblement équivalent entre la plateforme tramway et celle du tram-train (au stade des études de faisabilité).

#### d/ Electrification de la ligne

La solution « tram-train » est réalisée avec une électrification de type ferroviaire en 25kV avec une seule sous station, qui présente une économie potentielle d'environ 7 M€.

#### e/ Travaux à réaliser pour rejoindre la voie de Valdonne

La solution « Tram-train » nécessite de réaliser des travaux importants sur le réseaux SNCF dont notamment :

- un ouvrage « saut de mouton » pour passer au-dessus des voies SNCF,
- la reprise de l'ensemble des quais de la voie omnibus entre Saint Charles et Aubagne pour être compatible avec la hauteur du tram-train.

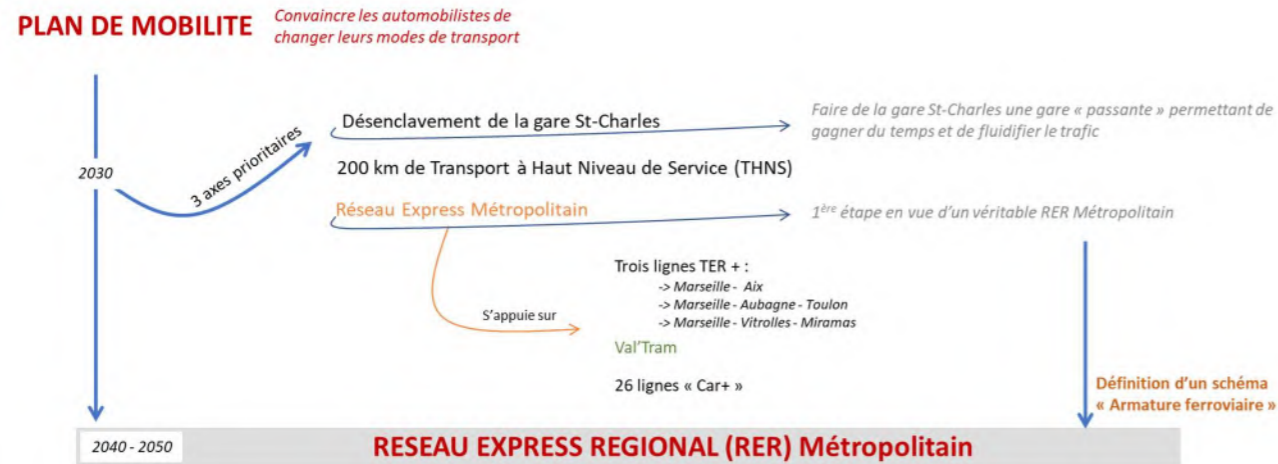
Les travaux sur le réseau SNCF avait été estimés en première approche à 50 M€ en 2010, dont 17 M€ pour l'ouvrage lié au saut de mouton (300 m de long, 8 m de haut). Ce montant est particulièrement important du fait des contraintes liées à la réalisation de travaux sur une ligne SNCF en exploitation qui majore les coûts de 25 à 50 % a minima.

La solution « Val'TRAM » fait un trajet dans Aubagne de 1,2 km avant de rejoindre la voie de Valdonne, contre 750 m pour la solution tram-train. Des espaces urbains sont réaménagés en conséquence (voirie, carrefour, piste cyclable, mobilier urbain, plantation, ouvrage d'art). Le montant estimé pour cette section urbaine est de 26 M€. En particulier, 4 ouvrages d'art sont à réaliser (encorbellement sur Rougier, ouvrage de franchissement de l'Huveaune, élargissement de l'ouvrage de l'avenue du Garlaban et création d'une rampe pour rejoindre la voie de Valdonne) pour un montant total de 14,5 M€.

#### Question n°7 :

Une réponse appropriée du MOA aux arguments avancés par la FNAUT est nécessaire, en particulier la solution A0 bis avancée par la FNAUT ?

En premier lieu, il convient de préciser les éléments relatifs à la notion de RER Métropolitain. Cette thématique a fait l'objet d'une note synthétique qui est présentée en annexe au document.



De manière schématique, le RER Métropolitain est envisagé à deux échéances :

- **2030** avec le désenclavement de la gare Saint-Charles, la réalisation de 200 km de Transports à Haut Niveau de Service (THNS) et la création d'un Réseau Express Métropolitain (REM), comprenant :
  - o Trois lignes « TER + » (relatif à l'augmentation de la fréquentation) ;
  - o Le Val' Tram ;
  - o 26 lignes « Car + » (augmentation également de la fréquence).
- **2040-2050** par la définition d'un schéma « Armature ferroviaire » puis la mise en place d'un Réseau Express Régional Métropolitain (RER Métropolitain).

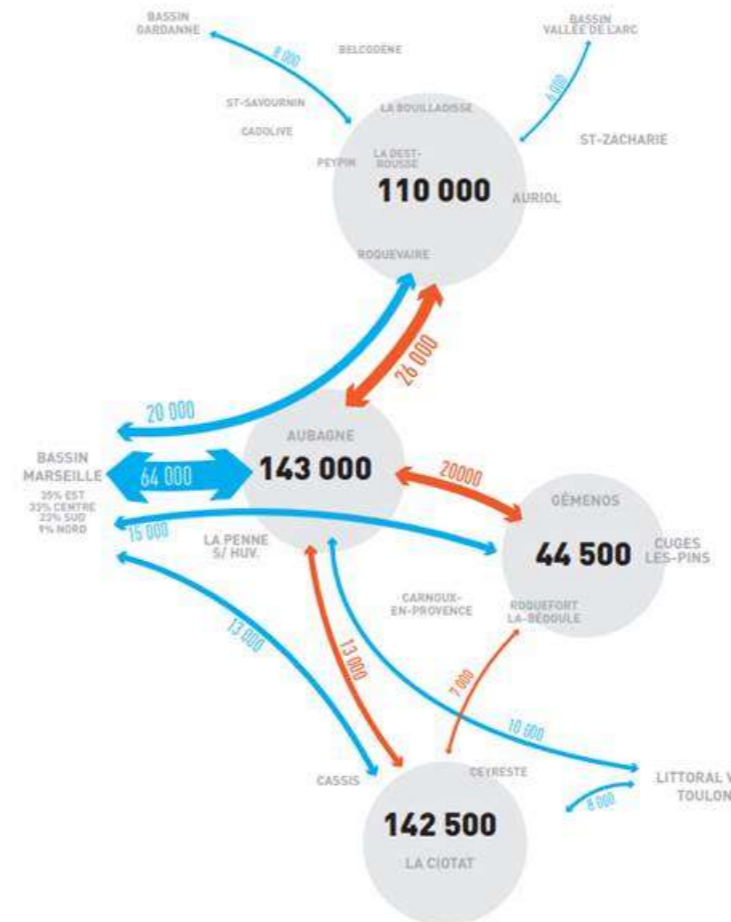
Le RER Métropolitain s'appuiera sur le réseau ferré afin de constituer l'armature structurante du réseau de transports en commun permettant d'accéder aux différentes polarités métropolitaines comprenant entre autres les centres-villes, pôles d'activités....

« Comme tous ceux existant en Europe, le RER Métropolitain proposera :

- Un haut niveau de service (fréquence, fiabilité, cadencement...);
- Un matériel roulant et une exploitation permettant des distances entre arrêts de l'ordre de quelques kilomètres ;
- Des pôles d'échanges bien connectés aux transports urbains locaux, aux axes vélos et de larges parcs-relais.

Le projet du Val' Tram est identifié dans le Plan de Mobilité comme un élément structurant du REM participant à la mise en œuvre du RER Métropolitain. Il répond à la demande du Plan de Mobilité de présenter des pôles d'échanges bien connectés aux transports urbains, ce qui sera le cas avec le projet du Val' Tram.

En effet, l'objectif du projet n'est pas de proposer une ligne Marseille - La Bouilladisse sur un réseau ferré déjà saturé. Il s'agit de faire d'Aubagne, un pôle d'échanges permettant de rabattre non seulement le tramway mais également les utilisateurs en provenance d'autres modes de transport (bus, voiture) afin de les reporter vers un seul mode de transport : le TER qui desservira Marseille.



Afin d'illustrer ces propos, le PDM présente une carte représentative des déplacements sur la zone de projet :

- 26 000 déplacements entre le haut de la vallée de Huveaune et Aubagne ;
- 20 000 déplacements du haut de la vallée de l'Huveaune et Marseille ;
- 64 000 déplacements entre Aubagne et Marseille.

La commune d'Aubagne est donc un centre de polarité tel que défini dans le Plan de Mobilité vers lequel les transports doivent converger.

Dans le cadre de ses remarques, la FNAUT propose une solution A0 bis proposant un Tram-Train et la création d'un saut de mouton un peu avant la voie de Valdonne.

Cette solution, très intéressante, présente en tout état de cause de nombreuses problématiques dont les principales sont exposées ci-après.

→ Des compétences nécessaires pour la construction d'un Tram-Train :

Aujourd'hui, le projet du Val' Tram est porté par La Métropole. La réalisation d'un Tram-Train serait obligatoirement sous l'égide de SNCF Réseau. L'ouverture à la concurrence permet une circulation multiple sur les voies mais tous les travaux et projets sont portés par SNCF Réseau.

Ainsi, la reprise des études ne serait pas d'un an mais, a minima, de 2,5 ans sans compter les délais de latence dus à la hiérarchisation des projets (la gare Saint-Charles étant prioritaire aujourd'hui).

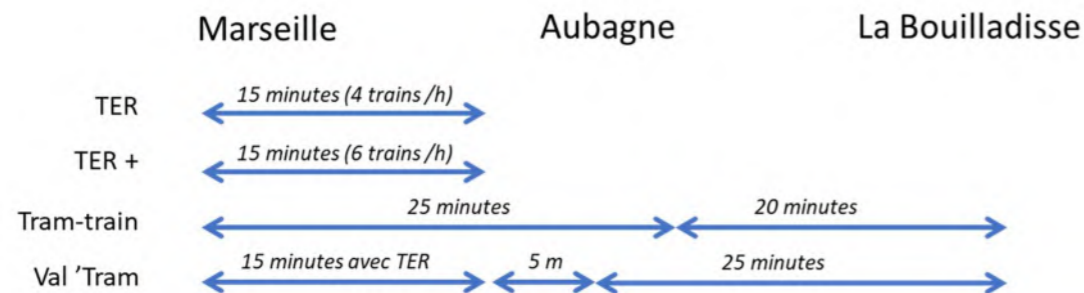
Ensuite, l'exploitation serait rétrocédée à l'exploitant de la Métropole (la RTM) ne disposant d'aucune expérience dans le cadre des Trams-Trains. La mise en œuvre du projet serait donc fortement retardée et ne répondrait plus aux objectifs du REM avec une mise en service avant 2030.

→ Des fréquences et temps de parcours qui ne seraient pas valorisées :

L'objectif du PDM est d'augmenter les fréquences de circulation sur les lignes existantes. Le schéma ci-après présente un comparatif de temps de desserte en fonction des modes de transport.

La différence entre le TER et le « TER + » est la fréquence des trains qui passera de 4 à 6 trains par heure avec un temps de parcours de 15 minutes entre Aubagne et Marseille.

Le temps de parcours du Val'Tram et du Tram-Train est équivalent entre La Bouilladisse et Marseille, y compris avec la rupture de charge en gare d'Aubagne, car le tram-train est moins compétitif que le TER et le TER + entre Aubagne et Marseille, s'arrêtant dans 5 gares intermédiaires avant d'arriver sur Marseille.



Identification des temps de trajet

Le Tram-train, qui circulera sur la voie omnibus entre Marseille et Aubagne, ne pourra offrir une fréquence que de 30 min jusqu'à 2035, puis de 20 min.

→ Le Val'Tram présente une double vocation :

Au lieu de traverser directement le centre-ville pour remonter la voie de Valdonne, le Val'Tram permet de contribuer à la desserte du centre-ville. Il présente donc un double intérêt :

- La desserte interurbaine ;
- La desserte urbaine du centre-ville d'Aubagne : l'étude de desserte des stations dans le centre-ville d'Aubagne démontre que les stations les plus desservies sur l'ensemble de la ligne sont :
  - o La Gare d'Aubagne : 6 360 (fréquentation journalière en jours – montées + descentes) ;
  - o Le cours Voltaire : 4 480 ;
  - o Les Défensions : 3 320.

→ La création d'un centre de maintenance adapté au Tram-Train :

Le matériel roulant doit être entretenu. Pour ce faire, des centres de maintenance sont installés de manière stratégique afin que les rames puissent être réparées, entretenues et lavées.

Les Trams-Trains, acquis dans le cadre de la solution proposée, disposeraient de dimensions différentes et de spécificités propres par rapport au matériel déjà en circulation. Il serait impossible de réutiliser les centres existants, adaptés aux trains.

La création d'un nouveau centre de maintenance induirait un coût équivalent à 15 M€.

De plus, se pose la question de la localisation de ce centre. Il serait nécessaire de prospecter et de trouver un foncier de dimension suffisante (2,5 ha) et surtout dont le positionnement serait cohérent avec la circulation des Trams-Trains. Cette recherche serait à réaliser dans un contexte où la pression foncière est très importante.

→ Une insertion urbaine réfléchie :

Le Val'Tram présente un tracé qui a été concerté et réfléchi. Il permet de desservir le centre d'Aubagne comme vu précédemment.

D'autre part, il utilise des voiries secondaires permettant de limiter les impacts sur la circulation routière.

Dans le cadre de l'insertion urbaine, la réalisation d'un tramway est un des seuls aménagements permettant un traitement de l'espace de façade à façade et donc d'apporter une cohérence dans les choix d'aménagement, un nouveau regard sur la ville.

→ L'électrification de la ligne :

La solution « tram-train » est réalisée avec une électrification de type ferroviaire en 25kV avec une seule sous station, qui présente une économie d'environ 7 M€.

→ Capacité des rames :

La Métropole prévoit l'acquisition de 4 rames de tramway supplémentaires. Aujourd'hui les constructeurs proposent dans leur gamme de produit des tramways courts plus capacitaires que ceux circulant actuellement sur Aubagne de l'ordre de 145 passagers (+15% par rapport à la ligne actuelle) dont 34 places assises (+40% par rapport à la ligne actuelle). Ces éléments seront confirmés lors de la réception des offres des entreprises dans le cadre du marché d'achat des 4 nouvelles rames.

En cas d'augmentation forte de la fréquentation, la Métropole prévoit de remplacer le parc existant par des rames de 30 m, augmentant à minima la capacité globale de la ligne de + 30%. Les infrastructures réalisées permettront la circulation des rames de 30 m.

La capacité du système de transport prévu dans le cadre du Val'TRAM est suffisante, avec notamment un taux d'occupation prévisionnel des rames inférieur à 85% jusqu'en 2044 dans l'hypothèse du parc mixte de 8 rames de 125 places et de 4 rames de 145 places. A l'horizon 2044, les 8 rames actuelles auront 30 ans et seront renouvelées. Les détails sont apportés dans la réponse à la question n°79 : « La capacité de transport est-elle suffisante ? ».

→ La circulation

La vitesse du tram-train est de 100 km, les passages à niveaux devront être traités avec un système de barrière pénalisant le fonctionnement circulatoire car les carrefours seront fermés plus longtemps que pour le passage d'un tramway. Les carrefours potentiellement impactés seront notamment :

- Le carrefour Marcel Paul (Aubagne - Campagne Valérie) ;
- Carrefour Avenue Bigarron (D96 – Terminus La Bouilladisse).

Les études de sécurité imposeront peut-être la mise en place de clôture sur l'ensemble du linéaire du fait de la vitesse du tram-train, ce qui représente un coût non négligeable sur 13 km.

Par ailleurs, le tram-train qui est un matériel plus lourd, plus long et plus large que le tramway aura une insertion urbaine moins discrète, et pénalisera notamment le tronçon La Chapelle / La Bouilladisse qui a une vocation très urbaine : création d'un lien fort entre les deux centralités de la ville entre le centre et le futur quartier.



## Question n°8

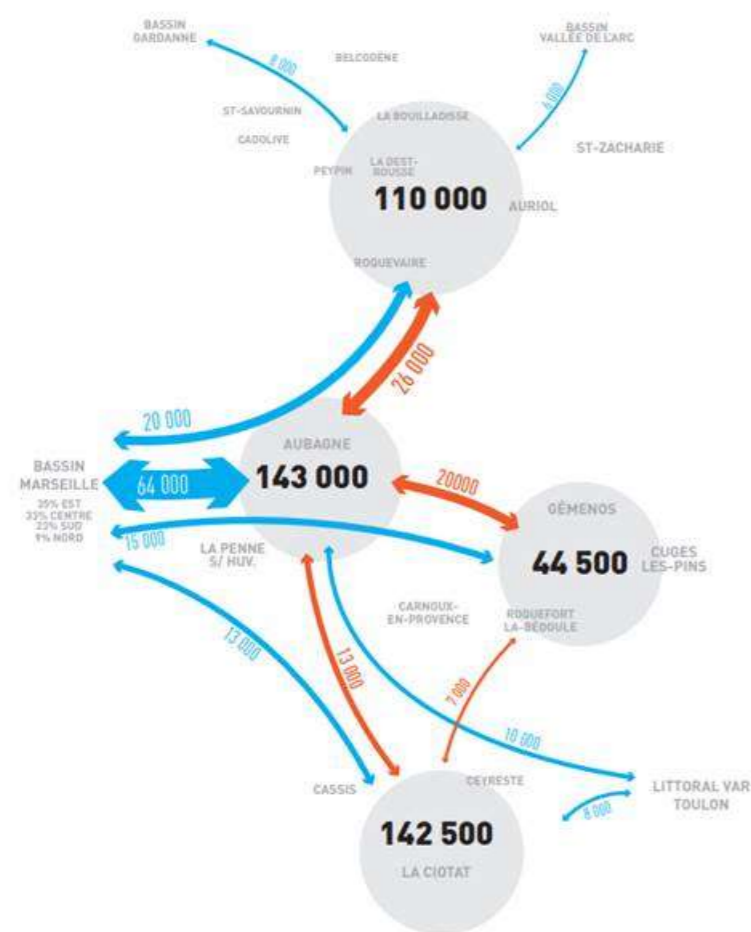
La connexion directe avec la gare d'Aubagne n'a pas été retenue. Pour quelles raisons ?

Au lieu de traverser directement le centre-ville pour remonter la voie de Valdonne, le Val'Tram permet de contribuer à la desserte du centre-ville. Il présente donc un double intérêt :

- La desserte interurbaine ;
- La desserte urbaine du centre-ville d'Aubagne : l'étude de desserte des stations dans le centre-ville d'Aubagne démontre que les stations les plus desservies sur l'ensemble de la ligne sont :
  - o La Gare d'Aubagne : 6 360 (fréquentation journalière en jours – montées + descentes) ;
  - o Le cours Voltaire : 4 480 ;
  - o Les Défensions : 3 320.

Le Val'TRAM améliore également la desserte des zones d'activité de l'Est d'Aubagne (Camps de Sarlier, Paluds, Martelle, Plaine de Joucques), en facilitant la correspondance avec le Chronobus aux Défensions.

Cette desserte permet de répondre aux éléments avancés par le Plan de Mobilité



Échanges quotidiens du bassin Sud-est de la Métropole

L'analyse des déplacements présente les mouvements suivants :

- 26 000 déplacements entre le haut de la vallée de Huveaune et Aubagne ;
- 20 000 déplacements du haut de la vallée de l'Huveaune et Marseille ;
- 64 000 déplacements entre Aubagne et Marseille.

La commune d'Aubagne est donc un centre de polarité tel que défini dans le Plan de Mobilité vers lequel les transports doivent converger.

## 2.3. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

### 2.3.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
61	61	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DUP

Contributions numéros : 4, 6, 7, 11, 30, 45, 47, 56, 57, 63, 64, 75, 91, 98, 123, 124, 126, 130, 131, 136, 153, 162, 165, 200, 202, 254, 270, 278, 282, 288, 301, 321, 393, 395, 404, 409, 412, 420, 431, 459, 462, 467, 468, 525, 536, 547, 565, 570, 579, 580, 588, 614, 621, 688, 751, 810, 831, 906.

### 2.3.2. Observations formulées

Un certain nombre d'observations figurant dans cette thématique recoupe celles formulées dans la thématique "intérêt socio-économique" (en particulier le choix du tracé dans le centre-ville d'Aubagne, les modes de transports verts, la liaison avec la zone des Paluds) ainsi que dans le thème "aménagement cyclables" et surtout au titre de la problématique du "RER métropolitain".

S'il est souligné que le projet Val'Tram contribuera à faciliter la mobilité notamment sur les zones d'entreprises et participera au développement de l'attractivité du territoire, les observations principales concernent :

- Le maillage de bus pour accéder aux stations ;
- Les mesures prises pour favoriser l'intermodalité ;
- Les suppressions de bus entraînées par le projet ;
- L'extension du projet vers St Zacharie, Peypin, Aix ;
- Le développement de l'urbanisation et le lien entre la desserte en transport en commun et les choix d'aménagement et le développement de l'urbanisation.

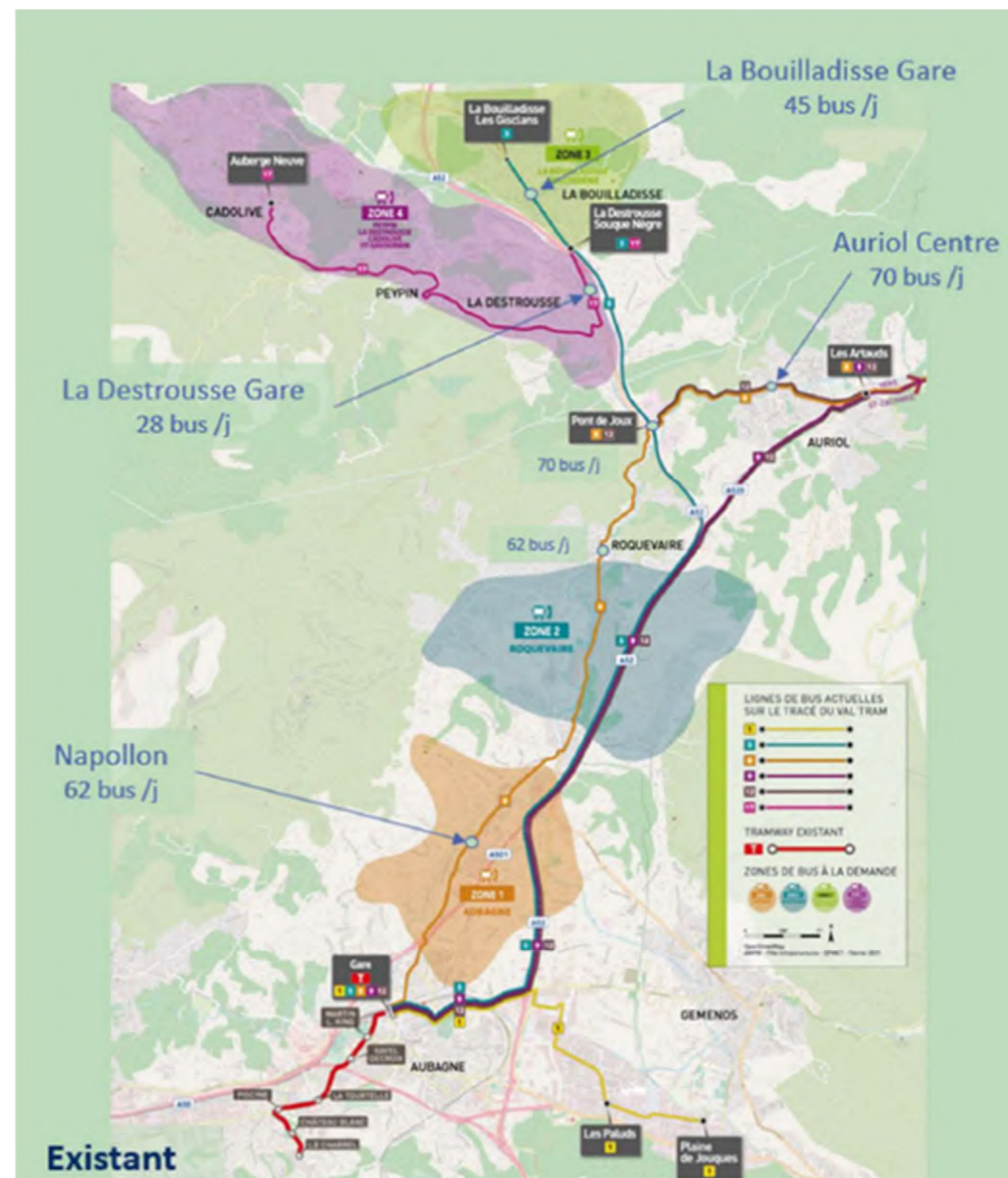
Enfin, un comité de pilotage Val'Tram ouvert aux associations est préconisé.

### 2.3.3. Questions au maître d'ouvrage

#### Question n° 9

Quelle offre de transport en commun pour accéder aux stations ?

La Métropole prévoit la mise en place de ligne de bus en rabattement selon le schéma suivant :





## Val'Tram · Restructuration du réseau Bus



- La station Auriol-Saint Zacharie sera desservie par les lignes régulières en provenance d'Auriol - Saint Zacharie et de Cadolive, Peypin.
- La Bouilladisse, La Chapelle, La Destrousse, Roquevaire, Pont de l'Étoile, Napollon-Solans seront accessibles via les services de Bus à la Demande.
- La station Les Défensions permet la correspondance avec la ligne du Bus+ en provenance de la zone économique des Paluds – Plaine de Jouques.

### Question n°10

Quelles sont les mesures prises pour faciliter le report modal ?

Les mesures prises pour faciliter le report modal sont les suivantes :

- Un positionnement des stations au plus proche des lieux de vie en tenant compte de la position de la voie existante, et des aménagements piétons permettant de se raccorder aux trottoirs existants ;
- 3 P+R et 2 poches de stationnement offrant un total de 493 places de stationnement, disposés tout au long du trajet, et à proximité immédiate des grands axes de circulation ;
- 5 Box vélos de 20 places par unité et d'arceaux vélos, dans les parkings et à proximité des stations ;
- Le réseau de bus sera réorganisé pour permettre le rabattement vers les stations.

### Question n°11

Quelles sont les bus qui seront supprimés ? En justifier les raisons ?

Seule la ligne 5, reliant la Bouilladisse à la gare d'Aubagne par autoroute, est supprimée car cette ligne est en doublon du Val'Tram. Au départ de La Bouilladisse, l'offre est nettement améliorée, avec 120 tramways par jour, contre 45 bus actuellement, soit + 170%.

La ligne 8, reliant St-Zacharie à la gare d'Aubagne via Auriol, Roquevaire, Pont de l'Étoile, devient le terminus à Pont de l'Étoile en correspondance avec le Val'Tram à la station Auriol-St-Zacharie.

Sa fréquence s'améliore passant à un bus toutes les 20 minutes. L'offre de transport pour la commune d'Auriol est donc renforcée avec 90 bus par jour contre 70 aujourd'hui (+20%). La section « Aubagne - Pont de Joux » de la ligne 8 est supprimée car elle est en doublon de l'itinéraire du Val'Tram.

Le Val'Tram offre une meilleure offre pour la commune de Roquevaire, avec 120 tramways par jour, contre 62 bus par jours actuellement, soit + 90%. Les arrêts intermédiaires seront desservis par les services de Bus à la Demande en rabattement vers le Val'Tram.

Le secteur de Napollon disposera de 180 passages de tramway par jour, contre 62 bus actuellement, soit une augmentation de + 190%.

### Question n°12

Quels sont les projets d'extension vers St Zacharie, Peypin et Aix en Provence ?

Le prolongement de la ligne vers Aix en Provence, via la commune de Peypin (ZI de Valdonne) fait partie des variantes qui n'ont pas été retenue dans le Plan de Mobilité pour une mise en œuvre d'ici 2030. Une étude est en cours en collaboration avec le conseil régional PACA dans le cadre du Schéma d'Armature Ferroviaire conformément au Plan de Mobilité pour concourir au projet de mobilité à horizon 2050.

A court terme, la desserte en transport en commun vers Aix en Provence sera réalisée via une ligne CAR+ Cadencée du réseau Express Métropolitain. Cette ligne sera en correspondance au pôle d'échange « Auriol-Saint Zacharie » avec le Val'TRAM et la ligne de bus n°8 desservant Saint Zacharie et Auriol centre-ville. La mise en service de cette ligne CAR+ est prévue avant 2030.

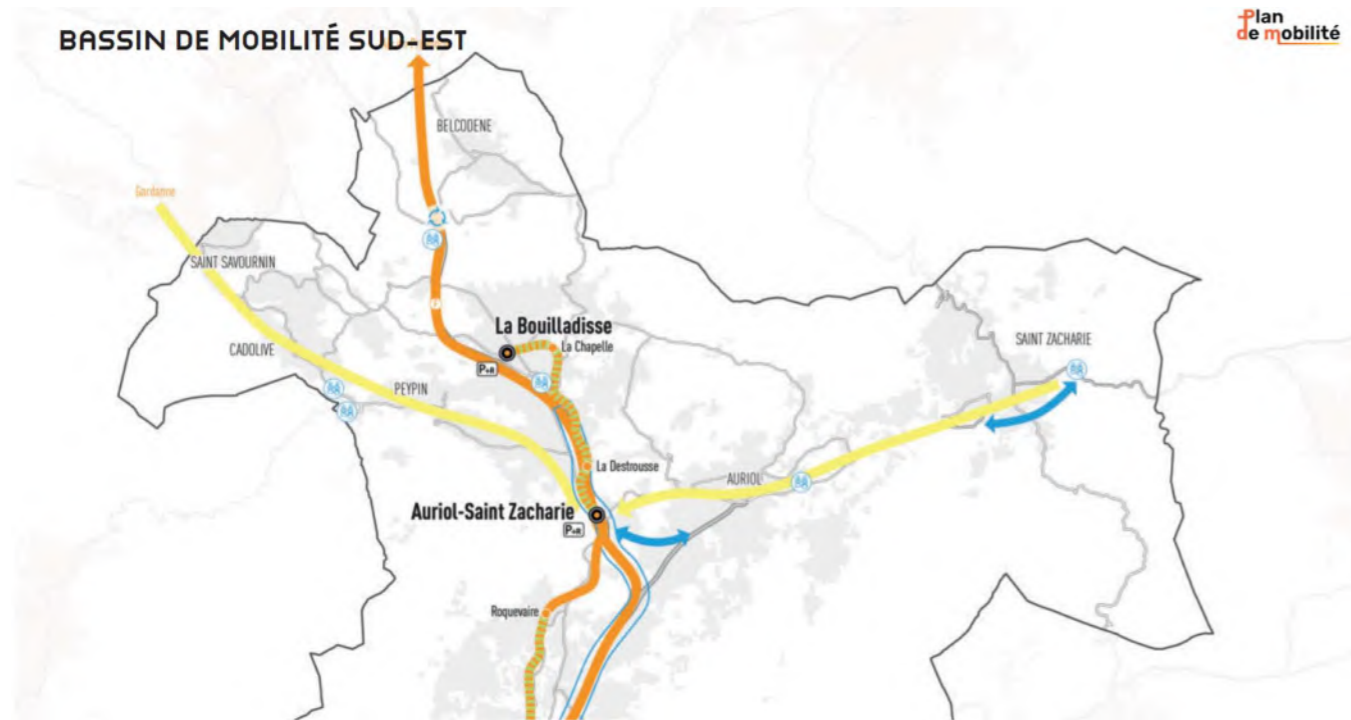


Schéma de la ligne CAR+ PEM d'Aubagne – Aix Gare Routière (tracé orange (F))

### Question n°13

**Expliciter les liens entre la desserte en transport en commun et le développement de l'urbanisation envisagée ?**

Les éléments relatifs au lien entre le projet Val'Tram et le développement de l'urbanisation sont traités dans le dossier DUP - Pièce C paragraphe 2.3 : la stratégie de développement du territoire (page 19 à 23) et rappelé dans le mémoire en réponse à la MRAe.

Le PLUi, étant en cours de finalisation au moment de l'enquête, les incidences notables et prévisibles sur l'urbanisation sont déjà prises en compte dans le PADD (Plan d'Aménagement de Développement Durable) et les « Orientations d'aménagement et de programmation » (OAP). Ces dernières expriment de manière qualitative les ambitions et la stratégie d'une collectivité territoriale en termes d'aménagement. Ainsi, les secteurs concernés par la présence d'une station, font l'objet d'une OAP.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) définit les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement retenues pour le développement futur de l'ensemble du territoire. Il expose un projet politique adapté répondant aux besoins et enjeux qui ont été établis pour le territoire à l'horizon 2040.

#### Zoom sur l'Axe 3 du PADD et notamment son chapitre sur l'articulation urbanisme-transport liée au Val'Tram :

La mise en service à 2025 du Val'Tram sur l'ancienne voie ferrée de Valdonne, entre le pôle d'échanges de la gare d'Aubagne et La Bouilladisse, constituera l'articulation entre les deux secteurs de développement identifiés au sein du PADD (Sud Vallée de l'Huveaune et Etoile Merlançon). Il a pour but d'offrir aux habitants du Pays d'Aubagne et de l'Étoile une alternative à l'utilisation de la voiture et il contribuera alors à décongestionner le réseau routier local aujourd'hui saturé, pacifier les traversées villageoises et contribuera à limiter les émissions de polluants.

Le Val'Tram est bien plus qu'un simple projet de transport. En effet, ce projet phare du Pays d'Aubagne et de l'Étoile concourt pleinement à cette nouvelle dynamique d'articulation entre l'urbanisme et les transports.

Cet axe de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) représente la colonne vertébrale du développement urbain du territoire. Il ne s'agit pas de créer tout au long de la voie de Valdonne une ville linéaire qui serait hors d'échelle et sans aération, mais d'organiser un chapelet de centralités autour des stations du Val'Tram.

Le développement de ces centralités sera différencié, c'est-à-dire adapté en fonction de l'environnement urbain de chacune des stations, de leurs fonctions (simple parc-relais, pôle d'échanges multimodal, lieux de vie...) et de leur situation au sein de l'armature urbaine.

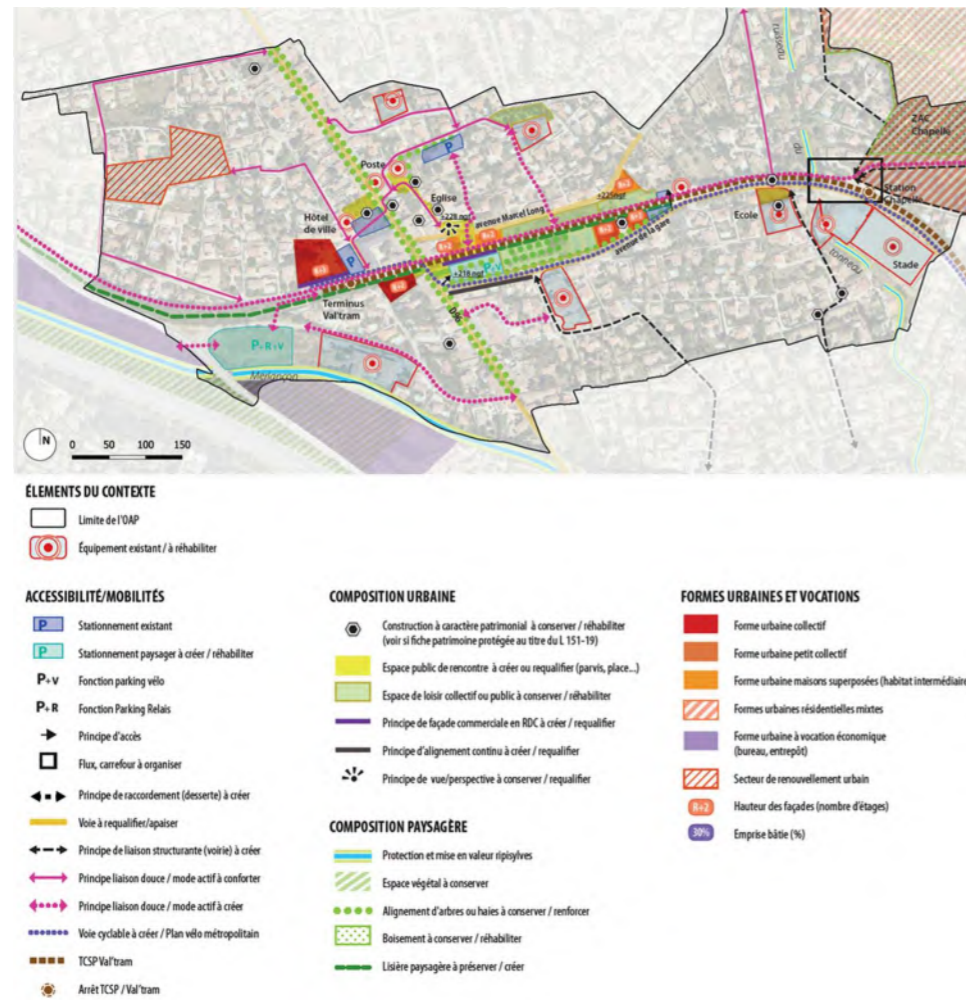
#### Identification des secteurs de développement qui seront potentiellement influencés par la mise en œuvre du projet du tramway

1. Ce travail a été réalisé dans un périmètre autour des stations qui seront réalisées dans le cadre du Val'Tram sur la base des documents du PLUi et notamment des OAP qui sont proposées à proximité des stations.



### Stations « La Bouilladisse » et « La Chapelle » : OAP I.1.A – Zoom « centre-ville » La Bouilladisse

Les deux stations de desserte prévues participeront à la dynamisation de ce secteur, qui présente les qualités d'une centralité émergente et structurante pour le nord du Pays d'Aubagne et de l'Etoile.



OAP " Zoom « centre-ville » La Bouilladisse " source PLUi



OAP " Zoom « centre-ville » La Bouilladisse " source PLUi

Les orientations fixées dans l'OAP ne concernent pas seulement la création de logements. Il s'agira également de créer des espaces publics de qualité, des liaisons entre les différents secteurs de projets tel que les stations de Val'Tram, de développer une activité commerciale de proximité et des espaces sportifs et de loisirs autour de l'axe du Val'Tram.

Le terminus Val'Tram verra une densification en termes d'emploi avec potentiellement la création d'une nouvelle zone d'activité en connexion directe à la station sur les communes de La Bouilladisse et de Peypin.

### => Entre les stations « La Bouilladisse » et « La Destrousse » : OAP I.1.B - Zoom « Souque Nègre/Malvésine »

L'OAP Zoom « Souque Nègre/Malvésine » identifie le potentiel de développement de ce secteur avec au Nord le P+R de La Bouilladisse et au Sud le P+R de la Destrousse.

En termes de programmation, est prévue dans le périmètre de l'OAP « Centre-ville de La Bouilladisse » un développement résidentiel important avec de nombreuses opérations de logements aux formes urbaines plutôt denses.

Liés à l'émergence du Val'Tram, 385 logements sont prévus dans le périmètre de l'OAP (dont 300 pour la seule ZAC de La Chapelle). Le secteur de Baume de Marron offre un potentiel important avec une programmation fixée à 40 logements à l'hectare à livrer à plus long terme (2026-2030).

Les formes urbaines prescrites dans l'OAP sont définies par séquences ou secteurs et répondent à un principe d'adéquation et de transition avec les contextes existants :

- i. Des formes collectives autour du Terminus Val'Tram (sites 2 et 3) ;
- ii. Des formes de logement intermédiaire sur le talus le long de l'avenue Marcel Long (sites 4 et 5) ;
- iii. Une forme de petit collectif le long de l'avenue de la gare (site 6).





ÉLÉMENTS DU CONTEXTE	COMPOSITION URBAINE	ACCESSIBILITÉ/MOBILIÉS
— Limite de l'OAP	— Principe d'alignement continu à préserver / en lien avec la séquence architecturale du tissu de faubourg	P Stationnement existant
● Arrêt R.E.M	● Construction à caractère patrimonial à conserver/réhabiliter (voir si fiche patrimoine protégée au titre du L 151-19)	P+V Stationnement paysager à créer / réhabiliter
→ Cartreize-Ligne 72	● Construction à caractère patrimonial à conserver/réhabiliter (voir si fiche patrimoine protégée au titre du L 151-19)	P+V Fonction stationnement vélo
<b>FORMES URBAINES ET VOCATIONS</b>	<b>COMPOSITION PAYSAGÈRE</b>	P+R Fonction Parking Relais
■ Activité secondaire ou tertiaire	■ Espace végétal à conserver	● Aire de covoiturage à créer ou conforter
■ Activité commerciale	■ Alignement d'arbres ou haies à conserver	■ Voie à requalifier/apaiser
■ Activité artisanale	■ Alignement d'arbres ou haies à créer	◆ Principe liaison douce / mode actif à créer
	■ Protection et mise en valeur ripisylves	◆◆◆ Plan vélo métropolitain ligne 7
	■ Prise en compte de la gestion de l'eau et de la perméabilité des sols dans les projets	■ Ligne projet Val'tram

OAP " OAP I.1.B - Zoom « Souque Nègre/Malvesine » - source PLUi

Sur ce secteur l'activité commerciale est mise en avant, au travers d'une réflexion sur une offre non concurrentielle aux centres villes et la préservation et consolidation d'un tissu de faubourg d'activités secondaires et tertiaires.

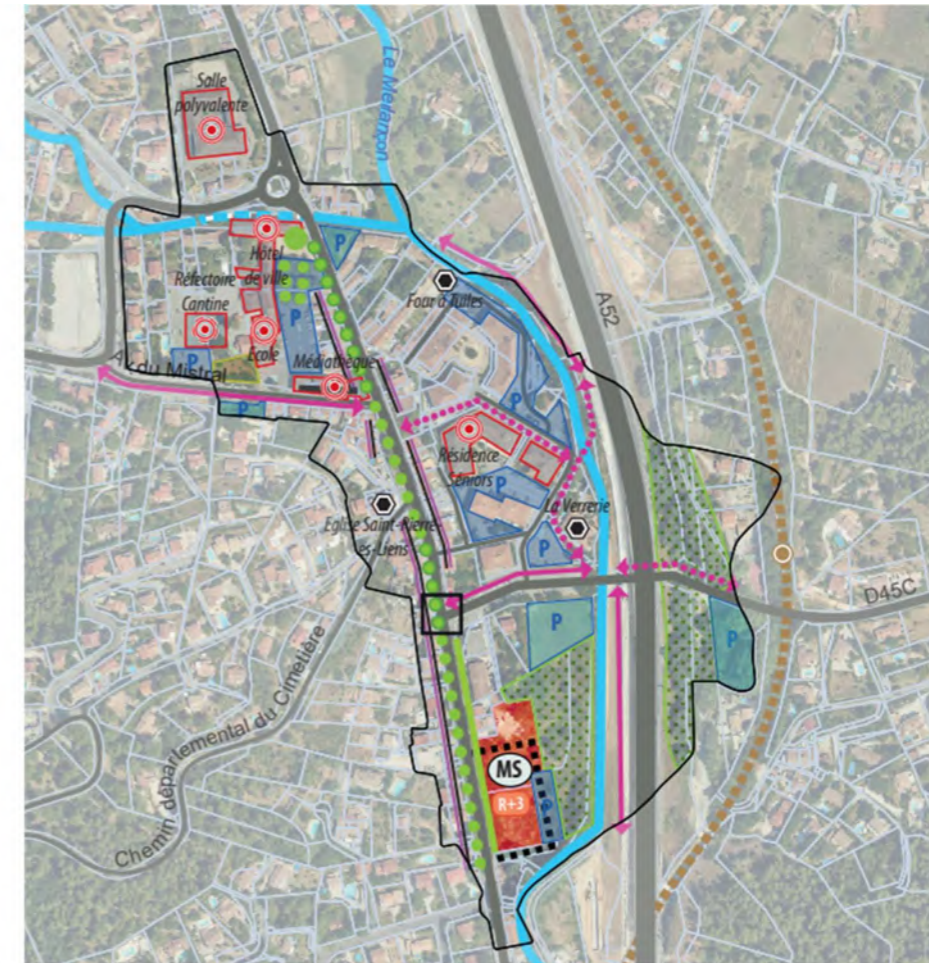
### 1. Station La Destrousse : OAP I.1- « Cœur de ville » La Destrousse

La présente OAP se concentre sur le cœur de ville de La Destrousse

Le secteur du « Moulin » situé au sud-est de l'OAP, d'une superficie de près de 1,1 ha, a pour vocation d'accueillir 95 logements collectifs à proximité de la RD96 afin de répondre aux besoins résidentiels des habitants tout en privilégiant une densification du secteur. Ce projet accueillera également près de 600 m<sup>2</sup> de surface en rez-de-chaussée destinés à des bureaux, services ou commerces afin de conforter la polarité du centre-ville.

Les orientations visent également une redynamisation de l'offre commerciale de proximité, tant en matière de commerces (sont actuellement implantés une boulangerie, une pharmacie, une boucherie, un bar, un restaurant...) que de services (il existe actuellement une crèche, un institut de beauté, un bureau de poste...).

La station de la Destrousse permettra de desservir ce secteur via un principe de liaison douce. Elle contribuera à son développement



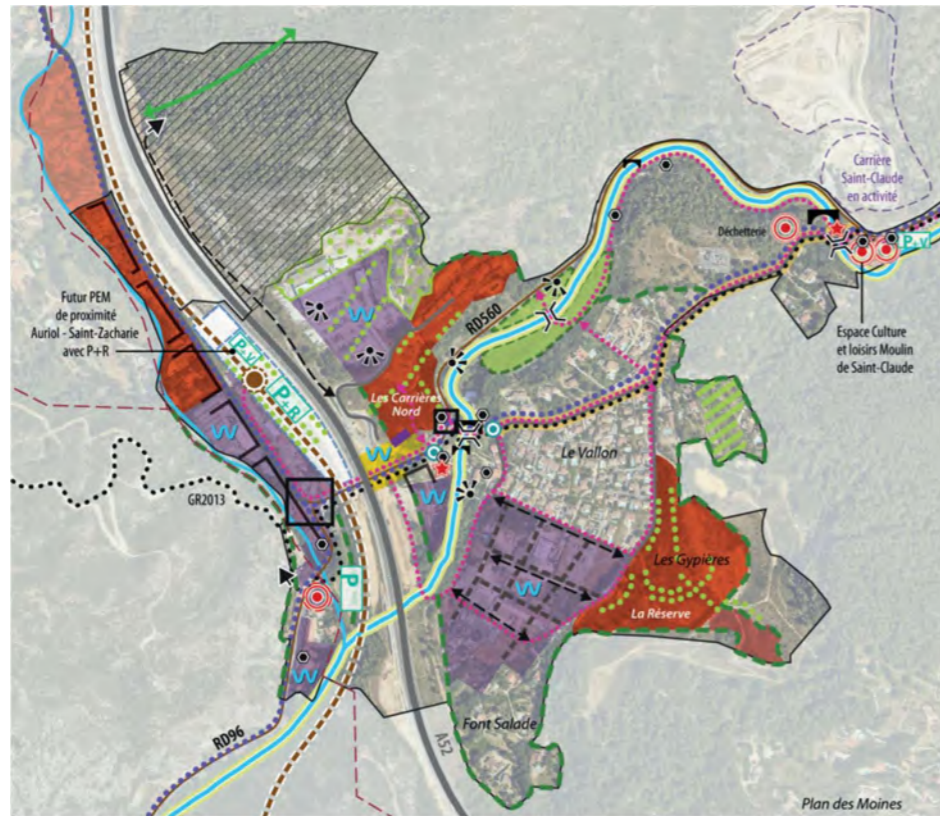
ÉLÉMENTS DU CONTEXTE	COMPOSITION URBAINE	ACCESSIBILITÉ/MOBILIÉS
□ Limite de l'OAP	● Equipement à créer	— Voie structurante à conserver
□ Parcellaire	● Construction à caractère patrimonial à conserver/réhabiliter (voir si fiche patrimoine protégée au titre de l'article 151-19 du règlement)	— Voie de desserte à conserver
■ Cours d'eau	■ Espace de loisir collectif ou public à conserver	◆◆◆ Principe de raccordement (desserte) à créer
● Equipement existant	— Principe d'alignement du bâti sur la rue	◆ Principe liaison douce / mode actif à conserver
<b>COMPOSITION PAYSAGÈRE</b>	— Principe de maintien des rez-de-chaussée commerciaux	◆◆ Principe liaison douce / mode actif à créer
■ Espaces boisés à conserver ou à créer	— Principe d'alignement du bâti en retrait de la rue	P Stationnement paysager à créer
■ Ville-jardin : jardins paysagers à conserver		P Stationnement à conserver
● Arbre isolé à conserver	<b>FORMES URBAINES ET VOCATIONS</b>	■ TCSP futur
● Arbre d'alignement à conserver	Extension dense du centre-ville secteur à enjeux de renforcement de la centralité et de la mixité sociale	● Arrêt TCSP futur
● Alignement d'arbres à restaurer	Forme urbaine collectif 40 % de logements sociaux	
	MS Principe de mixité sociale	
	R+1 Hauteur des façades (nombre d'étages)	

OAP I.1- « Cœur de ville » La Destrousse " (source PLUi).

### => Station Auriol Saint-Zacharie : OAP I.3 - Pont-de-Joux

Secteur intercommunal qui concerne les communes d'Auriol, La Destrousse et Roquevaire. Une station du Val'Tram sera présente entre la RD96 et l'autoroute, accompagnée d'un parking-relais.





**ÉLÉMENTS DE CONTEXTE**

- Limite de l'OAP
- Parcellaire
- Limite communale
- Équipement
- Construction à caractère patrimonial à conserver/réhabiliter : moulin, cheminée (voir si fiche patrimoine protégée au titre du L 151-19)
- Construction à caractère patrimonial à conserver/réhabiliter : pont (voir si fiche patrimoine protégée au titre du L 151-19)
- Arrêt TC / TSCP
- Réseau TSCP
- Cours d'eau
- Voie structurante
- Autoroute

**COMPOSITION URBAINE**

- Mise en valeur d'un élément de composition urbaine (bâti, non bâti, paysager)
- Équipement à créer / requalifier
- Composition de façade urbaine à structurer / à créer
- Trame urbaine à composer
- Principe de vue à préserver / à créer

**COMPOSITION PAYSAGÈRE**

- Espace à renaturer (boisement, végétation de garrigue)
- Restanques (murs de retenue en pierre sèche) à préserver
- Espace de loisir paysager à créer
- Cours d'eau à valoriser
- Lisière paysagère à constituer (interface habitat/nature)
- Alignement d'arbres à créer
- Maintien ou création d'une continuité écologique
- Prise en compte de la gestion de l'eau et de la perméabilité des sols dans les projets

**ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉS**

- Carrefour à organiser
- Principe de liaison structurante à créer / requalifier
- Principe de liaison complémentaire (passerelle, passage souterrain)
- Principe d'accès à aménager
- Pont ou passerelle à créer ou à réaménager
- Voie à requalifier / apaiser
- Principe de liaison douce (piétons, cycles...) à créer / conforter
- Voie cyclable à créer
- Parcours de randonnée
- Futur arrêt du Val'Tram
- Future ligne du Val'Tram
- Espace public de rencontre à créer ou requalifier (parvis, place...)
- Stationnement existant
- Stationnement paysager à créer / réhabiliter
- Fonction stationnement vélos
- Fonction Parking Relais

**FORMES URBAINES ET VOCATIONS**

- Forme urbaine petit collectif
- Forme urbaine maisons en bande / jumelées / groupées
- Activités artisanales
- Activité commerciale de proximité à favoriser
- Cimetière

Au sein du secteur de l'OAP « Pont-de-Joux », la programmation affiche des objectifs d'environ 400 logements, en cours et à venir. En plus de cette programmation en termes de logements, un équipement sportif est prévu, de même qu'un cimetière paysager.

**Station Roquevaire : OAP I.13 - Roquevaire - Centre-ville élargi**

**ÉLÉMENTS DU CONTEXTE**

- Limite de l'OAP
- Équipement existant
- Espace naturel

**COMPOSITION URBAINE**

- Construction à caractère patrimonial à conserver/réhabiliter (voir si fiche patrimoine protégée au titre du L 151-19)
- Espace public de rencontre à créer ou requalifier (parvis, place...)
- Équipement à créer
- Espace de retrait paysager à conserver / requalifier (>=6m) à créer
- Espace de loisir collectif ou public à conserver / réhabiliter
- Principe de façade commerciale en RDC à créer / requalifier
- Principe d'alignement continu de la façade à créer / requalifier
- Principe d'alignement de la façade avec possibilité de discontinuité à créer / requalifier
- Principe de vue/perspective à conserver / requalifier

**COMPOSITION PAYSAGÈRE**

- Protection et mise en valeur ripisylves
- Espace végétal à conserver
- Alignement d'arbres ou haies à conserver/consolider
- Alignement d'arbres ou haies à créer
- Boisement à conserver / réhabiliter
- Emplacement préférentiel des jardins et part d'espaces végétalisés (%) dont 2/3 en pleine terre
- Lisière paysagère (clôture ajourée avec végétation à l'arrière)

**ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉS**

- Stationnement à conserver / requalifier ou créer
- Paysager + parking vélo
- Principe d'accès
- Voie à requalifier / apaiser
- Principe liaison douce / mode actif cycles et piétons) à conforter
- Principe liaison douce / mode actif (cycles et piétons) à créer
- Principe de voie dédiée au vélo
- Arrêt futur Val'tram
- Projet de Val'tram

**FORMES URBAINES ET VOCATIONS**

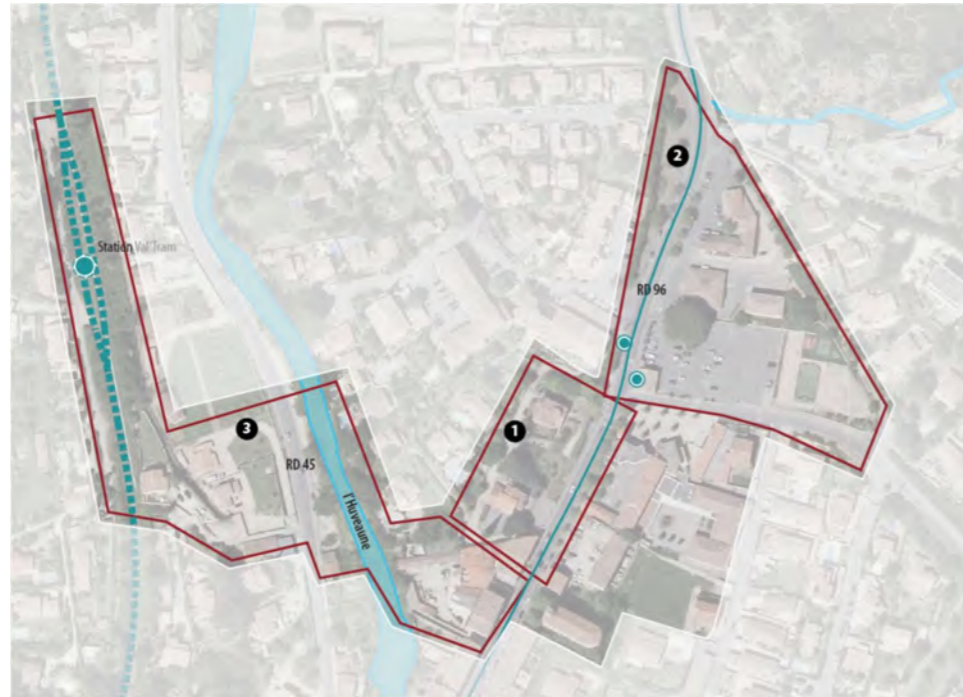
- Formes urbaines mixtes (petit collectif, intermédiaire)
- Forme urbaine petit collectif
- Forme urbaine maisons individuelles
- Réhabilitation
- Hauteur des façades (nombre d'étages)
- Emprise bâtie au sol en %
- Principe de mixité générationnelle

OAP " Pont-de-Joux" (source PLUi)









OAP I.13 « Roquevaire – Pont de l’Etoile (source PLUi) – plan de situation des sites



**ÉLÉMENTS DU CONTEXTE**

- Limite de l'OAP
- Parcelle
- Équipement existant / à réhabiliter
- Cours d'eau
- Arrêt TC / TCSP
- Réseau TCSP

**COMPOSITION URBAINE**

- Construction à caractère patrimonial à conserver/réhabiliter (fiche patrimoine protégée au titre du règlement 151-19)
- Pont / passerelle à créer
- Équipement à créer
- Espace de retrait paysager à créer
- Composition de façade urbaine à créer
- Principe de façade commerciale en RDC à requalifier
- Espace de loisir collectif ou public à conserver
- Espace public à conserver

**COMPOSITION PAYSAGÈRE**

- Protection et mise en valeur ripisylves
- Espace végétal à conserver
- Alignement d'arbres ou haies à conserver
- Arbre à caractère paysager à conserver
- Part d'espaces végétalisés dont 2/3 en pleine terre

**ACCESSIBILITÉ/MOBILIÉS**

- Stationnement à conserver/requalifier ou créer
- Principe d'accès
- Flux, carrefour à organiser
- Principe de raccordement (desserte) à créer
- Principe liaison douce / mode actif à créer
- Arrêt TCSP / REM futur
- Projet de Val Tram
- Pont ou passerelle à créer

**FORMES URBAINES ET VOCATIONS**

- Forme urbaine petit collectif
- Niveaux sur pilotis
- Emprise bâtie (%)



OAP I.3 - Roquevaire – Pont de l’Etoile (source PLUi)

#### Station Napollon : OAP I.4 - Napollon

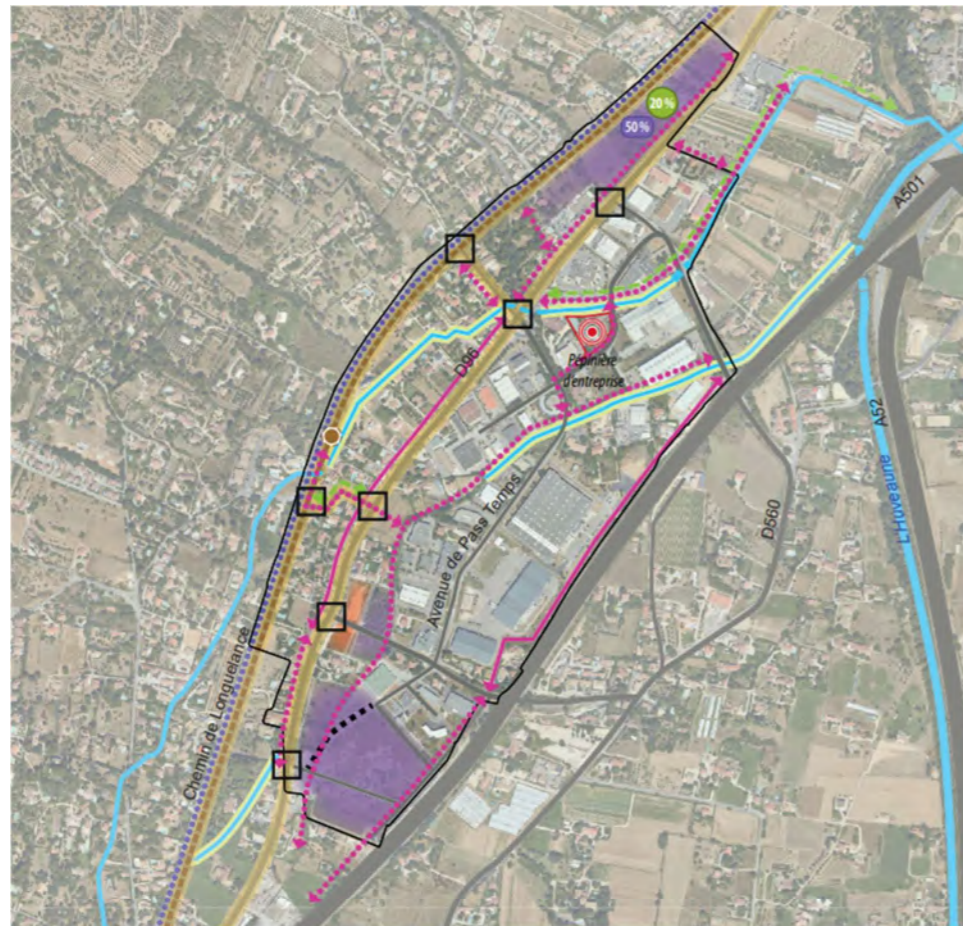
Ce secteur comprend :

- i. L'actuelle zone d'activités de Napollon constitué d'activités variées : activités de tertiaire supérieur, de l'industrie, du commerce de détail, du commerce de gros, des entreprises de BTP, des services d'activité support, etc. ;
- ii. Le hameau-rue historique de Napollon, qui a fait l'objet d'une étude en lien avec la requalification envisagée de la RD96 ;
- iii. Un tissu d'habitat pavillonnaire contenant parfois quelques activités économiques ;
- iiii. Des zones encore urbanisables et densifiables.

L'un des enjeux est d'apporter une cohérence d'ensemble et d'organisation en définissant notamment des typologies de destinations.

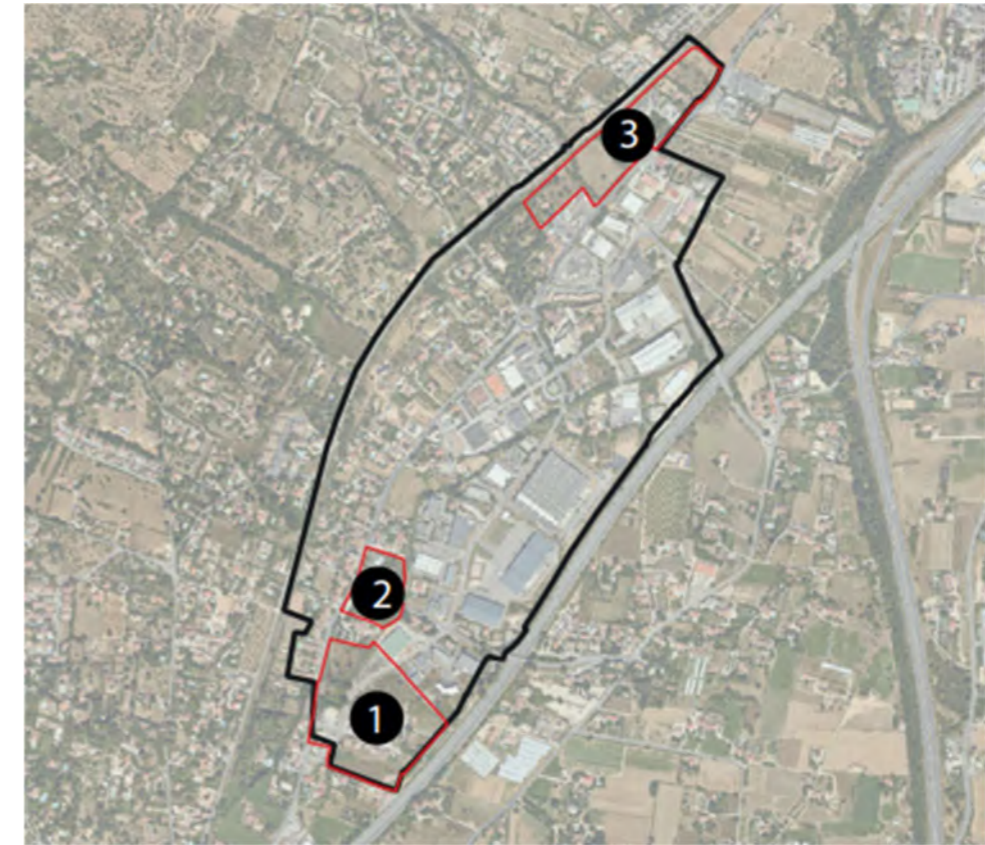


A cela s'ajoute une réelle problématique liée aux mobilités. Le secteur présente une localisation stratégique, avec une desserte organisée depuis la RD96, une proximité immédiate de l'échangeur autoroutier et, à l'ouest, l'arrivée prochaine du Val'Tram. Cette dernière, en lien avec les lignes de bus existantes du territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, doit être l'occasion de questionner les mobilités douces à l'intérieur du site.



OAP I.14 – Napollon - (source PLUi)

Le périmètre concerné a essentiellement une vocation économique à l'est de la RD96 et résidentielle à l'ouest de la RD96, même si une mixité peut être observée en entrée de secteur nord.



OAP I.14 – Napollon -Extrait des secteurs (source PLUi)

Le secteur 1 a vocation à accueillir de nouvelles activités économiques, en renouvellement urbain de l'existant (CITERAMA).

Le secteur 2, situé face au hameau historique de Napollon, il accueille des logements collectifs en façade de la RD96 et des activités économiques à l'est ; Une densité minimale moyenne de 40 logements/ha est exigée ;

Le secteur 3 permettra une extension de la zone d'activités économiques vers le nord en réponse aux besoins du territoire.

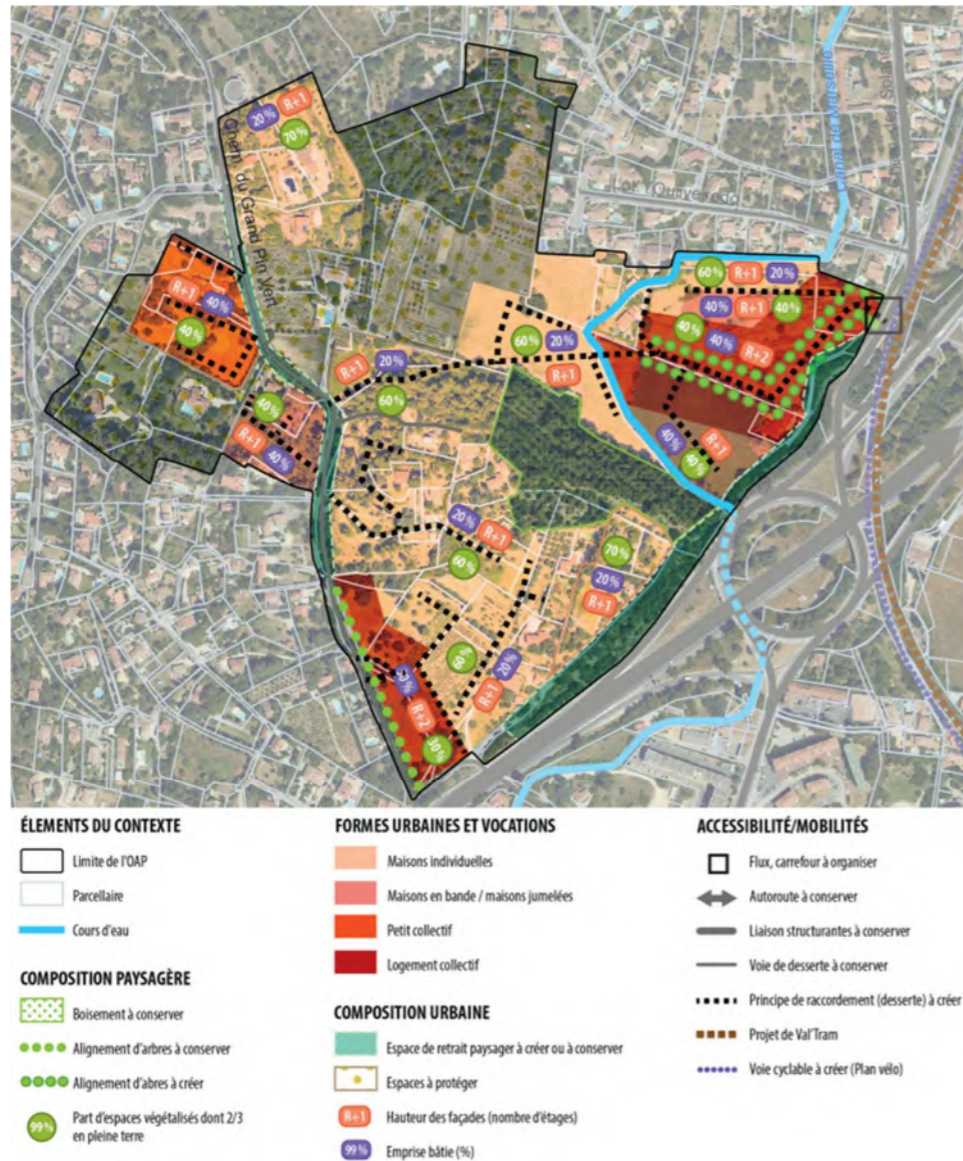
Une mixité fonctionnelle est assurée au sein du périmètre, avec un principe général d'implantation de logements entre le chemin de Longuelance et la route départementale RD96 et d'activités à l'est de la RD96. Ce principe permet de limiter les conflits d'usage.

Enfin, la station Val'Tram de Napollon permet d'offrir une mobilité aux actifs existants et futurs sur la zone. Un réseau de mobilité douce permet de se connecter à la station, d'irriguer la zone avec à terme la pacification de la RD96 et de renforcer les mobilités alternatives à la voiture individuelle.

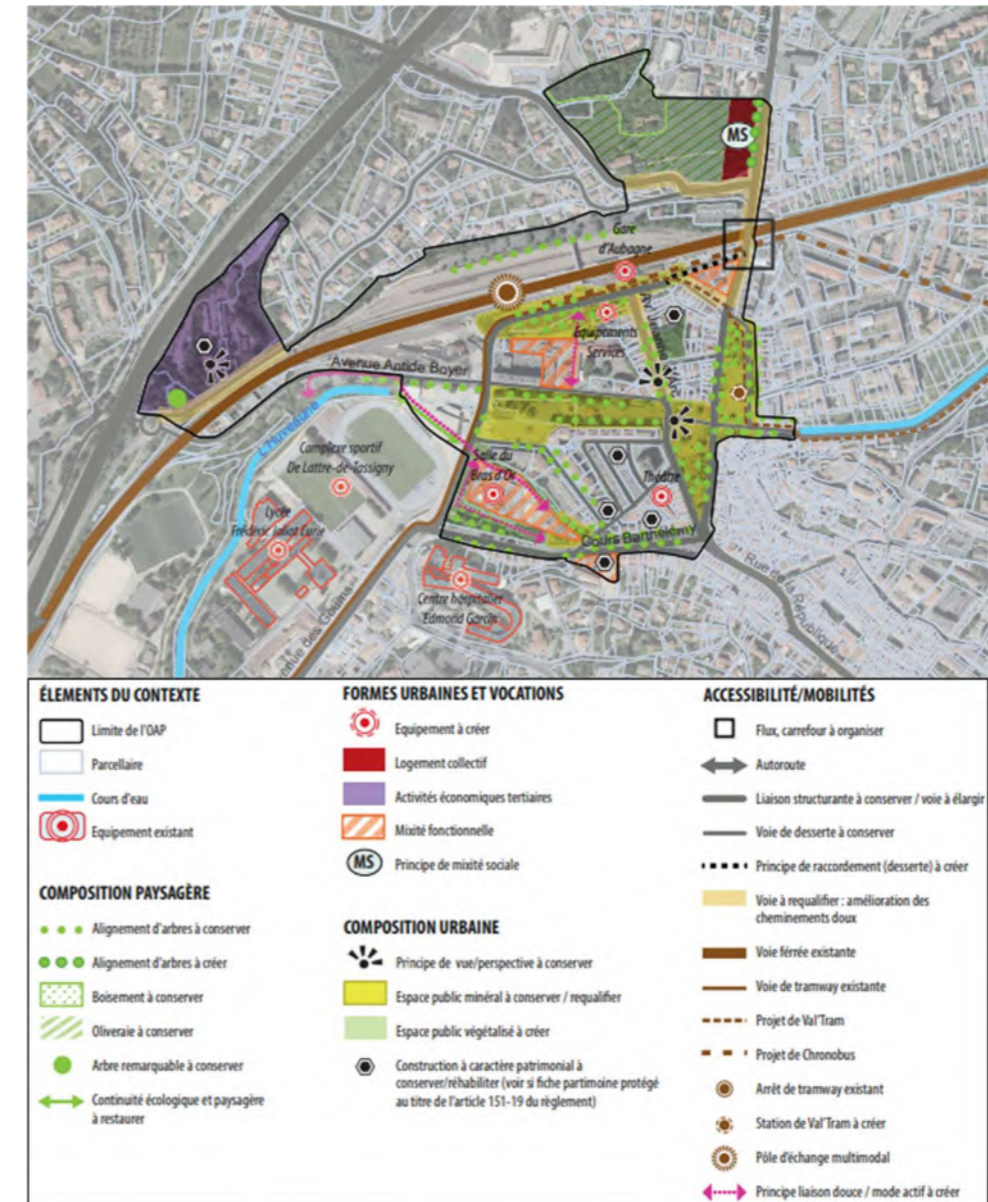
#### Station Campagne Valérie : OAP 1.4 – Aubagne Pin vert

Cette OAP est située au Nord-Ouest de la station Campagne Valérie. Ce quartier résidentiel peu dense dispose d'une position stratégique : celui-ci est en effet situé à proximité immédiate de l'échangeur autoroutier avec la A 501, à une faible distance du centre-ville et de ses aménités et de la zone d'activités de Napollon.





OAP I.4 – Aubagne Pin Vert - (source PLUi)



OAP "centre-ville-Gare" source PLUi

La proximité du centre-ville, de l'échangeur autoroutier, du futur Val'Tram et de la future voie verte rend ce secteur très attractif et justifie une densité plus importante tout en proposant une grande diversité de typologies.

#### Stations « Les Défensions », « Centre-Ville Voltaire » et « Gare d'Aubagne »

Le pôle multimodal d'Aubagne a pour vocation d'être renforcé dans les prochaines années, avec la création du Val'Tram, la création du Bus+ (BHNS reliant le centre-ville d'Aubagne à Gémenos en passant par la ZA de la Martelle et la ZI des Paluds). Le renforcement de ses fonctions va donc induire inévitablement de nouveaux flux qu'il apparaît nécessaire d'organiser tout en proposant des aménagements de qualité. C'est tout l'intérêt de l'OAP « Centre-Ville – Gare » présente au sein du PLUi.

Au sein de cette OAP, et plus particulièrement concernant les orientations en lien avec le Val-tram, l'accent est mis sur l'accessibilité et la desserte.

On notera également l'opportunité de voir émerger de nouveaux projets dans un centre-ville qui se renforce, le zonage permettant des densités assez élevées aux alentours immédiats du pôle multimodal et des stations du Cours Voltaire et des Défensions (même si cette dernière se situe hors secteur d'OAP). Un zonage UP (de projet) permet aux abords du pôle d'échanges d'offrir des capacités de renouvellement urbain important en favorisant l'émergence de projet mixte et d'équipements.

#### En conclusion

À La Bouilladisse, les deux stations de Val'Tram (centre-ville et La Chapelle) permettent de faire émerger un potentiel de développement et de restructuration urbaine. L'arrivée du Val'Tram fera de La Bouilladisse une centralité émergente et structurante pour l'ensemble du nord du Pays d'Aubagne et de l'Étoile.

À La Destrousse, Roquevaire et Pont-de l'Étoile- Barbouillet, les stations de Val'Tram renforceront l'attractivité des centres-villes et villageois.

À Pont-de-Joux, la station sera le levier d'une opération de requalification urbaine et d'aménagement, pour faire de ce secteur un vrai « morceau » de ville constitué d'espaces publics, modes doux et de valorisation paysagère de la confluence Huveaune – Merlançon.

À Napollon, elle permettra de conforter la vitalité de la zone d'activités et de contenir l'urbanisation résidentielle sur le bas des piémonts du Garlaban.

Au Nord d'Aubagne, la station Campagne Valérie et la voie verte offre l'opportunité de densifier un quartier d'habitat résidentiel.

Enfin, les stations du centre-ville d'Aubagne font contribuer à l'émergence de nouveaux projets de renouvellement urbain, avec une forte densité, renforçant encore le rôle du pôle d'échange multimodal.



Ces orientations ont fait l'objet d'un processus de traduction réglementaire dans les pièces du PLUi, tels que le règlement écrit et graphique, ou les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), de manière concertée et partagée avec l'ensemble des acteurs dès 2020 et ce jusqu'à l'arrêt du projet.

#### **Question n°14**

##### **Un comité de pilotage Val'Tram sera-t-il mis en place ?**

Le Val'Tram fait partie des 15 projets « Mobilité » de l'aire marseillaise financés au titre du Volet transport du Plan Marseille en Grand. À ce titre, il est mis en place un comité de pilotage qui suit le même formalisme adopté par la Métropole et les partenaires pour l'ensemble des projets labellisés. Ce comité de pilotage regroupe les représentants de l'État, des communes traversées, de la Métropole, de la RTM et de la CCIMP.

Des réunions dédiées avec les associations qui avaient sollicité la Métropole ont été organisées en amont de l'enquête publique. Les services de la Métropole répondront également aux sollicitations à venir, en répondant aux courriers et suivant les sujets en organisant de nouvelles réunions. Un dispositif de communication Chantier sera également mis en place lors de l'exécution des travaux pour limiter la gêne occasionnée aux riverains.

De manière plus globale sur les solutions de mobilité sur le territoire, les associations seront associées par la Métropole lors de l'établissement des Plans Locaux de Mobilités (PLM), déclinaison locale du plan de Mobilité.

## 2.4. STATIONS

### 2.4.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
153	153	3

Cette thématique concerne aussi bien le dossier DUP que le dossier DAE

Contributions numéros : 125, 18, 121, 212, 223, R52, E81, E120, E128, @130,140, E142, E143, E146, E169, E177, E196, R197, R286, R287, 255, R448, R450, R451, 124, 304, 201, R74, @255, @263, 634, @651, 657, @633, @660, @661, @669, @670, @672, @673, @674, @677, @685, @692, @694, @697, @707, @708, @709, @710, @712, @714, @715, @717, @720, @723, @725, @731, @732, @740, @741, @758, @760, @763, @769, @764, @773 (pétition 140 signataires), @778, @781, @789, @803, @804, @819, @825, @844, @857

### 2.4.2. Observations formulées

Au sein de cette thématique nous retrouvons les contributions liées aux choix des emplacements retenus dans le projet, l'expression de l'acceptabilité sociale de ces emplacements, l'insertion dans l'environnement actuel et ses incidences pour les riverains et futurs usagers, l'accessibilité aux PMR, la sécurité des voyageurs dans les stations et parkings, la sécurité des passants (enfants principalement) aux abords de stations, les éléments de liaisons avec les autres moyens de transports collectifs ou individuels. Ces expressions du public ne permettent pas toujours de qualifier l'attribution au dossier DUP ou dossier DAE.

À noter :

- Au travers de pétitions et ou contributions, les futurs riverains de la station « Campagne Valérie » se sont exprimés pour un positionnement suivant la variante sud, alors que d'autres habitants au sud demandent le retrait de cette station au sein du projet.
- Un certain nombre de contributions principalement de riverains s'interrogeant sur le bien-fondé de la création de la station du Barbouillet à Roquevaire exclusivement accessible aux piétons.

### 2.4.3. Questions au maître d'ouvrage

#### Question n°15

**Pourquoi ne pas anticiper une fréquentation plus importante que celle retenue à ce jour et prévoir des infrastructures évolutives en stations ?**

La ligne est conçue pour permettre la circulation de tramways de 30m (contre 22m dans le projet), ce qui permettra d'augmenter la capacité du système d'environ +30 %.

#### Question n°16

**Quels sont les dispositions prises pour assurer la sécurité des voyageurs dans :**

Conformément au décret du 9 mai 2023 relatif à la sécurité des transports publics guidés et au décret du 11 décembre 2008, la MOA est assistée par plusieurs Organismes Qualifiés Agréés en particulier sur les sujets d'insertion urbaine. Cet OQA insertion urbaine a pour mission d'évaluer la sécurité des personnes transportées (passagers, conducteurs...) et des tiers (usagers de l'espace public) en interface avec la circulation du tramway.

De plus, la mise en service du tramway est conditionnée à une autorisation préfectorale consécutive à la production de dossiers de sécurité aux différentes étapes de conception du projet.

Ce processus permet donc d'assurer la sécurité des voyageurs, en sus des dispositions présentées ci-après.

#### a) les stations ?

Les aménagements et le mobilier sont adaptés pour assurer la sécurité des voyageurs (cheminements, éclairage...), en particulier pour éviter que les usagers ne traversent les voies de tramway en dehors des périmètres autorisés (traversées piétonne).

Des caméras de vidéosurveillance sont installées dans les stations, à raison d'une caméra par station, sauf dans la station Défensions avec deux caméras.

#### b) Parcs relais ?

Un système de vidéosurveillance est déployé dans les P+R pour la sécurité des usagers. Les opérateurs de la ligne de tramway seront en charge de la surveillance des sites au travers de ce système et seront en mesure d'intervenir rapidement.

#### c) Poches de stationnement ?

Un système de vidéosurveillance sera mis en place par les communes, en lien avec leur service de police.

#### Question n°17

**Quel est le taux de fréquentation prévisionnel pour chacun des jours de la semaine et en période scolaire dans les différentes stations ?**

Les prévisions de fréquentation journalière des stations tramway au nord d'Aubagne, issues de la modélisation multimodale effectuée à partir du modèle métropolitain Métropolis M13+ et représentatives d'un « jour ouvré de semaine » (lundi au vendredi) en période scolaire, sont présentées ci-après :

Stations	Fréquentation journalière en jours ouvrés (Montées + Descentes - 2 sens confondus)	
	2025	2030
Gare d'Aubagne	6 360	6 460
Voltaire	4 480	4 600
Les Défensions	3 320	3 390
Campagne Valérie	440	460
Napollon	1 580	1 620
Pont-de-l'Etoile	220	220
Le Barbouillet	750	770
Roquevaire	1 860	1 890
Auriol	2 230	2 300
La Destrousse	1 070	1 130
La Chapelle	1 530	1 600
La Bouilladisse	1 560	1 590
<b>Total (Montées + Descentes)</b>	<b>25 400</b>	<b>26 030</b>
<b>Total (Montées)</b>	<b>12 700</b>	<b>13 015</b>

Les variations prévisibles suivant les différents jours de la semaine peuvent quant-à-elles être appréhendées à partir des proportions constatées en janvier 2023 sur les lignes du Réseau Lignes de l'Agglo (incluant les lignes Bus et la ligne tramway "T") :

	Répartition de la fréquentation journalière au cours de la semaine (source : Réseau de l'Agglo - janvier 2023)
Lundi	17,0%
Mardi	18,7%
Mercredi	18,5%
Jeudi	17,7%
Vendredi	18,6%
Samedi	8,9%
Dimanche	0,6%
<b>Global</b>	<b>100,0%</b>

Avec environ 18 300 voyageurs / jour ouvré estimés à 2025 sur l'ensemble de la ligne tramway, la fréquentation journalière de la ligne est relativement stable du lundi au vendredi, représentant environ 18% de la fréquentation hebdomadaire. La fréquentation du samedi devrait être environ moitié moindre avec environ 9 000 voy./j.

#### Question n°18

Quels dispositifs d'accueil des vélos et/ ou 2 roues motorisés sont-ils prévus dans les stations et notamment à la station "Campagne Valérie"

Concernant les vélos, le projet prévoit la mise en place de 200 places en box sécurisés ou arceaux vélo en fonction des stations, donc le détail est rappelé ci-dessous. La station Campagne Valérie sera équipée d'un box sécurisé de 20 places.

Stations	Équipement "stationnement vélo"
Défensions	10 places en Arceaux
Campagne Valérie	20 places en box sécurisé
P+R Napollon	10 places en Arceaux
P+R Pont de l'Etoile	20 places en box sécurisé
Roquevaire	20 places en box sécurisé + 10 places en Arceaux = 30 places
P+R Auriol St-Zacharie	20 places en box sécurisé
P+R La Destrousse	20 places en box sécurisé
La Chapelle	20 places en box sécurisé + 10 places en Arceaux = 30 places
Station La Bouilladisse	20 places en box sécurisé + 10 places en Arceaux = 30 places
P+R La Bouilladisse	10 places en Arceaux
<b>TOTAL</b>	<b>200 places</b>

Concernant les emplacements relatifs au deux roues motorisés, des places n'ont pas été spécifiquement proposées, mais elles pourraient être ajoutées lors de la réalisation des parkings relais et des poches de stationnement.

#### Question n°19

L'accès "facile" pour les PMR est-il prévu pour les stations et plus particulièrement pour la station "Campagne Valérie" ?

Toutes les stations sont accessibles aux PMR. Des ouvrages de type rampe (Les Défensions, Roquevaire) ou d'ascenseur (notamment à La Destrousse) ont été intégrés pour permettre l'accessibilité des stations.

Seul le cheminement entre le hameau Pont de l'Etoile est la station Barbouillet ne sera pas accessible, du fait d'une impossibilité technique (pente de la voirie existante, espace disponible).

En ce qui concerne Campagne Valérie, l'accès PMR se fera depuis l'avenue Marcel Paul.

#### Question n°20

Quelles ont les dispositifs et/dispositions prévues pour assurer la sécurité des enfants aux horaires de sorties d'école et notamment pour ceux qui se rendent à la cantine depuis l'école primaire et qui devront traverser la voie de tramway, à la station La Chapelle ?

Des barrières de ville seront positionnées tout du long de la plateforme tramway entre la station La Chapelle et la traversée piétonne à l'ouest de l'école. Cette traversée piétonne est par ailleurs équipée d'un feu piéton indiquant aux usagers l'arrivée du tramway.

#### Station campagne Valérie

#### Question n°21

Quels sont les éléments justifiant l'implantation d'une station "Campagne Valérie" ? Les conséquences et nuisances de cette station « Campagne Valérie » sur la ligne Val' Tram sont très importantes pour les riverains, nombreux dans cette zone urbaine ?

La station « Campagne Valérie » permet la desserte de 3 000 habitants en leur offrant une desserte à haut niveau de service : 180 tramways par jour avec une fréquence à dix minutes contre 70 passages de bus avec des intervalles compris entre 20 et 30 minutes. Cette liaison bénéficiera aux habitants pour tout type de motif :

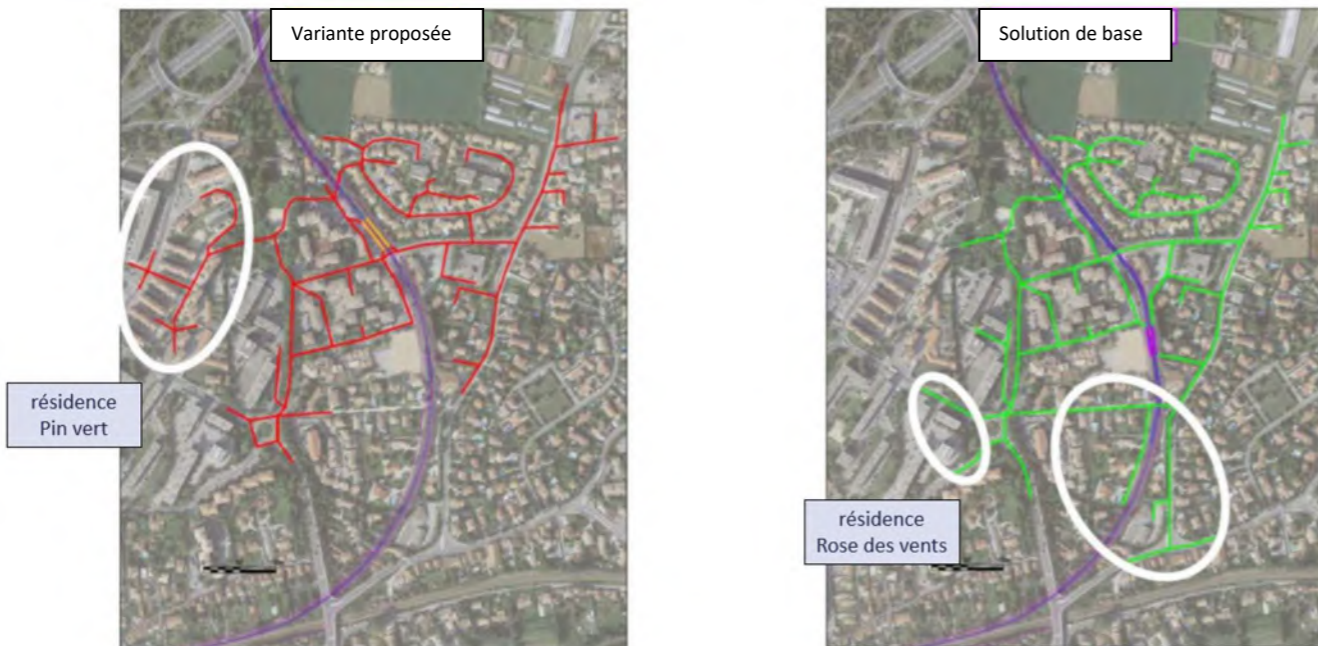
- Déplacement professionnel en direction d'Aubagne Centre, de la ZI des Paluds en correspondance avec le BHNS aux Défensions, de Marseille en correspondance avec les lignes du RE Métropolitain (TER+, CAR+) ;
- Domicile Étude avec la liaison directe avec les lycées d'Aubagne Joliot Curie et Gustave Eiffel ;
- Déplacements Loisirs – Achat en direction de l'hyper centre d'Aubagne (marché, théâtre, cinéma, commerces, restaurants, manifestations).

La fréquentation journalière de la station est estimée à 440 montées + descentes à horizon 2025, dans les deux sens.

Justifier le choix d'implantation de la station (Nord ou Sud) au vu du bilan de la balance d'acceptabilité des riverains ?

Le choix d'implantation s'est porté sur la variante Sud, suite à une analyse multicritère prenant en compte les critères techniques mais aussi sociaux. Les deux emplacements sont équivalents en termes de potentiel de desserte. Les deux emplacements desservent les résidences de Campagne Valérie, du Bretagne et le lotissement Campagne Valérie. La variante Nord est plus favorable pour les habitants du lotissement du Pin Vert, la variante Sud favorise les habitants de la Rose des Vents qui pourront accéder à la station en empruntant le chemin devant l'école Victor Hugo et en longeant le stade.





Côté Ouest de la voie, les deux variantes sont à proximité de résidence. Côté Est de la voie, la variante Nord est en surplomb de jardins de nombreuses maisons individuelles bordant la voie en contre bas. La topographie est comparable sur la version Sud, mais impactant un moins grand nombre d'habitations privées, le premier bâtiment étant dédié à de l'activité.



### Question n°22

Précisez les conditions de réalisation du passage prévu par « DUP\_PIECE\_C\_NOTICE\_PARTIE\_2 » car il traverserait l'impasse des Bambous [dont les résidents disposent d'un droit de passage via « Campagne Valérie »] et donnerait ainsi libre accès à deux propriétés, individuelle et collective ?

Les aménagements réalisés pour la création du cheminement piéton entre l'école Victor Hugo et la station, en longeant le terrain de foot, permettent bien de conserver le droit de passage via « Campagne Valérie » tel qu'indiqué sur le plan ci-dessous :



### Question n°23

Le conseil syndical de la Résidence "CAMPAGNE VALERIE" (<< Le Bertagne >> et << Campagne Valérie >> sises à proximité immédiate du passage à niveau) évoque le blocage de la circulation sur l'avenue Marcel Paul et donc les sorties de nos résidences respectives. Ce qui pose la question cruciale des interventions des services sanitaires, de secours et de sécurité qui seraient empêchés par la circulation ainsi figée et paralysée d'accéder en urgence à ces résidences. Comment ce risque potentiel est-il appréhendé ?

Dans le cadre des études de circulation, l'ensemble des carrefours ont été étudiées et ont fait l'objet de « fiches-carrefour » proposant un fonctionnement du carrefour et calculant les impacts en termes de congestion, longueur des files d'attente et temps de franchissement.

Le fonctionnement du carrefour, qui est mis à feu dans le cadre du projet, est très satisfaisant avec de réserves de capacité de 50 à 80% aux heures de pointe du matin et du soir. Ainsi, les véhicules de secours ne seront pas impactés par le fonctionnement de ce carrefour.

### Question n°24

Est-il prévu de supprimer le stade mitoyen de la station Campagne Valérie ?

Le stade sera conservé. Il sera réduit dans sa longueur de 5 m pour permettre de positionner un cheminement piéton entre l'école et la station. Ce stade est destiné uniquement aux scolaires. La réduction du terrain ne sera pas pénalisante. Une allée arborée sera plantée entre le cheminement et la résidence Campagne Valérie pour améliorer le traitement paysager de la zone.







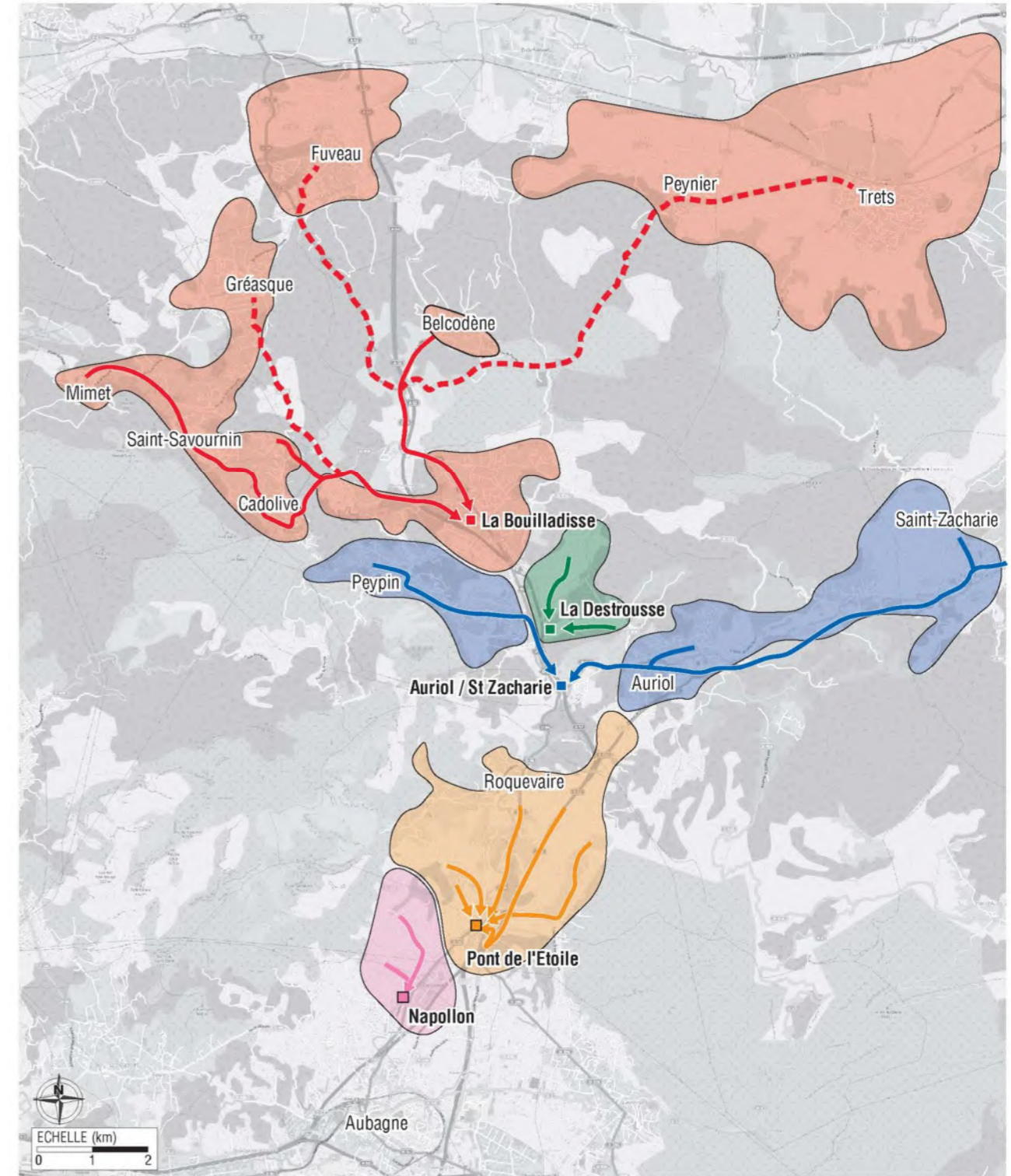
Il est à noter que, du fait des contraintes topographiques de la RD96 (trafic important avec des fortes vitesses enregistrées, pont de franchissement de l'Huveaune très étroit, peu de disponibilité foncière permettant l'élargissement de la voirie) la réalisation d'un cheminement piéton de qualité entre le centre-ville de Pont de l'Etoile et la station Pont de l'Etoile a été écartée.



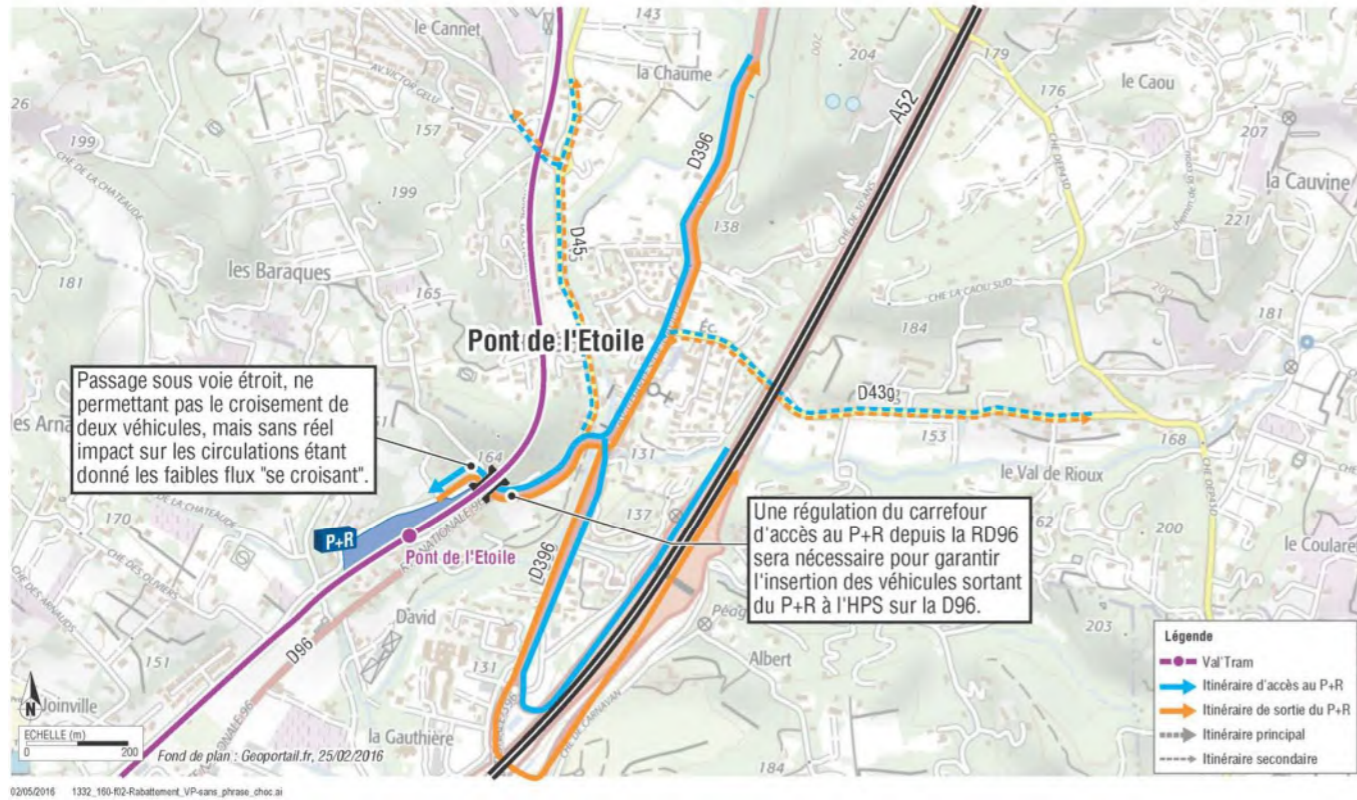
RD96 / entre la station Pont de l'Etoile et le centre-ville, sens Aubagne - Roquevaire

La station "Le Barbouillet" se justifie donc par sa fonction de desserte de proximité pour les habitants de Pont de l'Etoile. Les aménagements ont été conçus en ce sens : reprise de cheminements piétons, création d'une passerelle piétonne permettant de franchir l'Huveaune, accès véhicule limité et peu incitatif, aucune place de stationnement.

La station Pont de l'Etoile répond quant à elle à l'objectif de rabattement en voiture pour les habitants de Roquevaire tel que présenté ci-dessous, à savoir un bassin de 6 300 personnes. Un P+R de 100 places est mis à disposition, avec un accès véhicule facilité par la RD96, à moins de 3 min en voiture depuis la station Le Barbouillet.







## Station Napollon

### Question n°30

Le positionnement de la station vers le Nord serait moins impactant pour le voisinage (secteur moins habité) sans pour autant nuire au cheminement piétonnier, est-il envisageable ?

Il serait compliqué techniquement de déplacer cette station, pour plusieurs raisons :

- L'emprise est moins importante au nord pour implanter une station ;
- La zone se trouve sur un tracé en courbe et nécessite plus d'emprise.

D'un point de vue fonctionnel, le déplacement de la station éloignerait les usagers de la poche de stationnement, de l'arrêt de bus et des arceaux vélo. Le cheminement piéton vers la ZAC Napollon qui se fait en empruntant le chemin de la Carrairade d'Allauch vers la D96 serait rallongé, rendant la station moins attractive.

## 2.5. IMPACT DES TRAVAUX

### 2.5.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
122	122	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DAE

Contributions numéros : @63, @66, R75, @78, @80, @87, @99, @103, @114, @121, @129, @134, @137, @634, @139, E150, @186, R191, @204, @207, @216, @290 (association), @291, @292, @294, @295, @296, @300, @301, @373, R432 Association, @134, R179, @224, @258, R284, @302, @303, @306, @311, @313, @314, E321, @329, @317, @224, @258, @330@335, @336, R362, @368, @373, @401, R432 Association, R455, @481, @483, E 506, @516, @526, @529, @597, E598, @604, R609, @619, @622, @625, @628, E636 @659, @701, @705, @718, R726, R727, @742, @754, @772, @784, @791, @794, E800, @801, @824, @830, @845, @856, @871 (collectif – pétition), @884, @877@886, R893, R898, R906, R903, R919

### 2.5.2. Observations formulées

Les impacts divers identifiés (temporaires et/ou durables), par le public en conséquence de la réalisation des travaux tout au long de la voie Valdonne sont de nature diverse et variée.

La durée, le phasage d'exécution, les nuisances sonores et/ou sur la qualité de l'air (poussières), la destruction d'espace verts, les perturbations de circulation, d'accès aux domiciles et/ou commerces, les impacts (directs/indirects) sur l'urbanisme, la vie sociale, le choix des tracés, ont données la production de nombreuses contributions avec une orientation interrogative ou bien négative de manière tranchée.

### 2.5.3. Questions au maître d'ouvrage

#### Question n°32

Quelle durée prévisionnelle pour l'exécution des travaux sur le centre-ville d'Aubagne (gare/Défensions)

Sur le linéaire donné (gare / Défensions), les travaux Val'Tram se dérouleront sur une période de 20 mois.

#### Question n°33

Plusieurs zones de travaux seront-elles lancées simultanément tout au long de la ligne Val'Tram ?

Compte tenu du linéaire à réaliser, plusieurs zones de travaux seront lancées simultanément pour permettre la réalisation de la ligne en 20 mois.

#### Question n°34

Quelles sont les dispositions prévues pour maintenir l'accès en sécurité des habitants de la résidence Le Voltaire à leur habitation et leur parking ?

De manière générale, il est demandé aux entreprises de travaux de prendre toutes les dispositions nécessaires pour conserver les cheminements piétons et le respect des accès riverains. Concernant la résidence Le Voltaire, l'accès au parking est sur une extrémité du projet qui permet un accès par l'Est (Allée des Verriers). Un double-sens provisoire sera organisé avec la Ville et une signalisation adaptée pour maintenir un accès permanent. Le jour de la réalisation des enrobés nécessitera une brève suppression de circulation qui aura été anticipée avec la copropriété avec tous les outils de communication prévus en phase Travaux.

#### Question n°35

Quelles sont dispositions qui seront mises en œuvre au maintien des accès aux résidences 65, traverse des Moulins 13400 ?

Le phasage des travaux de réalisation de l'ouvrage a été pensé de manière à conserver à minima une voie de circulation sur toute la durée des travaux.

L'ouvrage existant, permettant l'accès aux riverains est rétabli en phase définitive avec une augmentation du gabarit en largeur et en hauteur. En phase travaux, la construction de l'ouvrage sera phasée afin de maintenir l'accès des riverains. Seules des coupures ponctuelles seront nécessaires pour permettre la réalisation de l'ouvrage (terrassements, traverses essentiellement).

#### BUFFET DE LA GARE D'AUBAGNE (35 contributions dont 1 pétition)

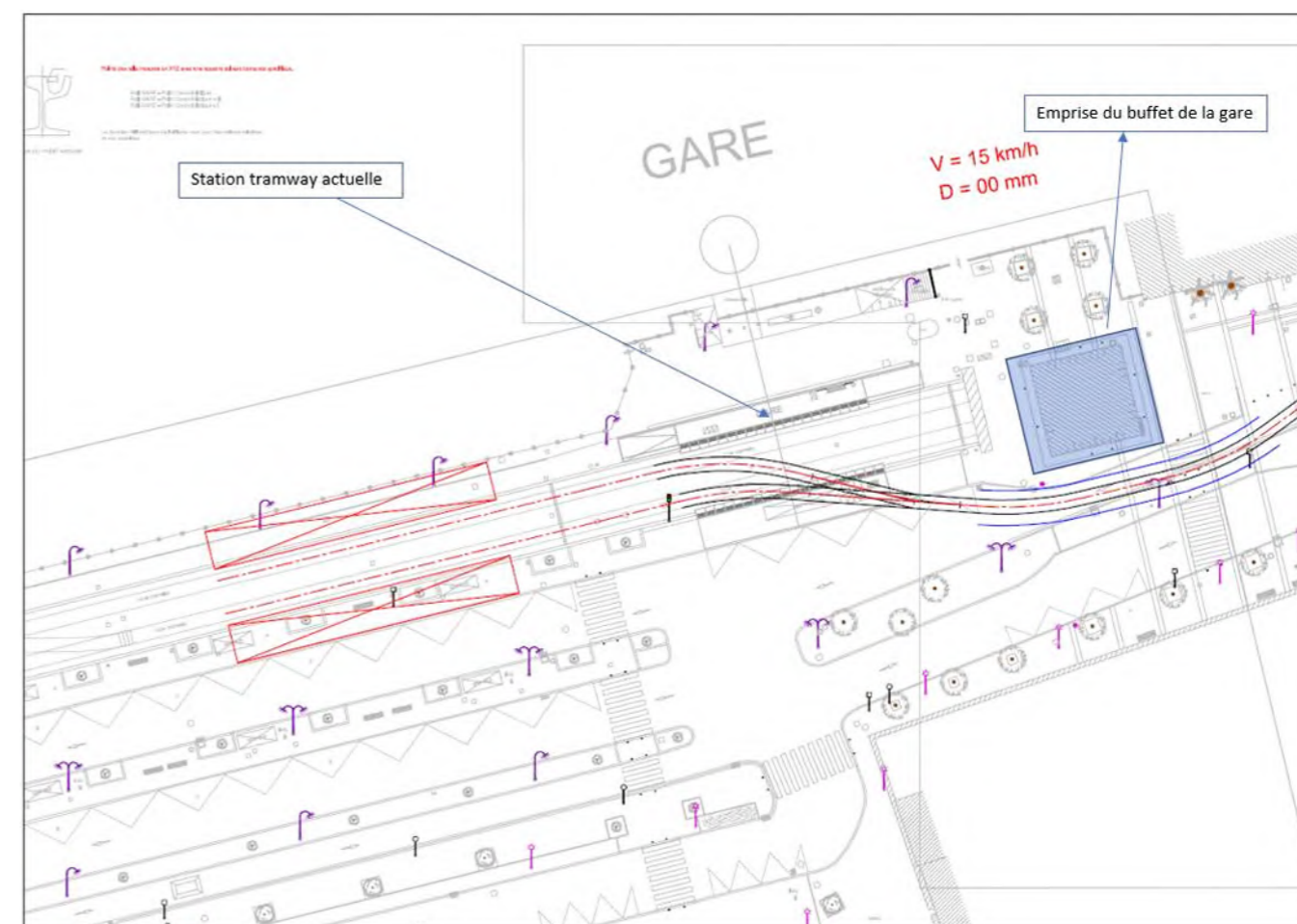
#### Question n°36

La suppression du buffet de la gare avec un contournement en voie unique, est-il envisageable ? Il semblerait que cette option soit réalisable techniquement, a-t-elle été étudiée ?

Il est impossible de contourner le buffet de la gare avec un tracé de tramway adapté tout en conservant les autres usages à savoir la voiture, les lignes de bus actuelle et la future ligne du Bus + (en cours de réalisation).

Les tracés de voie ci-dessous ont pour objectif de montrer les contraintes liées au rayon de courbure admissible pour un tramway.

Pour contourner le buffet, il est impossible de repartir de la fin de voie existante car le buffet est trop proche pour permettre un contournement par les voies du tramway (Voie Nord et Voie Sud).

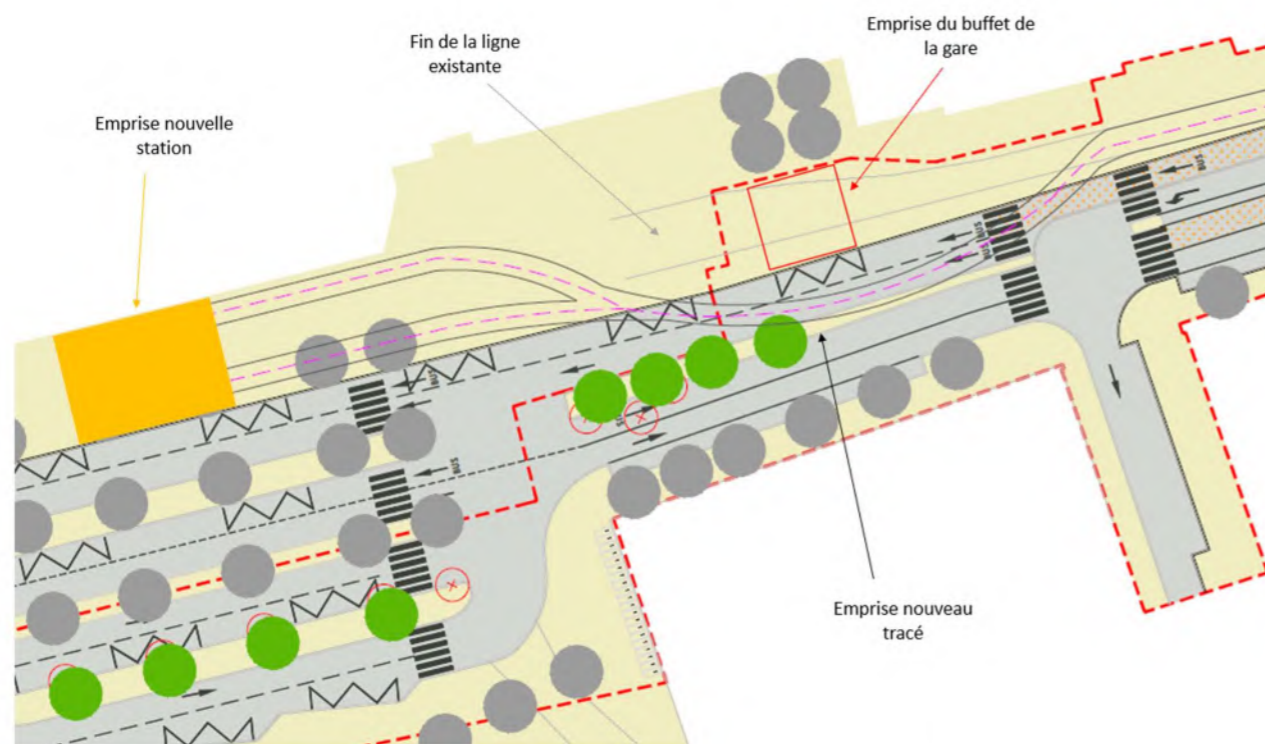




Le contournement du buffet implique un tracé de voie avec une reprise des aménagements existants : il faut reculer la position de la station existante avec reprise du génie civil, des voies existantes, de la plateforme, des systèmes de sécurité et de gestion de tramway en amont de la station.

Outre son impact important sur le tracé existant, ce tracé n'est pas compatible avec le maintien des autres fonctionnalités du Pôle d'échange Multimodal de la gare d'Aubagne, à savoir,

- La voie d'accès à la gare routière pour les lignes de bus et du BHNS ; -> le pôle d'échange n'est plus accessible. La voie du tramway étant circulé dans les deux sens, il n'est pas envisageable d'avoir un plateforme mixte circulée également par les bus avec le risque potentiel d'un accident en face à face entre le tramway et un bus ;
- La réalisation de plusieurs quais bus supplémentaires nécessaires à l'augmentation des services définis dans le plan de mobilité dont la ligne du Bus+ qui relie les zones d'activité économique ;
- Les accès piétons depuis la rue Jeanne d'Arc avec le plateau traversant pour rejoindre le bâtiment voyageur de la gare sera largement impacté.



Station La Chapelle (La Bouilladisse) (38 contributions dont 1 association de 170 adhérents)

#### Question n°37

La construction de la station LA CHAPELLE à La Bouilladisse va t'elle portée atteinte aux équipements du skate park et des tennis ?

Les équipements du skate park sont bien conservés. Un court de tennis ne pourra être conservé.

Le projet prévoit la mise en place d'un mur d'entraînement en lieu et place du cours. Les autres cours resteront opérationnels pendant les travaux.

Une traversée piétonne est organisée pour accéder au skate park.

Dans l'affirmative, quelles sont les dispositifs de compensation pour conserver les activités s'y déroulant ?

Des discussions avec le club de tennis sont initiées pour savoir si la solution intermédiaire d'un terrain simple pourrait mieux convenir qu'un mur d'entraînement. Cette solution reste pénalisante pour le club, mais préférable à la suppression complète d'un terrain. La Métropole est donc en train d'étudier la faisabilité de conservation du court dans un format "court simple", en concertation avec les services de la ville de La Bouilladisse propriétaire des équipements du tennis et de la cantine scolaire juste à côté. À plus long terme, la commune pourrait envisager le déplacement des installations.

#### Question n°38

Faut-il prévoir durant la durée des travaux une interruption des activités de tennis ?

De manière générale, il est demandé aux entreprises de travaux de prendre toutes les dispositions nécessaires pour le maintien des activités. Toutefois, il est possible que très ponctuellement les activités doivent être interrompues. La Métropole prendra les dispositions pour que ces périodes soient les plus réduites possibles et une communication Travaux sera mise en place avec le Club de Tennis pour limiter la gêne au maximum.

Station La Bouilladisse

#### Question n°49

Quel sera l'impact des travaux sur l'évolution des fissures des maisons sinistrées classées en catastrophe naturelle sécheresse ?

En phase travaux, l'utilisation du BRH (brise-roche hydraulique), outil générant beaucoup de vibrations, sera limitée et si nécessaire proscrite. Sur le secteur concerné de la Bouilladisse, son utilisation sera proscrite et il faut noter que les habitations se situent en retrait des futurs travaux de terrassement pour la mise en œuvre de la plateforme, avec ainsi des risques limités.

À la demande de la Métropole, une procédure de référé préventif sera conduite pour les habitations situées à proximité immédiate des travaux. Les riverains pourront signaler l'évolution des fissures aux experts désignés par le Tribunal Administratif.

#### Question n°50

Quelles sont les mesures matérielles prises par le maître d'ouvrage pour diminuer l'impact des travaux sur le commerce local ?

De manière générale, il est demandé aux entreprises de travaux de prendre toutes les dispositions nécessaires pour le maintien des activités : maintien des accès piéton, de la circulation automobile, des accès livraison.

La maîtrise d'ouvrage mettra en place un dispositif de communication TRAVAUX avec des médiateurs présents sur le terrain pour informer les commerçants lors de la phase chantier et trouver des solutions pour limiter la gêne occasionnée par la phase Chantier.

Sera-t-il mis en place en place une commission d'indemnisation amiable qui associe les acteurs commerciaux du secteur affecté par l'opération de travaux ?

La Métropole s'est engagée dans une politique volontariste de mise en place d'une Commission d'Indemnisation Amiable des préjudices économiques, en collaboration avec le Tribunal Administratif de Marseille, dans le cadre des grands projets d'infrastructure de voirie ou de transport qui sont sous sa maîtrise d'ouvrage.

Le projet de transport Val'Tram répond précisément aux critères d'éligibilité de cette Commission. Il est ainsi prévu de mettre en place une Commission d'indemnisation amiable des préjudices économiques ad hoc pour le projet Val'Tram.

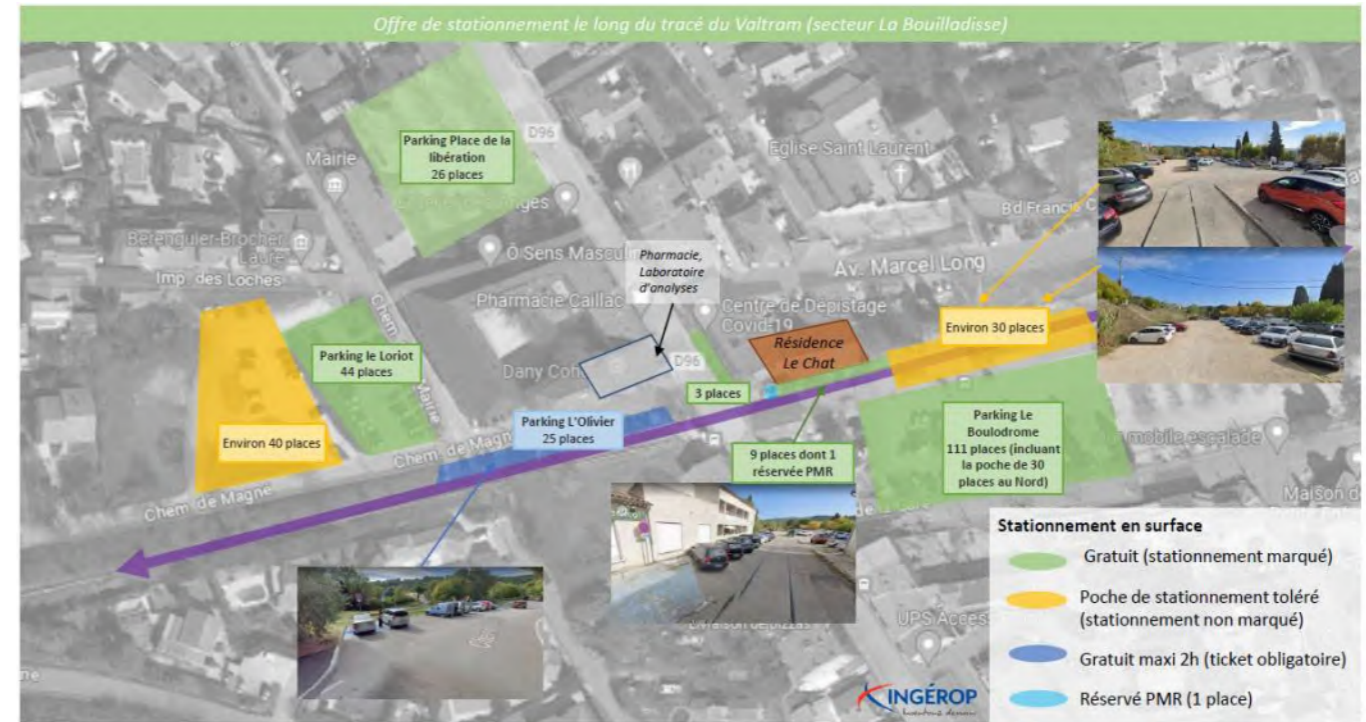
Lors d'un prochain Conseil métropolitain, une délibération approuvera le principe de l'élargissement du champ d'intervention de la Commission Métropolitaine d'Indemnisation Amiable des préjudices économiques liés aux travaux nécessaires à l'extension du réseau de tramway Val'Tram à Aubagne. Cette commission associera ainsi les acteurs économiques affectés par l'opération de ces lourds travaux, dans un périmètre défini par délibération en Bureau de la Métropole.

#### Question n°51

Quelles sont les dispositions détaillées qui seront mises en œuvre pour compenser la suppression des emplacements actuels de stationnement, afin de ne pas perturber le libre accès des très nombreux clients qui stationnent peu de temps et plus particulièrement pour les PMR sans allonger la distance à parcourir hors voiture pour accéder notamment de la Pharmacie Caillac ?

L'offre de stationnement à proximité immédiate de la station La Bouilladisse est constituée actuellement de plusieurs parkings et poches de stationnement :

- Le parking de « l'Olivier » situé le long du chemin de Magné sur les emprises de la future station. Il est composé de 25 places de stationnement (dont une pour PMR) courte durée (2h maximum avec horodateur) ;
- Une poche de stationnement au pied de la résidence « LE Chat » de 9 places dont une réservée au PMR ;
- Le parking « Le Boulodrome » situé entre les emprises de la voie de Valdonne et l'avenue de la Gare d'une capacité de 111 places incluant une poche de stationnement « non marquée » de 30 places située à l'Est de la résidence « Le Chat » au nord ;
- Le parking « Le Lorient » à l'ouest du chemin de la Mairie qui offre 44 places dont une réservée au PMR ;
- Un peu plus au nord un parking est situé place de la libération (face à la Mairie) et offre 26 places de stationnement courte durée limitée à 2h ;
- Du stationnement sur voirie le long de l'avenue de la Gare.



L'insertion du Val'Tram au niveau du terminus à La Bouilladisse implique certes la suppression du parking l'Olivier de 25 places le long du Chemin de Magné ainsi que des 9 places de stationnement au pied de la résidence « Le Chat ». Les 30 places non matérialisées au niveau du parking Le Boulodrome sont également impactées. Ces places ne sont pas restituées, car l'objectif d'un projet de transport en commun est de favoriser le report modal et réduire l'usage du véhicule individuel.

Ceci étant, l'offre de stationnement dans le secteur reste au-dessus de la demande avec une réserve de capacité observée notamment au niveau des parkings Le Boulodrome et place de la libération. De plus, la création du parking Relais de 150 places (avec potentiel d'agrandissement en cas de demande importante) gratuits pour les usagers du Val'Tram et faciles d'accès permettra de ne pas ramener les flux véhicules des voyageurs sur cette offre de stationnement existante. En outre, la proximité d'une station tramway est une opportunité pour un commerce de proximité.

Pour le cas particulier de la pharmacie Caillac, on rappelle que l'offre de stationnement résiduelle desservant cette pharmacie est située dans un rayon d'une centaine de mètres au maximum. La première rangée de stationnement du parking Le Lorient (14 places dont une pour PMR) pourra éventuellement être transformée en stationnement courte durée en concertation avec la ville de La Bouilladisse. Cela évitera que des voitures ventouses empêchent les clients de la pharmacie de se garer au plus proche.

La maîtrise d'ouvrage étudie également la restitution des places PMR supprimées. Ces places seraient positionnées au niveau du parking Le Boulodrome, au plus proche de la pharmacie et du laboratoire d'analyses médicales (cf. Plans ci-dessous). Un cheminement piéton accessible est aménagé dans le cadre du Val'Tram le long de la plateforme du tramway. Il permettra un accès direct et sécurisé aux équipements de santé du centre-ville.

Il est rappelé que la réglementation impose de réserver 2% du nombre de places de stationnement pour les PMR pour toute installation destinée au stationnement automobile. Cette règle est largement respectée au vu du nombre de places de stationnement disponibles sur le parking Le Boulodrome qui est de 80 places.



### Stationnement PMR - Situation actuelle



### Stationnement PMR - Situation projet



#### Question n°52

Concernant la station "Campagne Valérie", quelles dispositions seront prises pour la réalisation des travaux pour respecter l'environnement et les riverains ?

La première mesure indispensable est la mise en sécurité : zones de travaux bien délimitées, sécurisées avec des emprises contrôlées régulièrement. Les circulations piétonnes au niveau du carrefour avec l'avenue Marcel Paul seront balisées et les accès chantier par engins seront clairement indiqués, les manœuvres seront assistées par un homme trafic.

Comme le prévoit l'article R 122-5 du code de l'environnement, les impacts environnementaux liés à la réalisation des travaux ont fait l'objet d'une analyse détaillée dans l'étude d'impact et ont conduit à la définir de mesures pour éviter, réduire voire compenser ces impacts (cf. pièce 4-A du Dossier d'Autorisation Environnementale). L'ensemble de ces mesures a ensuite été retranscrit dans le Dossier de Consultation des Entreprises, sous la forme d'un Cahier des Clauses Environnementales de Chantier (CCEC). Ce CCEC est spécifiquement adapté aux enjeux du projet et reprend tous les engagements du maître d'ouvrage en matière de protection de l'environnement. On peut noter en particulier la prescription de mesures concernant la réduction contre le bruit et les émissions de poussières, la gestion des déchets, la protection des milieux naturels et de la ressource en eau etc.

#### Question n°53

Les travaux impacteront-ils l'accès à la galerie du parking des Terres rouges et au parking lui-même, avenue E.Rougier 13400 Aubagne où la pétitionnaire tient un commerce (hammam) ?

Les travaux de l'avenue E. Rougier seront organisés en plusieurs phases. Après les déviements de réseaux intervenus en 2022/2023, une première phase consistera à élargir la voie existante pour lui permettre d'accueillir la plateforme tramway.

L'organisation des travaux d'élargissement et le phasage projeté tiendront compte de la contrainte du maintien d'une circulation partagée (véhicule léger exceptionnel et piétons) entre le soutènement provisoire et les façades, durant tout le chantier. La largeur sera au minimum de 2,80 m. Cette circulation partagée est conservée de l'impasse de la berge jusqu'à l'entrée du parking. Les livraisons seront donc possibles pour le maintien des activités. Une zone de retournement sera aménagée au niveau de l'entrée du parking. Les stationnements seront interdits.

Après réalisation de l'élargissement, les aménagements en surface suivront. Là aussi ces phases travaux permettront un accès limité en VL et permanent aux piétons.

Les usagers des commerces auront la possibilité d'aller se garer au parking du marché, situé av. Gabriel Péri à 4 min à pied.

#### Question n°54

Est-il prévu une indemnité de compensation pour la dévalorisation du bien immobilier ?

Le projet consiste en une réhabilitation d'une ancienne voie ferrée mise en service dans les années 1860.

La ligne a été exploitée par la SNCF jusque dans les années 1980. Suite à l'arrêt de l'exploitation, cette voie ferrée est restée présente dans les différents documents d'urbanisme (POS, PLU, PLUi) et documents de programmation (PDU, SCOT). Les installations (rails, aiguillage) n'ont été que partiellement démontées. Cet ouvrage public était préexistant à l'installation des riverains et identifiable.

La Métropole ne prévoit pas d'indemnisation de compensation pour les riverains au titre d'une perte potentielle de valeur vénale du bien immobilier par rapport à la situation antérieure telle que décrite.

Cependant, la Métropole s'engage à traiter au cas par cas les situations particulières pour mettre en place des dispositifs (pare vue, écran, pose anti vibratile ...) permettant de limiter les gênes de voisinage, en particulier au droit des stations.



## 2.6. STATIONNEMENT

### 2.6.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
89	89	0

Cette thématique concerne aussi bien le dossier DUP que le dossier DAE

Contributions numéros : @5, @13, @18, E50, @60, @61, @89, @123, @126, @136, @163, @167, @170, @232, E235, @240, @248, R252, @263, @264, @265, E267, R277, R280, @304, @338, R446, @491, @494, @502, @518, @582, @763 (Collectif),

### 2.6.2. Observations formulées

Nous distinguons plusieurs types de stationnements pouvant accueillir les véhicules légers, les PMR, les Vélos et cycles, les « Déposes minute ».

Les contributions du public portent une interrogation principale sur le nombre insuffisant d'emplacements de stationnement et la faculté d'élargissement de l'offre prévue initiale.

Les emplacements dédiés aux PMR, aux vélos, les places dédiées à la recharge de voitures électriques conduisent à des questionnements et avis du public.

### 2.6.3. Questions au maître d'ouvrage

#### A Véhicules

##### Question n°55

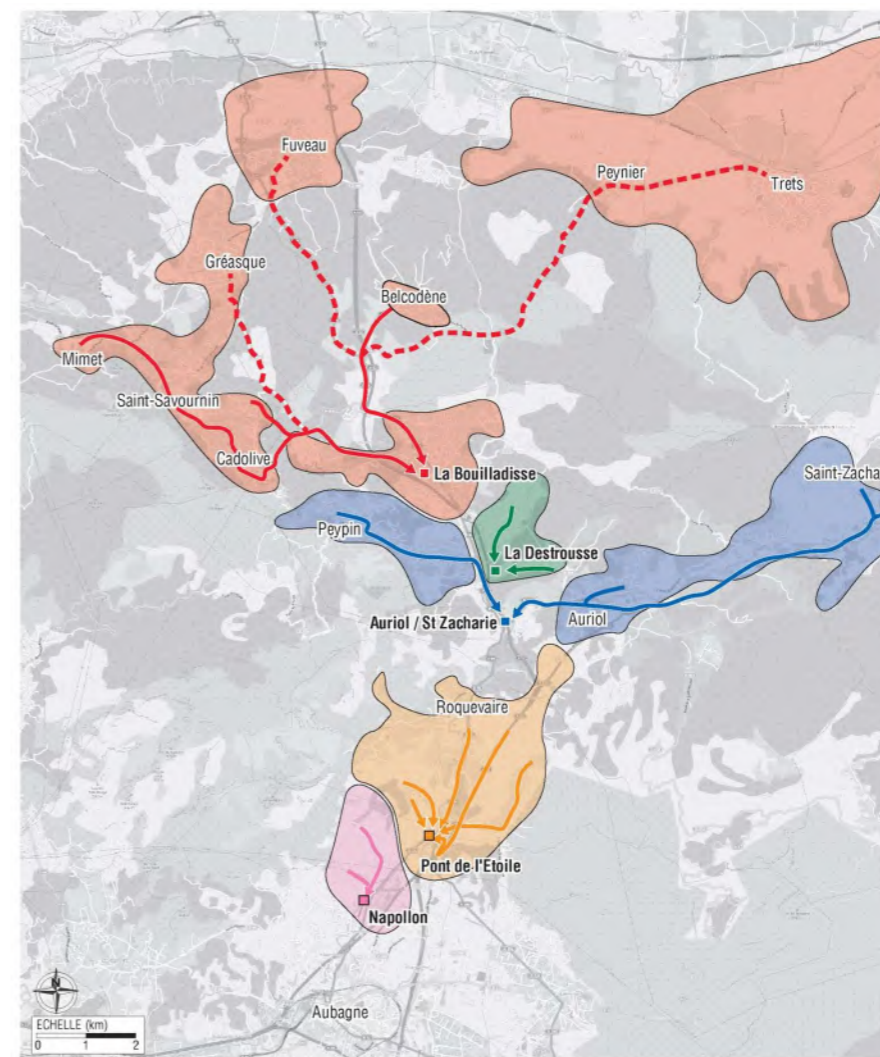
Comment le nombre d'emplacements de stationnement est-il déterminé pour chacune des stations (y compris pour la gare d'Aubagne), et quelles sont les mesures prises pour réduire les incidences vis-à-vis des commerces ?

L'évaluation des besoins en places de stationnement permettant de dimensionner les P+R de la ligne a été réalisée par le croisement de deux approches :

- Une méthode par ratios sur le poids des bassins versants : le besoin en nombre de places des P+R est évalué sur la base du nombre d'habitants des bassins versants et de ratios classiquement utilisés par le bureau d'étude pour le dimensionnement de parc relais ;
- Une méthode s'appuyant sur les projections de fréquentation aux arrêts. Le nombre de montées "tous modes" à destination d'Aubagne par station (tenant compte des projets de développement identifiés à l'horizon de la mise en service du Val'Tram), est réparti selon les quatre principaux modes de rabattement (marche, vélo, transports collectifs et automobiles) en fonction du poids des bassins de pertinence de chaque mode :
  - Les usagers se rabattant par les transports collectifs sont quantifiés par le modèle de trafic et retranchés au nombre de montées tous modes ;
  - Le poids du bassin de pertinence pour le rabattement piétons (par rapport au nombre total d'habitants desservis) est directement appliqué au nombre de montées pour déterminer le nombre d'usagers se rabattant par la marche ;
  - Pour le bassin de pertinence d'un rabattement en vélo, seuls 10% des usagers ont été considérés comme se rabattant en vélo (le reste privilégiant la voiture étant donnée la très faible contrainte sur l'automobile) ;

- le reste des usagers se rabat sur la station par l'automobile, à 70% comme conducteur et 30% comme passager déposé. Le nombre "d'automobiles conducteurs" représente le besoin en stationnement.

Les bassins versants sont illustrés ci-dessous :



Les études ont conduit à la définition des jauges suivantes :

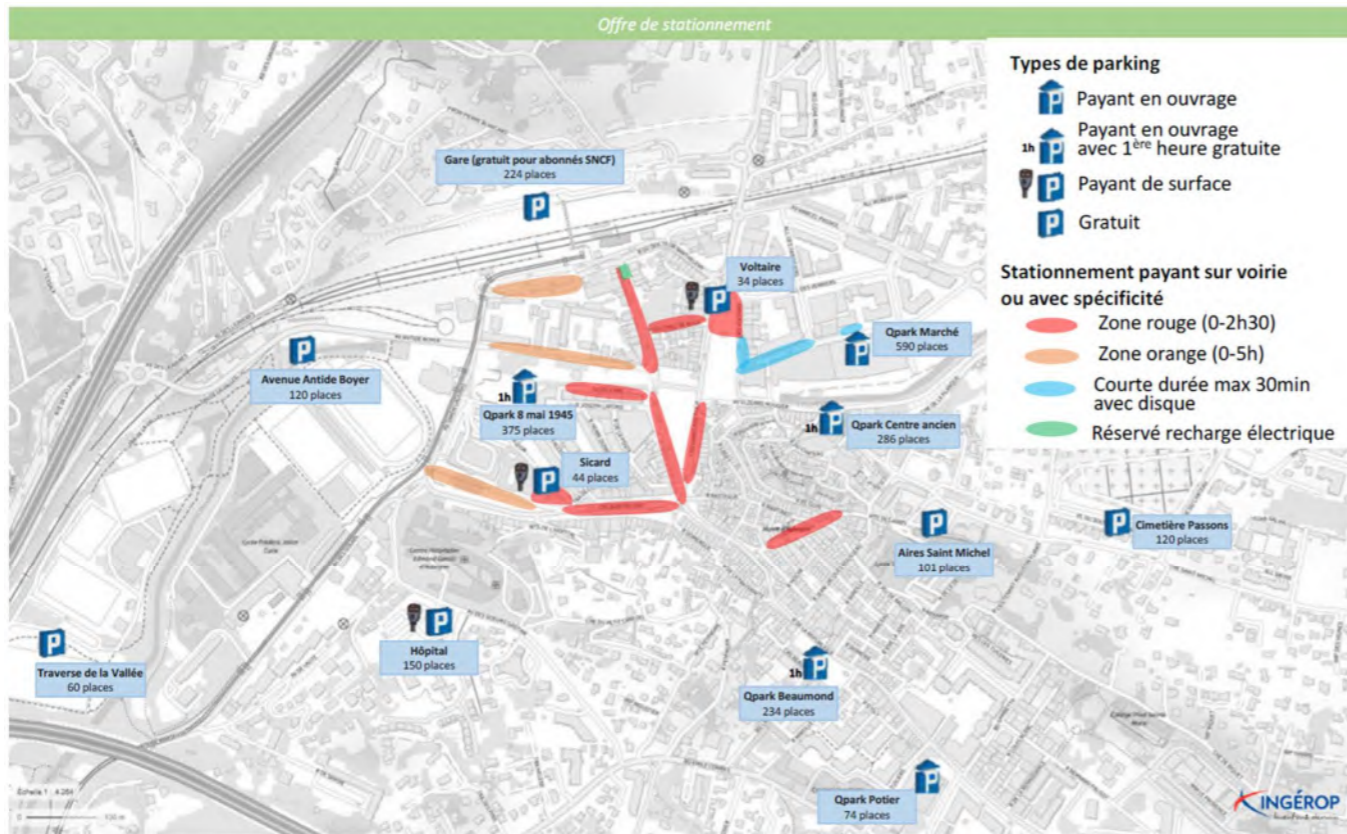
- **Station de la Bouilladisse** : Le poids du bassin versant est estimé à près de 9 000 habitants. Le besoin est d'environ 150 places, soit environ 2,3 places pour 100 habitants.
- **Station La Destrousse** : Le poids du bassin versant est estimé à 7 000 habitants. Le besoin est évalué entre 50 et 100 places. Or, au regard des contraintes d'accessibilité du P+R et notamment du tourne à gauche de la RD96 Nord vers la D45c, la capacité du parking est ramenée à 20 places, soit 0,3 places pour 100 habitants. Le bassin versant, notamment en provenance de la commune de Peypin sera orienté vers le P+R d'Auriol Saint Zacharie.
- **Station Auriol / Saint-Zacharie** : Le poids du bassin versant est estimé à 13 000 habitants. Le besoin est évalué entre 100 et 200 places. Ce parking est dimensionné pour accueillir également le report en provenance de La Destrousse. La capacité du parking est établie à 200 places, soit 1,5 places pour 100 habitants.
- **Station Pont de l'Etoile** : Le poids du bassin versant est estimé à 6 300 habitants, sans compter les habitants desservis par les stations Roquevaire et le Barbouillet. Le besoin quotidien est évalué entre 50 et 100 places. La localisation de la station aux portes d'Aubagne peut amener à une occupation plus forte du P+R lors des événements. Aussi, une capacité de 100 places a été retenue, soit 1,6 places pour 100 habitants.



- **Station Napollon :** Le poids du bassin versant est limité à 1500 habitants. Les emprises foncières disponibles sont situées sur des terrains peu perméables entre la D44e et la D96. Pour ces raisons, une capacité de 20 places a été fixée, soit 0,9 places pour 100 habitants.

Pour les stations sans P+R, l'objectif a été de restituer au maximum les places de stationnement existantes.

La Gare d'Aubagne dispose d'un parking relais de 224 places. Le projet Val'Tram ne prévoit pas l'agrandissement de ce parking. En effet, l'offre globale de stationnement en centre-ville d'Aubagne, représentée sur la carte ci-dessous, n'est pas utilisée à 100%. En particulier pour les usagers souhaitant prendre les transports en commun en gare d'Aubagne, la Métropole travaille sur la possibilité d'utiliser les capacités encore disponibles du parking du 8 mai, situé à proximité immédiate.



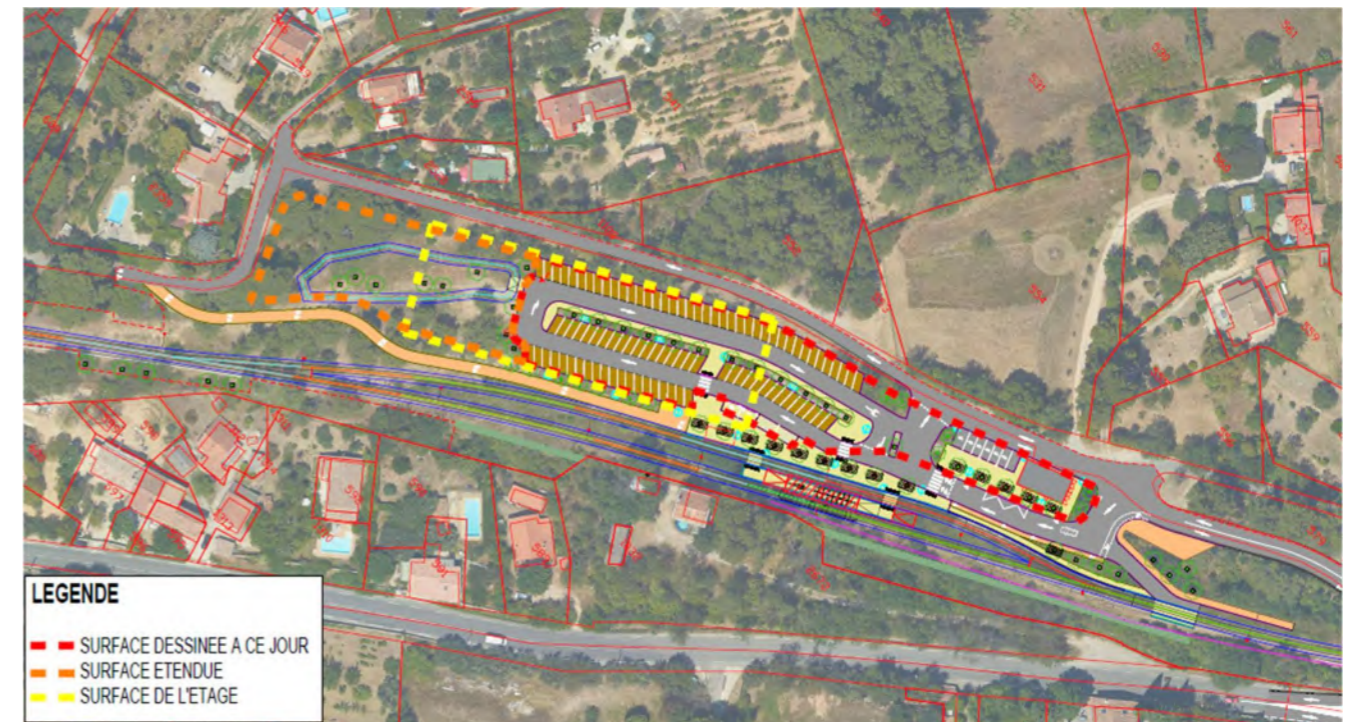
#### Question n°56

Existe-t-il une réserve foncière permettant un accroissement de places de stationnement au niveau des parkings et "poches" de stationnement et à quelle échéance sera-t-il déterminé en grandeur réelle la suffisance ou l'insuffisance des parcs relais et des "poches" de stationnement ?

La Métropole dispose de réserve foncière pour étendre 4 zones de stationnement du projet. Si les besoins étaient conséquents, un étage supplémentaire pourrait être ajouté. L'insuffisance des parkings relais sera constaté en temps réel par l'exploitant de la ligne de tramway qui dispose de caméras de surveillance sur les différents sites. La Métropole s'engage également à faire des relevés sur les poches de stationnement pour envisager l'extension des capacités le plus rapidement possible en cas de constat de saturation.

Ci-dessous le tableau et les plans des extensions possibles.

	Pont de l'Etoile	Auriol-Saint Zacharie	La Destrousse	La Bouilladisse
Surface du projet actuel (m <sup>2</sup> )	3440	5425	710	5280
Surface disponible pour l'extension (m <sup>2</sup> )	1880	1120	1940	2330
	+ 50 %	+ 20 %	+ 270 %	+45 %
Surface disponible pour la réalisation d'un étage supplémentaire (m <sup>2</sup> )	2870	4580	x	4720
	+ 80 %	+85 %	x	+90 %

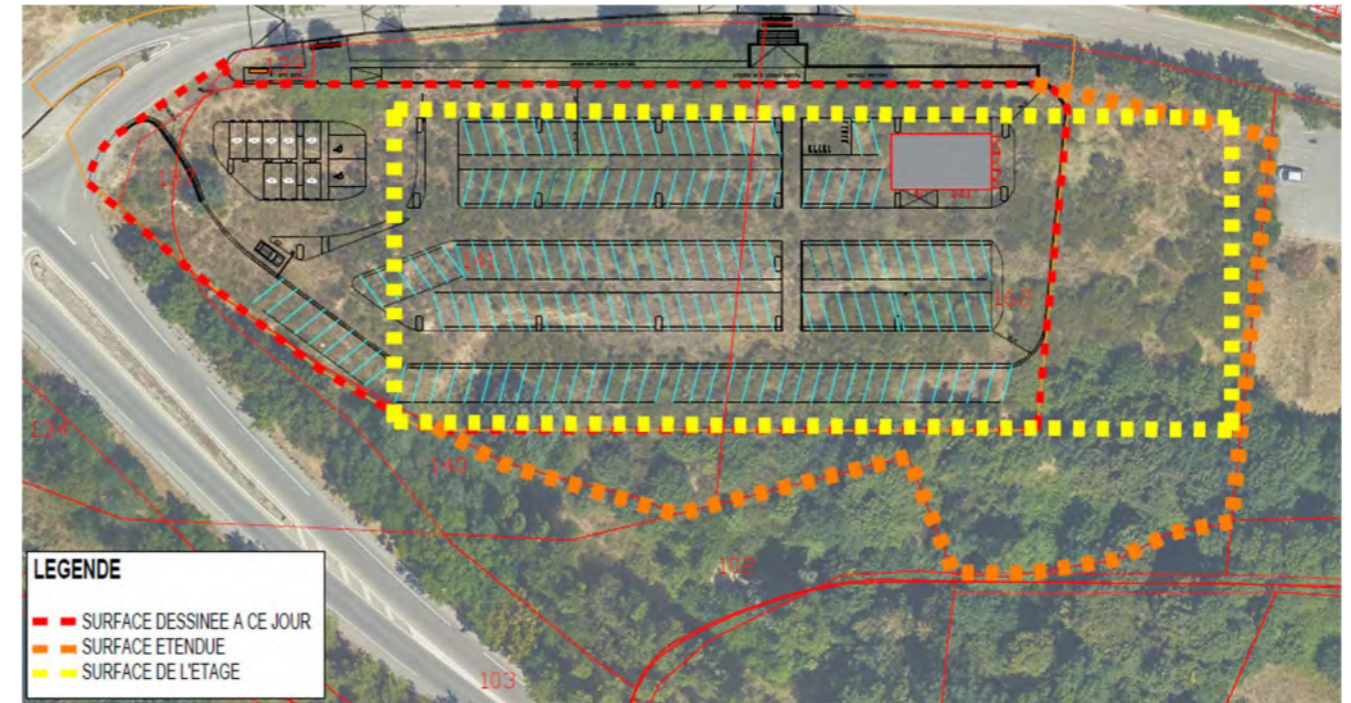


Pont de l'Etoile





Auriol Saint-Zacharie



La Bouilladisse



La Destrousse

**Question n°57**

Quelles sont les dispositions prévues pour le financement des travaux ultérieurs d'élargissement de l'offre de stationnement ?

Le financement des travaux ultérieurs d'élargissement de l'offre de stationnement devra faire l'objet de nouveaux crédits à imputer sur le budget Annexe Transport, doté actuellement de 300 M€ par an en investissement. Ces travaux d'un montant relativement modeste seront programmables par la Métropole.

**B PMR**

**Question n°58**

Combien de places de stationnement réservées PMR sont prévues dans chaque parc relais et « poches » de stationnement ?

Le projet prévoit 2% de places PMR, soit 13 places réparties sur les 5 parking :

- Napollon : 1 / 20 pl. ;
- Pont de l'Etoile : 2 / 100 pl. ;
- Auriol / Saint Zacharie : 4 / 200 pl. ;
- La Destrousse : 2 / 22 pl. ;
- P+R La Bouilladisse : 4 / 150 pl..



Quelle solution envisagez-vous pour maintenir les emplacements de stationnement, pour la clientèle de la pharmacie et des établissements de santé (dentiste, kinésithérapeute) notamment PMR au début de la voie « Chemin de Magné » (La Bouilladisse) au droit de ces établissements ?

L'offre de stationnement à proximité immédiate de la station La Bouilladisse est constituée actuellement de plusieurs parkings et poches de stationnement :

- Le parking de « l'Olivier » situé le long du chemin de Magné sur les emprises de la future station. Il est composé de 25 places de stationnement (dont une pour PMR) courte durée (2h maximum avec horodateur) ;
- Une poche de stationnement au pied de la résidence « LE Chat » de 9 places dont une réservée au PMR ;
- Le parking « Le Boulodrome » situé entre les emprises de la voie de Valdonne et l'avenue de la Gare d'une capacité de 111 places incluant une poche de stationnement « non marquée » de 30 places située à l'Est de la résidence « Le Chat » au nord ;
- Le parking « Le Lorient » à l'ouest du chemin de la Mairie qui offre 44 places dont une réservée au PMR ;
- Un peu plus au nord un parking est situé place de la libération (face à la Mairie) et offre 26 places de stationnement courte durée limitée à 2h ;
- Du stationnement sur voirie le long de l'avenue de la Gare.



L'insertion du Val'Tram au niveau du terminus à La Bouilladisse implique certes la suppression du parking l'Olivier de 25 places le long du Chemin de Magné ainsi que des 9 places de stationnement au pied de la résidence « Le Chat ». Les 30 places non matérialisées au niveau du parking Le Boulodrome sont également impactées. Cependant l'offre de stationnement dans le secteur reste au-dessus de la demande avec une réserve de capacité observée notamment au niveau des parkings Le Boulodrome et place de la libération. De plus, la création du parking Relais de 150 places (avec potentiel d'agrandissement en cas de demande importante) gratuits pour les usagers du Val'Tram et faciles d'accès permettra de ne pas ramener les flux véhicules des voyageurs sur cette offre de stationnement existante.

La maîtrise d'ouvrage étudie également la restitution des places PMR supprimées. Ces places seraient positionnées au niveau du parking Le Boulodrome, au plus proche de la pharmacie et du laboratoire d'analyses médicales (cf. Plans ci-dessous). Un cheminement piéton accessible est aménagé dans le cadre du Val'Tram le

long de la plateforme du tramway. Il permettra un accès direct et sécurisé aux équipements de santé du centre-ville.

Il est rappelé que la réglementation impose de réserver 2% du nombre de places de stationnement pour les PMR pour toute installation destinée au stationnement automobile. Cette règle est largement respectée au vu du nombre de places de stationnement disponibles sur le parking Le Boulodrome qui est de 80 places.





## C Vélos et cycles

### Question n°59

Quelles sont les stations qui seront dotées d'abris vélos sécurisés et quelle sera la capacité des points de stationnement avec arceaux et des abris sécurisés ? Suivant quels critères, certaines stations pourront bénéficier de ces abris ?

Les stations équipées de box vélos sécurisés de 20 places sont Campagne Valérie, Pont de l'Etoile, Roquevaire, Auriol-Saint Zacharie, La Destrousse, La Chapelle et La Bouilladisse, soit 140 emplacements prévus en box sécurisé.

Les stations suivantes sont équipées d'arceaux vélos permettant le stationnement de 10 vélos, à savoir : Les Défensions, Napollon, Roquevaire, La Chapelle, La Bouilladisse et le P+R de La Bouilladisse, soit 60 emplacements supplémentaires.

Au total, 200 places seront disponibles sur l'ensemble du projet.

### Question n°60

Est-il prévu l'installation de bornes de recharge pour les voitures et les vélos électriques ? (Alimentation par panneaux solaires par exemple)

Les parkings relais sont équipés à hauteur de 5% des places de stationnement voiture avec des bornes de recharge électrique. 20% des places sont également pré-équipées comme la réglementation l'exige.

28 places de stationnement sont équipées de bornes de recharge de véhicules électriques réparties dans les P+R et poches de stationnement du projet, à savoir :

- Napollon : 2 places (dont 2 accessibles PMR) ;
- Pont de l'Etoile : 6 places (dont 1 réservée aux PMR) ;
- Auriol Saint-Zacharie : 10 places (dont 1 réservée aux PMR) ;
- La Destrousse : 2 places (dont 2 accessibles aux PMR) ;
- La Bouilladisse : 8 places (dont 1 réservée aux PMR).

Les box vélos sécurisés métropolitains ne permettent pas aujourd'hui la recharge des vélos électriques. Toutefois ces équipements "légers" (type container) évoluent et les prochains modèles seront peut-être à même de le proposer.

### Question n°61

Des aménagements dédiés au stationnement des motos et autres deux roues motorisées sont-ils prévus dans stations et notamment Napollon et La Destrousse ?

A ce stade, les emplacements relatifs au deux roues motorisées n'ont pas été intégrés dans les parkings et les poche de stationnement (Napollon / La Destrousse). Cet élément pourra être repris par les entreprises de travaux lors de la réalisation des parkings relais et des poches de stationnement.

## D Dépose minute

### Question n°62

Est-il prévu 2 emplacements "dépose minute" à proximité du cabinet médical, cours Voltaire ?

Il est bien prévu deux places de stationnement devant le cabinet médical. Le statut "dépose minute" ou "place à durée limitée" sera attribuée par la commune, compétente pour la mise en place de la politique de stationnement sur voirie.

### Question n°63

Est-il prévu ou peut-on prévoir l'aménagement d'un emplacement "dépose minute" pour faciliter l'accès, dans chaque station ?

Des déposes minutes sont prévus dans les P+R et poches de stationnements mais aussi à la station de Roquevaire. Seules les stations de Campagne Valérie, Barbouillet et La Chapelle n'en possèdent pas en péri-urbain. Toutefois, pour la station La Chapelle, le dépose minute pourra s'organiser à partir de l'espace public présent devant l'école primaire et le stade de La Bouilladisse, à proximité immédiate de la station.

### Question n°64

Quel dispositif est prévu pour s'assurer de l'usage exclusif des stationnements par les utilisateurs du Val tram ?

Les 3 parkings relais seront libres d'accès pour les usagers. En cas de saturation des P+R lié à un autre usage, la métropole mettra en place un système de contrôle d'accès pour s'assurer qu'ils resteront réservés uniquement aux usagers des transports en commun. Quant aux deux poches de stationnement elles seront libres d'accès.

### Question n°65

Collectif des Habitants du Garlaban Quartier des Solans – Longuelance – la Durande – Les Arnauds (49 contributeurs)

Justifier de l'offre de stationnement Station Napollon & station Barbouillet ?

Comme précisé dans la réponse à la question 55, le P+R de la station Napollon a été dimensionné de la façon suivante :

- Station Napollon : Le poids du bassin versant est limité à 1500 habitants. Les emprises foncières disponibles sont situées sur des terrains peu perméables entre la D44e et la D96. Pour ces raisons, une capacité de 20 à 30 places a été fixée.
- Pour la station Barbouillet, le bassin versant concerné est le même que celui de la station Pont de l'Etoile. Les usagers seront donc incités à se rendre sur ce parking relais (fléchage directionnel).



## 2.7. PROBLEMES FONCIERS

### 2.7.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
4	4	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DUP

Contributions numéros : R76 (AUBA-A-4) (Particulier), @333- (Particulier), @324 (Particulier), @310 (Particulier)

### 2.7.2. Observations formulées

Très peu de contributions évoquant un problème foncier au-delà de la dépréciation potentielle de la valeur du bien immobilier. Un besoin d'information de requérants s'inquiétant de l'achat possible de parcelle (s) se manifeste.

### 2.7.3. Questions au maître d'ouvrage

#### Question n° :66

MR MME LAURENT Marc & Régine 38 av Roger Salengro 13400 Aubagne

Riverains à Aubagne qui doit céder une partie de son terrain.

Toutefois n'apparaît pas dans le Tableau 1 : Bilan foncier du projet en date du 26/03/2022 (Dossier d'enquête publique - Volume 2 : Dossier d'Autorisation Environnementale - Pièce 3 (PJ n°3) : Justificatif de la maîtrise foncière - 1. Bilan foncier)

Qu'en est-il de l'acquisition de ces 2 parcelles à Aubagne ?

Il ne s'agit pas d'une acquisition de parcelles mais d'une régularisation foncière, raison pour laquelle ces parcelles n'apparaissent pas dans le tableau du bilan foncier.

En effet, les deux parcelles en question (n° BH0021 et n° BH0020) sont limitrophes de la parcelle n° BH0451 supportant l'ancienne voie de Valdonne, propriété Métropole Aix-Marseille Provence comme le montre le plan ci-dessous.



La réalisation de la voie verte en parallèle de la voie de tramway sur cette zone se fait bien dans les limites de propriété de la Métropole. Un bornage amiable contradictoire réalisé en date du 02 décembre 2022 par un cabinet géomètre membre de l'Ordre des géomètres-experts a confirmé ce point. Les deux propriétés privées ont par ailleurs leurs clôtures de jardin érigées sur ce foncier métropolitain. La réalisation de la voie verte du Val'Tram au droit de ces deux parcelles nécessite le déplacement des clôtures pour la libération du foncier métropolitain.

La Maitrise d'ouvrage a rencontré les propriétaires des deux parcelles concernées pour évoquer cette situation et trouver une solution la moins impactante.

#### Question n°67

Communication du Tableau 1 « Bilan foncier du projet » actualisé depuis le 26/03/2022

Ci-dessous le tableau du bilan foncier du projet remis à jour.

Commune	N°cadastral	Surface	Propriétaire à date	EMPRISE (en m2)	RELIQU AT (en m2)	Acquise (A) A acheter (AA)
Aubagne	BE602	3 182	AMPM	3 182	0	A
Aubagne	BE604	1 389	AMPM	1 389	0	A
Aubagne	CM335	50	Mme HODE	50	0	AA
Aubagne	CM336	1 940	Mme BAGNIS Anne Marie Pierrette ép. VIVIEN & Mme BAGNIS Joelle Augusta ép.LUBRANO	1 080	860	AA
Aubagne	CM337	45	Mme JULIEN Daniele Marie Jeanne	45	0	AA
Aubagne	CM509	1 060	Ville d'Aubagne	1 060	0	A
Aubagne	AL102	318	AMPM	318	0	A
Aubagne	AL317	1 046	AMPM	1 046	0	A
Aubagne	AL326	1 883	AMPM	1 883	0	A
Aubagne	AM608	1 100	AMPM	1 100	0	A
Aubagne	AN310	4 635	AMPM	4 635	0	A
Aubagne	BE323	6 180	AMPM	6 180	0	A

Commune	N°cadastral	Surface	Propriétaire à date	EMPRISE (en m2)	RELIQU AT (en m2)	Acquise (A) A acheter (AA)
Aubagne	BH450	7 895	AMPM	7 895	0	A
Aubagne	BH451	409	AMPM	409	0	A
Aubagne	BH452	236	AMPM	236	0	A
Aubagne	BH70	55	AMPM	55	0	A
Aubagne	BH76	30	AMPM	30	0	A
Aubagne	BH77	425	AMPM	425	0	A
Aubagne	CM114	3 000	AMPM	3 000	0	A
Aubagne	CN1108	170	AMPM	170	0	A
Aubagne	CN2671	18 149	AMPM	18 149	0	A
Aubagne	CN580	1 680	AMPM	1 680	0	A
Aubagne	CN608	6 330	AMPM	6 330	0	A
Aubagne	CN754	4 220	AMPM	4 220	0	A
Aubagne	CN837	1 050	AMPM	1 050	0	A
Auriol	MA92	1 272	M & Mme LE HUAN / NGUYEN	111	1 161	AA
Auriol	HL48	11 082	AMPM	11 082	0	A
Auriol	HL94	22 241	AMPM	22 241	0	A
Auriol	MA90	9 828	AMPM	9 828	0	A
Auriol	MB40	8 662	AMPM	8 662	0	A
Auriol	MB42	495	AMPM	495	0	A
La Destrousse	AI23	820	AMPM	820	0	A
La Destrousse	AI25	1 873	AMPM	1 873	0	A
La Destrousse	AI22	569	AMPM	569	0	A

Commune	N°cadastral	Surface	Propriétaire à date	EMPRISE (en m2)	RELIQU AT (en m2)	Acquise (A) A acheter (AA)
La Bouilladisse	BM137	80	Mme PLANE Huguette	80	0	AA
La Bouilladisse	BM139	55	CD13	55	0	AA
La Bouilladisse	BM140	429	CD13	429	0	AA
La Bouilladisse	BM141	3 930	Mme PLANE Huguette	3 930	0	AA
La Bouilladisse	BM142	769	Mme LONG Catherine et Mr DUPUIS André	11	758	AA
La Bouilladisse	BM162	4 579	Mme PLANE Huguette	2 735	1 844	AA
La Bouilladisse	AZ13	746	AMPM	746	0	A
La Bouilladisse	AZ37	185	AMPM	185	0	A
La Bouilladisse	AZ38	112	AMPM	112	0	A
La Bouilladisse	AZ44	10 331	AMPM	10 331	0	A
La Bouilladisse	BA12	15 457	AMPM	15 457	0	A
La Bouilladisse	BA7	293	AMPM	293	0	A
La Bouilladisse	BB106	3 472	AMPM	3 472	0	A
La Bouilladisse	BB107	1 052	AMPM	1 052	0	A
La Bouilladisse	BD106	4 414	AMPM	4 414	0	A
La Bouilladisse	BE120	7 763	AMPM	7 763	0	A
La Bouilladisse	BE682	5 251	AMPM	5 251	0	A
La Bouilladisse	BM98	17 507	AMPM	17 507	0	A
Roquevaire	AB1	991	AMPM	991	0	A
Roquevaire	AB240	4 785	AMPM	4 785	0	A
Roquevaire	AC246	4 223	AMPM	4 223	0	A
Roquevaire	AD119	6 617	Ville de Roquevaire	101	6 516	AA

Commune	N°cadastral	Surface	Propriétaire à date	EMPRISE (en m2)	RELIQU AT (en m2)	Acquise (A) A acheter (AA)
Roquevaire	AD159	6 129	AMPM	6 129	0	A
Roquevaire	BL117	3 505	AMPM	3 505	0	A
Roquevaire	BL118	400	AMPM	400	0	A
Roquevaire	BL131	10 210	AMPM	10 210	0	A
Roquevaire	BL146	127	AMPM	127	0	A
Roquevaire	BL148	582	AMPM	582	0	A
Roquevaire	BN131	3 865	AMPM	3 865	0	A
Roquevaire	BN165	9 755	AMPM	9 755	0	A
Roquevaire	BN167	229	AMPM	229	0	A
Roquevaire	BR57	11 767	AMPM	11 767	0	A
Roquevaire	BT196	2 210	AMPM	2 210	0	A
Roquevaire	CS24	6 460	AMPM	6 460	0	A
Roquevaire	CS31	9 260	AMPM	9 260	0	A
Roquevaire	CS5	2 280	AMPM	2 280	0	A
Roquevaire	CS51	1 254	AMPM	1 254	0	A
Roquevaire	CS82	4 540	AMPM	4 540	0	A
Roquevaire	CS83	552	AMPM	552	0	A

La volonté de la Métropole est de favoriser au maximum le traitement amiable avec les propriétaires privés. L'acquisition de la parcelle CM337 située à Aubagne a été abandonnée. En effet, aucun accord n'a pu être trouvé avec la propriétaire et les études détaillées ont montré que le projet peut être réalisé sans avoir besoin de cette emprise de 45 m<sup>2</sup>.

Pour la grande majorité des autres parcelles à acquérir, les discussions amiables avec les propriétaires ont avancé ainsi que les procédures de transfert de propriété. Les signatures de la majorité des actes de vente sont programmées sur la fin de l'année 2023.



## 2.8. AMENAGEMENT CYCLABLES

### 2.8.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
54	54	0

Cette thématique concerne aussi bien le dossier DUP que le dossier DAE

Contributions numéros : 8, 38, 49, 51, 53, 59,61, 64,92, 112, 123, 124, 155, 162, 215, 218, 226, 264, 266, 269, 283, 327, 405, 429, 500, 522, 539, 544, 545, 552, 563, 573, 577, 584, 695, 718, 737, 742, 751, 766, 767, 769, 783, 786, 787, 793, 816, 864, 865, 875, 898, 899, 910.

### 2.8.2. Observations formulées

L'opportunité de créer des aménagements cyclables le long de la voie Valdonne est posée par un nombre important de pétitionnaires.

L'intégration de pistes cyclables au projet s'avère particulièrement pertinente pour le public.

À ce titre, les questionnements portent, d'une part, sur les aménagements de voies cyclables à Aubagne et, d'autre part, sur le parcours Aubagne/ La Bouilladisse.

Par ailleurs, la question du transport des vélos dans les rames est récurrente.

Enfin, la réalisation d'une piste cyclable en direction de Marseille, le long de l'Huveaune est proposée.

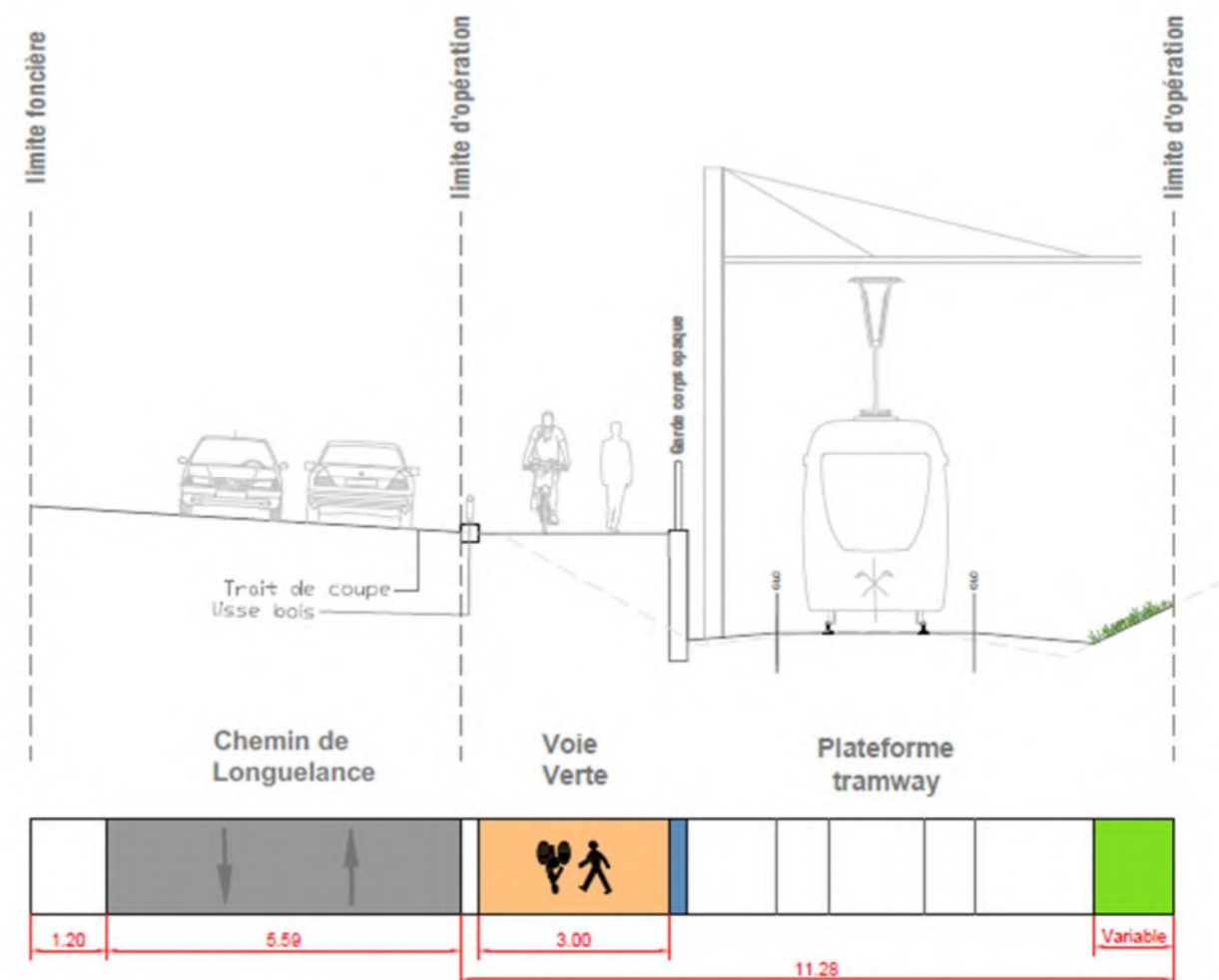
### 2.8.3. Questions au maître d'ouvrage

**Question n° 68 : Est-il prévu une piste cyclable en parallèle du Val'Tram ? Quel circuit ? Sur quelle distance ? L'accès aux stations sera-t-il facilité ?**

Un itinéraire cyclable est prévu dans le cadre du projet de la ligne 7 du plan vélo métropolitain. Cet itinéraire sera réalisé sur les voiries attenantes et reliera les stations du projet. Des aménagements sont prévus par le projet au niveau des parkings relais d'Auriol-Saint Zacharie et Pont de l'Etoile pour permettre cette continuité.

La voie vélo n'a pas pu être positionnée sur la voie ferrée car celle-ci a été conçue initialement pour permettre uniquement le passage d'un train en voie unique. La voie ferrée n'est donc pas assez large pour permettre d'insérer la voie de tramway et une voie cycle. De nombreux tronçons sont en talus ou avec des parois rocheuses attenantes. De nombreux ouvrages sont également présents sur lesquels il n'est pas possible d'insérer une voie cycle : 50 ponts et 2 tunnels de 100 et 200 m de long.

Un itinéraire sera réalisé en parallèle de la voie de tramway entre les stations Campagne Valérie et Napollon pour créer une perméabilité piétonne et cycle aujourd'hui totalement inexistante entre le centre urbain dense d'Aubagne et ses quartiers périphériques en cours de densification (Napollon, Les Solans et le chemin de Longuelance). Aujourd'hui ces quartiers sont enclavés puisque l'autoroute A 50 et la voie ferrée coupent le centre-ville d'Aubagne de cette périphérie et qu'aucune offre de connexion piétonne ou cycle n'existe. La réalisation de ce tronçon de voie verte nécessite des travaux lourds pour un montant de près de 4 M€ : élargissement de la voie existante avec création de murs de soutènement, déplacement de mur de soutènement devant les appuis d'un ouvrage.

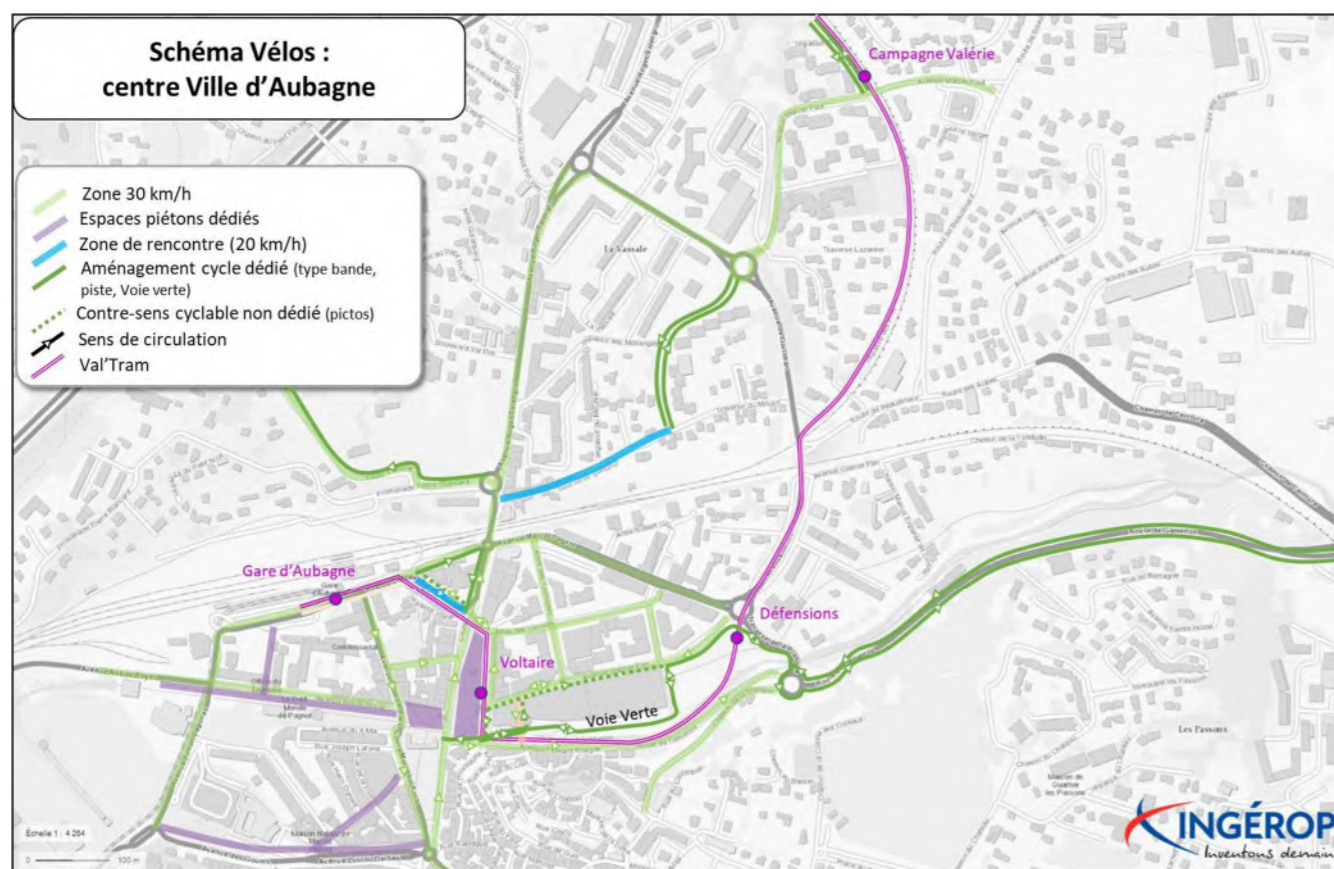


**Question n° 69 : Quels sont les aménagements de voies cyclables à Aubagne ? Quelle prévision de réalisation ?**

Plusieurs pistes cyclables sont présentes sur le territoire d'Aubagne dont principalement la piste en site propre reliant la zone d'activités de Pôle Alpha et au quartier de Saint-Mitre (1,2 km), la piste en site propre sur la route de la légion du rond-point Vaillant vers La Penne-sur-Huveaune (1,8 km) et le réseau de piste initié lors du confinement qui relie notamment le pôle d'échanges de la gare d'Aubagne à la place Agora de la zone des Paluds (5 km) permettant de rejoindre la zone d'activités en moins de quinze minutes.

De nombreux projets en cours de développement supporteront des itinéraires cyclables. En complément du Val'Tram, il est à noter que la création en cours du BUS+, bus à haut niveau de service, entre la gare d'Aubagne et Gémenos en passant par la Zone industrielle des Paluds s'accompagnera également de la création de pistes cyclables. Des études sont en cours telles que celle sur les rabattements vers le centre-ville à partir de la voie cyclable V65 favorisant les trajets domiciles-travail ou encore celle sur le réaménagement de la ZI Paluds intégrant un important volet de pistes cyclables. Ces projets s'appuient sur le Plan vélo Métropolitain élaboré en concertation avec les communes.

Le schéma Vélo prévu dans le centre-ville d'Aubagne en lien avec le Val'Tram est représenté ci-dessous :



La voie verte entre le centre-ville d'Aubagne et les Paluds est réalisée par la Métropole en lien avec les projets du Val'Tram et de la ligne de Bus+, avec une mise en service à horizon 2025-2024.

Les aménagements sur voirie communale sont en cours de déploiement par la commune : une zone 30 élargie sur le centre-ville a été mise en place. Les autres aménagements seront réalisés progressivement pour une mise en service complète à fin 2025, à la mise en service du Val'Tram.

**Question n° 70 : Une piste cyclable en direction de Marseille le long de l'Huveaune est-elle prévue ?**

Dans le cadre du plan Vélo Métropolitain, un itinéraire cyclable a bien été identifié entre Marseille et Aubagne, en partie le long de l'Huveaune.

La Métropole Aix-Marseille-Provence ayant la compétence voirie sur la commune de Marseille, porte un projet de voie verte sur les berges de l'Huveaune qui permettra de créer un axe cyclable sécurisé pour les habitants d'Aubagne et de la Penne sur Huveaune.

Sur les communes d'Aubagne et de la Penne sur Huveaune, la Métropole n'est pas compétente à aménager des pistes cyclables en dehors de l'emprise de tramway. En revanche elle travaille de concert avec ces deux communes afin de permettre la réalisation d'une voie verte qui relierait à terme le centre d'Aubagne à Marseille.

## 2.9. RISQUES TECHNOLOGIQUES

### 2.9.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
9	9	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DAE

Contributions numéros : 327(particulier), 539 (association), 545 (particulier), 584, 613, (particulier), 614 (autres), 742 (particulier), 763 (autres)

### 2.9.2. Observations formulées

Certains questionnent sur le devenir du conduit d'évacuation des déchets liquides toxiques et sur le risque lié à la canalisation non pris en compte (vibrations, pollution)

D'autres demandent que la canalisation soit enterrée.

### 2.9.3. Questions au maître d'ouvrage

#### Question n°71

**Peut-on envisager d'enterrer la canalisation ALTEO ?**

Le propriétaire de la canalisation porte un projet de démantèlement des parties aériennes de la canalisation à terme, mais postérieurement à la réalisation des travaux et de mise en service du tramway.

Aussi, les dévoiements de la canalisation ont été réduits au strict nécessaire car les contraintes techniques et financières sont particulièrement lourdes. Les dévoiements sont prévus sur 8 secteurs du tracé pour permettre l'insertion de certaines stations (double voie en lieu et place d'une voie simple). Ils se traduisent quasi-systématiquement par un enfouissement, soit un peu plus de 1300 ml enterrés.

## 2.10. RISQUES NATURELS

### 2.10.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
2	2	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DAE

Contributions numéros : 135 (particulier), 742

### 2.10.2. Observations formulées

Les observations portent sur la crainte d'une défiguration des massifs, des grillages de partout et pourtant le risque d'éboulis ou de chute de pierre n'est pas correctement évalué. Et sur l'inondation du parking des jardins d'Athéna suite au débordement du collecteur d'eau.

### 2.10.3. Questions au maître d'ouvrage

#### Question n°72 :

**Quelles sont les dispositions qui seront prises pour éviter une défiguration des massifs, tout en assurant la stabilité des talus ?**

Hormis les travaux de débroussaillage nécessaires pour réaliser les travaux, mais aussi dans le cadre des Obligations Légales de Débroussaillage, la végétation aux abords du projet ne sera pas affectée.

De plus, dans le cadre des travaux de stabilisation des talus, essentiellement concentrés sur le secteur entre Roquevaire et Auriol, les zones concernées sont situées dans les secteurs les moins accessibles de la voie et sont très peu visibles. Le débroussaillage est limité au strict nécessaire pour les travaux de stabilisation des talus composés essentiellement de clouage et filets sur les parois rocheuses et d'écrans pare bloc sur les versants inclinés.

#### Question n°73 :

**Est-il prévu des travaux sur la route de Valdonne à La Bouilladisse pour éviter les risques d'inondation ?**

La route de Valdonne représente un axe d'écoulement naturel pour le ruissellement et draine une partie importante de la zone urbaine de La Bouilladisse.

Le schéma pluvial en cours sur la commune a identifié le secteur comme problématique. Ce schéma, dont les conclusions sont prévues fin 2023, va proposer des aménagements à réaliser sur l'ensemble de la commune. Ces aménagements seront alors priorités pour une mise en place progressive sur le territoire.

Concernant le projet Val'Tram, toutes les dispositions nécessaires ont été prises pour ne pas engendrer de dysfonctionnements supplémentaires par rapport à l'état actuel. Ces éléments sont décrits dans l'étude d'impact.



## 2.11. CONDITIONS D'EXPLOITATION

### 2.11.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
126	126	0

Cette thématique concerne aussi bien le dossier DUP que le dossier DAE

Contributions numéros : @26, R75, E77, @89, E125, @126, @130, @136, @145, R179, @182, @224, @233, E235, @243, @248, R249, R252, @263 (ASL), @264, @266, E267, @270, R276, R283, @312, @316, E321, @338, @369, @445, @457, @480, E515 (parti politique), E525, @526, @529, @533, @539, @549, @566, @584, @585, @614 (CIQ), @632, @643, @695, @699, R726, R727, @763, @771, @783, @791, @797, @798, E806, E811, @852, @856, R895, R899, R906, R914

### 2.11.2. Observations formulées

Les expressions formulées ont pour sujet l'inadéquation des matériels roulants, insuffisance de capacité de transport des passagers, notamment aux heures de pointes, l'impossibilité de l'emport des vélos, l'inconfort dû au nombre réduit de places assises. Une préoccupation répandue porte sur les plages horaires et jours de disponibilité du service. La gratuité du transport via le Val'tram et des emplacements de stationnement, est une attente marquée.

### 2.11.3. Questions au maître d'ouvrage

#### Question n°74 :

**Pourquoi la ligne 8 reliant Aubagne à Saint-Zacharie par Roquevaire et Auriol va être supprimée ?**

La ligne 8, reliant St-Zacharie à la gare d'Aubagne via Auriol, Roquevaire, Pont de l'Étoile, devient terminus à Pont de l'Étoile en correspondance avec le Val'Tram à la station Auriol-St-Zacharie. Sa fréquence s'améliore passant à un bus toutes les 20 minutes. L'offre de transport pour la commune d'Auriol est donc renforcée avec 90 bus par jour contre 70 aujourd'hui (+20%). La section "Aubagne – Pont de Joux" de la ligne 8 est supprimée car elle est en doublon de l'itinéraire du Val'Tram.

Le Val'Tram apporte une meilleure offre pour la commune de Roquevaire, avec 120 tramways par jour, contre 62 bus par jour actuellement, soit + 90%. Les arrêts intermédiaires seront desservis par les services de Bus à la Demande en rabattement vers le Val'Tram.

Le secteur de Napollon disposera de 180 passages de tramway par jour, contre 62 bus actuellement, soit une augmentation de + 190%.

#### Périodes de fonctionnement

#### Question n°75 :

**Est-il prévu une desserte renforcée aux heures de pointe par un réseau bus pour les quartiers de Lascours et des plâtrières ?**

Ces quartiers sont desservis actuellement par le bus à la demande Zone 2. En fonction de la demande, il sera possible d'envisager des circuits fixes afin de permettre des rabattements sur le tramway à la station Roquevaire.

#### Question n°76 :

**Justifier les jours et horaires retenus pour les périodes de fonctionnement et quelles évolutions potentielles ?**

Le Val'Tram fonctionnera du lundi au samedi de 5h45 à 21h.

Les horaires ont été établis sur la base du fonctionnement de la ligne de tramway actuelle. Ces horaires couvrent une très large partie de la demande de transport puisqu'on enregistre des fréquentations très faibles sur les horaires de début et fin de journée, à mettre en regard des coûts à supporter par la collectivité.

Toutefois, les horaires sont revus régulièrement par l'exploitant du réseau pour répondre au mieux aux besoins des usagers.

#### Question n°77 :

**Les horaires des rames de tramway sont-ils en correspondance avec les horaires des TER en gare d'Aubagne ? Quelle disposition (convention, ...) pour assurer la pérennité de synchronisation des horaires entre SNCF et RTM/SPL Façonéo, notamment horaires d'hiver, horaires d'été ?**

La fréquence du Val'Tram en heure de pointe étant de 10 min, le temps d'attente et de transfert sera en moyenne de 5 min et au maximum de 10 min. La synchronisation des horaires avec ceux de la SNCF est donc beaucoup plus aisée qu'avec le réseau de bus et de car actuel qui propose une fréquence moindre et dont les horaires ne peuvent être garantis car ils dépendent des conditions de circulation.

Les horaires du tramway sont revus par l'exploitant deux fois par an, pour les horaires hiver (de septembre à juin) et été (juillet et août). La Métropole demandera à l'exploitant du réseau d'ajuster les horaires des tramways en fonction des horaires des TER et TER + en direction de Marseille à chaque production.

#### Question n°78 :

**Y aura-t-il un fonctionnement du Val'Tram jusqu'à 21h le week-end et les jours fériés et à quelle fréquence ?**

Le Val'Tram fonctionnera sur des horaires identiques à celui du réseau de transport d'Aubagne et notamment de la ligne de tramway actuelle, à savoir un fonctionnement du lundi au samedi de 5h45 à 21h. Toutefois, en fonction de la demande de transport, ces horaires pourront être étendus pour mieux répondre au besoin le soir, les week-end et jours fériés.

#### Capacité

#### Question n°79 :

**La capacité de transport est-elle suffisante ?**

L'adéquation de la capacité de transport peut être évaluée en croisant d'une part, les prévisions de fréquentation de la ligne tramway en périodes de pointe (à la mise en service puis à terme), et d'autre part, la capacité d'accueil disponible au sein du matériel roulant (dépendant du type de rame utilisé, ainsi que de la fréquence de la ligne lors des périodes de pointe de fréquentation).

A l'issue des études de modélisation et de prévisions de trafic, cette adéquation peut être évaluée au regard des éléments synthétisés ci-dessous :

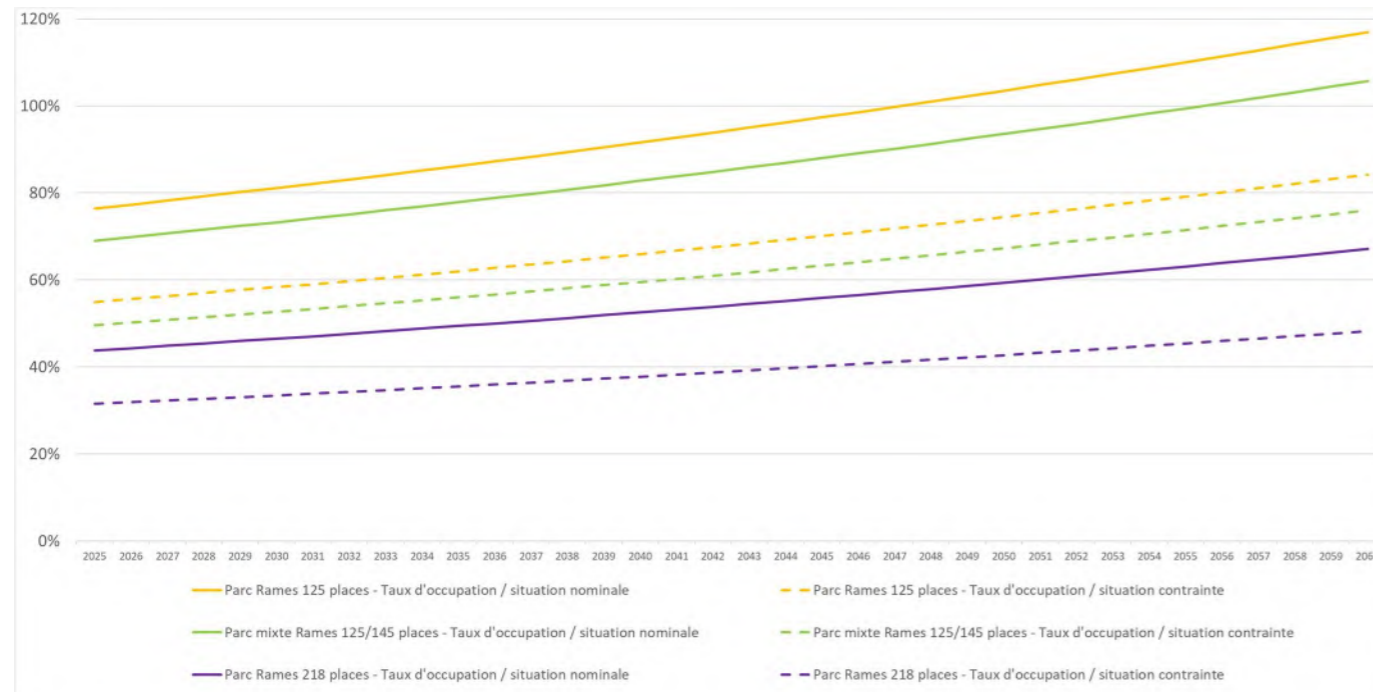
- Charge dimensionnante en « périodes de pointe (PP) » dans le sens le plus chargé, à savoir le matin (PPM) sur le tronçon Napollon->Campagne Valérie :
- 860 voyageurs estimés à la PPM en 2025 et 910 voyageurs en 2030, dont ~2/3 à l'heure de pointe maximale, soit une charge maximale d'environ 575 voyageurs/h en 2025 et 610 voyageurs/h en 2030
- Des perspectives de croissance annuelle de la fréquentation de l'ordre de +1,23%/an en moyenne sur la période 2025-2030 (source : Modèle Métropolis M13+)

- Une capacité du système de transport prévue à la mise en service 2025, selon l'intervalle de fréquence de 10 minutes en heures de pointe de :
  - Dans l'hypothèse du parc complet de rames existantes de 125 places (dont 26 assises), la capacité de transport est la suivante :
    - en situation "nominale" (à raison d'une densité de 4 passagers par m2) : 750 voyageurs / heure (125\*6)
    - en situation "contrainte" d'hyperpointe (à raison d'une densité de 6 passagers par m2) : 1040 voyageurs / heure
  - Dans l'hypothèse d'un parc mixte permettant d'affecter en heure de pointe 4 rames de 145 places (rames en cours d'acquisition) + 2 rames de 125 places, soit une capacité de transport de :
    - en situation nominale (4 passagers/m2) : 830 voyageurs / heure (4\*145+2\*125)
    - en situation contrainte d'hyperpointe (6 passagers/m2) : 1155 voyageurs / heure
  - Dans l'hypothèse, à terme, d'une conversion complète du parc avec des rames de plus de 30 m d'une capacité nominale de 218 places en situation nominale et 303 places en situation contrainte d'hyperpointe, soit une capacité de transport de :
    - en situation nominale : 1 310 voyageurs / heure (6\*218)
    - en situation contrainte d'hyperpointe : 1820 voyageurs / heure (6\*303)

**NB : la conception de l'infrastructure du Val'tram, notamment au niveau des quais de stations, intègre d'ores et déjà cette évolutivité possible à terme vers des rames de 33m.**

Le graphique ci-dessous présente la simulation du taux d'occupation des rames selon ces 3 hypothèses de composition du parc de matériel roulant, dans l'hypothèse d'une prolongation de la croissance tendancielle de fréquentation issue du modèle Métropolis.

Ainsi, la capacité du système de transport apparaît comme suffisante, avec notamment un taux d'occupation prévisionnel des rames inférieur à 85% jusqu'en 2044 dans l'hypothèse du parc mixte de 8 rames de 125 places et de 4 rames de 145 places. A l'horizon 2044, les 8 rames actuelles auront 30 ans et seront renouvelées.



**Question n°80 :**

La ligne 16 sera t'elle maintenue après la mise en service du Val'Tram ?

La restructuration fine du réseau de bus en lien avec la mise en service du Val'Tram sera étudiée à partir de début 2024.

Deux scénarios seront mis à l'étude pour la ligne 16 : soit un maintien à l'existant, soit une évolution avec un rabattement sur la station Napollon.

**Question n°81 :**

Quelles sont les dispositions de transports en commun et/ou bus à la demande pour rabattre le potentiel d'usagers situé à plus de 800 mètres de la station Napollon ?

La station Napollon sera desservie par le système de bus à la demande pour les usagers situés à plus de 800 m de la station (zone d'activité de Napollon notamment).

Une réflexion sera également conduite au sujet de la ligne 16 au départ des Solans, avec soit un maintien à l'existant, soit une évolution avec en rabattement sur la station Napollon.

**Question n°82 :**

Quelles sont les perspectives d'évolution du "Val'Tram" en matière de matériels roulants pour faire face à une augmentation de la fréquentation ?

La Métropole prévoit l'acquisition de 4 rames de tramway supplémentaires. Aujourd'hui les constructeurs proposent dans leur gamme de produit des tramways courts plus capacitaires que ceux circulant actuellement sur Aubagne de l'ordre de 145 passagers (+15% par rapport à la ligne actuelle) dont 34 places assises (+40% par rapport à la ligne actuelle). Ces éléments seront confirmés lors de la réception des offres des entreprises dans le cadre du marché d'achat des 4 nouvelles rames.

En cas d'augmentation forte de la fréquentation, la Métropole prévoit de remplacer le parc existant par des rames de 30 m, augmentant à minima la capacité globale de la ligne de + 30%. Les infrastructures réalisées permettront la circulation des rames de 30 m.

**Question n°83 :**

Quel financement est prévu pour réaliser une éventuelle adaptation des infrastructures (stations) et matériels roulants à une fréquentation supérieure aux prévisions du jour ?

Le bilan socioéconomique a été fait en prévision du remplacement des rames et du renouvellement d'une partie de l'infrastructure. Si le besoin est avéré, le budget annexe transport métropolitain (300 M€/an) pourra couvrir le financement d'une éventuelle adaptation des infrastructures.

**Question n°84 :**

Une évolution du matériel roulant permettant le transport des vélos est-elle envisagée ? Si oui, à quelle échéance ?

Il n'y a pas de réglementation interdisant le transport des vélos dans les rames. Ces dispositions sont mises en place par les exploitants des réseaux de transport dans leurs conditions d'exploitation. Certains réseaux de transport autorisent déjà les vélos à bord des tramways dans des conditions particulières, notamment en heure creuse, permettant à la fois la sécurité des usagers sans dégrader le service offert.

Il n'est donc pas nécessaire de modifier les rames de tramways pour permettre le transport des vélos. Ce point sera regardé à la mise en exploitation en fonction de la demande exprimée et des conditions d'exploitation.

**Question n°85 :**

**25 min LA BOUILLADISSE Gare D'AUBAGNE debout pour des seniors ou personnes fragiles, est ce envisageable ?**

Le règlement intérieur du tramway prévoit que les places assises sont réservées en priorité :

- Aux personnes âgées ou invalides ;
- Aux femmes enceintes ;
- Aux personnes dont le stationnement debout est pénible ;
- Aux personnes accompagnées d'enfants de moins de 4 ans.

De plus les déplacements de ces personnes sont généralement observés en dehors des heures de pointe où les rames seront remplies.

**Question n°86**

**Quels dispositifs sanitaires sont prévues dans les stations et ou les rames ?**

Un sanitaire public est présent en gare d'Aubagne. Sur le reste de l'itinéraire, la durée des déplacements (25 min pour relier Aubagne à partir du terminus de La Bouilladisse) ne justifie pas le besoin de mettre en place des sanitaires.

**Gratuité**

**Question n°87 :**

**La gratuité des transports est-elle prévue sur le réseau VALTRAM ?**

La tarification du Val'Tram (y compris les parcs relais et les poches de stationnement) sera la même que celle de la ligne actuelle, qui est aujourd'hui gratuite.

Au travers de son Plan de Mobilité, la Métropole n'a pas fait le choix de généraliser la gratuité sur l'ensemble du réseau métropolitain, ce qui représenterait un budget supplémentaire de 208 M€/an. Mais d'utiliser ce budget pour la mise en place de son plan d'action : nouvelles lignes de transports à haut niveau de services urbains et interurbains, politique cyclable, requalification de boulevards urbains, tarification sociale, services dédiés aux personnes les plus fragiles.

**Question n°88 :**

**La gratuité des parcs relais et « poches » de stationnement est-elle prévue ?**

Les parcs relais et "poches de stationnement" sont prévus en libre accès. En fonction de la saturation de l'équipement, un contrôle d'accès pourrait être mis en place avec une gratuité pour les usagers des transports en commun.



## 2.12. INCIDENCE SOCIALE

### 2.12.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
13	13	0

Cette thématique concerne aussi bien le dossier DUP que le dossier DAE

Contributions numéros : @2, @68, E93, @104, C185, @224, @224, @254, @297, @305, @315, R432 (Association), @580

### 2.12.2. Observations formulées

Nous constatons peu de contributions produites pour cette thématique. Les expressions sont majoritairement positives portant sur l'aspect social de réduction de l'isolement des personnes.

### 2.12.3. Questions au maître d'ouvrage

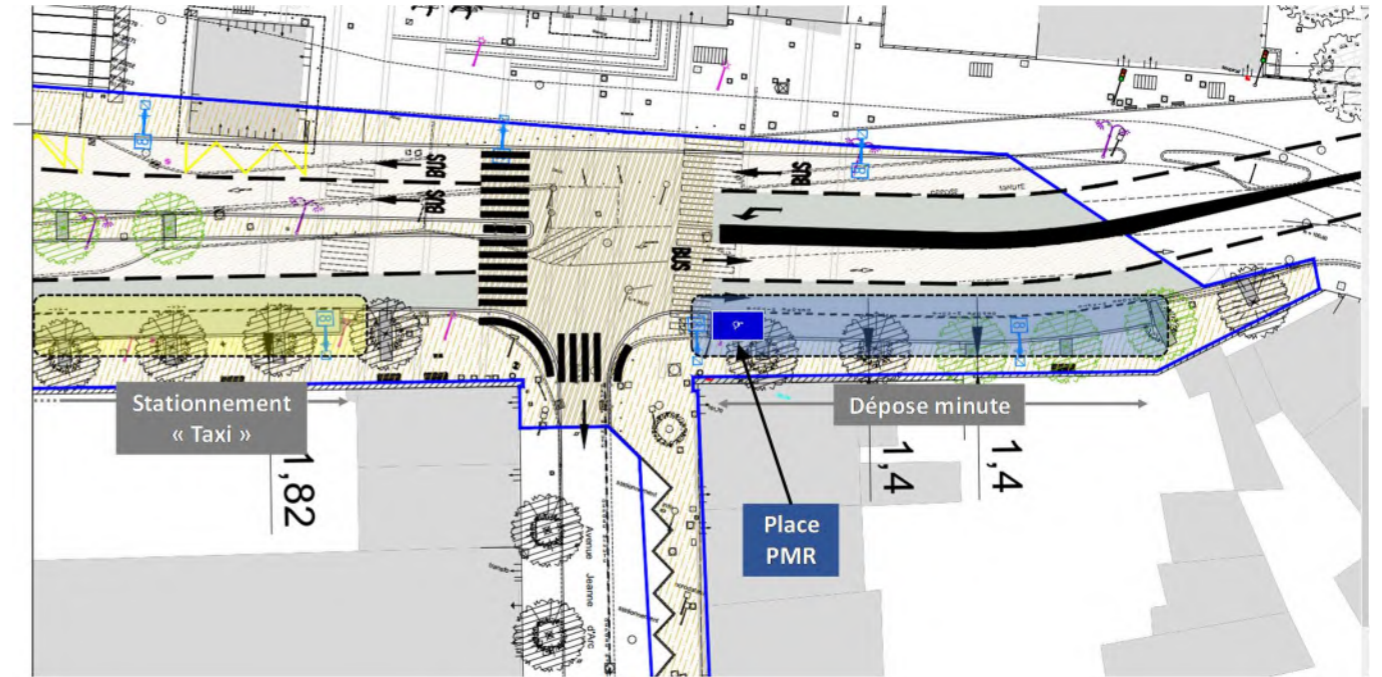
Question n° 89 :

Quelles dispositions compensatrices sont prévues suite à la suppression du dépose minute et des emplacements PMR devant la gare d'Aubagne ?

Le projet Bus+ Aubagne – Les Paluds – Plaine de Jouques, en cours de réalisation, porte le réaménagement de l'ensemble des voiries du pôle d'échange.

Dans le cadre du projet global (Val'TRAM et Bus+) l'ensemble des usages en matière de stationnement dans le pôle d'échange sont restitués. Ainsi, le projet Bus+ prévoit bien de mettre en place :

- Une zone de stationnement minute sur voirie du côté du trottoir sud de la rue du Dr Barthélémy ;
- Une place de stationnement PMR positionnée sur cette zone au plus proche de la gare avec l'ensemble des cheminements piétons accessibles ;
- Une zone de stationnement « Taxi » du côté du trottoir sud de la rue du Dr Barthélémy.



Restitution du stationnement devant la gare d'Aubagne

## 2.13. IMPACT ECOLOGIQUE

### 2.13.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
55	55	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DAE

Contributions numéros : 6, 10, 48, 71, 90, 96, (collectif)131, 164, 213, 217, 221, 259, 272, 324, 333 (riverains), 337, 362, 404, 415, 422, 423 (particuliers), 428 (riverain), 444 (particulier), 474, (riverain) 490, 512, 521, 535, 538, 545, 574, 580, 600, 602, 617, 621, 626, 632, 636, 654, 722, 737 (particulier), 751, (élu), 756, (particulier), 763 (autres), 774, 785, (particulier), 816 (association), 822, (particulier), 823, 870, 880, 915, 919, (particulier)

### 2.13.2. Observations formulées

Il est demandé de limiter les effets collatéraux des emprises foncières notamment au niveau des arbres, d'éviter la destruction d'espaces verts, de garder la végétation naturelle.

À part quelques arbres qui seraient replantés, rien n'est prévu. La végétation existante sur les talus qui bordent la voie sera supprimée et pas remplacée.

Une étude paysagère est-elle prévue ?

Il n'y pas de réduction globale de la pollution.

- On note une opposition à la création d'une voie dans le lit de l'Huveaune dans le secteur du pont de la Planque à Aubagne.

Le tracé dans le centre-ville d'Aubagne avec, pour conséquence, l'abattage d'arbres, paraît injustifié.

#### Station de Napollon

On note la disparition d'espace vert (pins abattus refuge des oiseaux et écureuils) pour laisser place au béton. Les arbres, animaux, et chauves-souris sont à protéger. Il y a un impact sur les plantations et espaces boisés (cours Voltaire, avenue Elzéard Rougier, le long de l'Huveaune, Square des Défensions, etc.)

Sur le plan visuel et environnemental, aucune étude paysagère n'a été effectuée.

À part quelques arbres qui seraient replantés, rien n'est prévu. La végétation existante sur les talus qui bordent la voie sera supprimée et pas remplacée.

Il y a une opposition à la destruction de plusieurs hectares, car cela constitue un massacre écologique.

L'interruption de la piste cyclable au niveau des tunnels, la mise en place de câbles électriques et de pylône est aussi contestée. Il est demandé par certains la création d'une voie verte.

### 2.13.3. Questions au maître d'ouvrage

#### Question n°90 :

Une étude paysagère est-elle prévue ?

Comme le prévoit l'article R 122-5 du code de l'environnement, les impacts du projet sur le paysage ont fait l'objet d'une analyse et de propositions de mesures pour les éviter, les réduire, voire les compenser. Cette analyse a été réalisée par un paysagiste. Ces éléments figurent donc dans l'étude d'impact du projet (cf. pièce

4-A du Dossier d'Autorisation Environnementale). Les mesures définies dans l'étude d'impact ont ensuite été traduites dans le cadre des études de conception.

Des aménagements paysagers le long de la voie et aux abords ont donc été proposés par un architecte-paysagiste en lien avec les services espaces verts de la Métropole ou des communes.

Les choix d'essences d'arbres, d'arbustes, d'herbacés et la création d'une pluri-stratification végétale ont visé à faire (re)découvrir les éléments majeurs du paysage afin de :

- Créer ou ménager des percées visuelles sur le grand paysage dans les masses végétales (boisées et/ou arbustives) attenantes à la plateforme (interventions ponctuelles et légères d'arrachage et débroussaillage) ;
- Conforter des épaisseurs ou des alignements de sujets existants (plantations ponctuelles pour reformer ces épaisseurs, débroussaillage sélectif et raisonné).

Dans le cadre de l'étude d'impact, les incidences du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches ont aussi été étudiées. Le projet n'intercepte pas de site Natura 2000 : 3 sites Natura 2000 dont 2 Zones Spéciales de Conservation et une zone de protection spéciale sont situées dans un rayon de 5 kilomètres du projet.

Les impacts du projet sur ces habitats d'intérêt communautaire sont détaillés dans le tableau suivant.

Habitats	Surface impactée (emprise travaux)	Type d'impact en phase travaux	Type d'impact en exploitation
92A0 Bois de frêne à feuille étroite	0,33 ha	Destruction, perturbation, substitution (par plante exotique)	Aménagement et entretien paysager
9340	9340-6 Matorrals de chênes verts	Nul à négligeable	Aucun
	9340-8 Bois de chênes pubescents	0,73 ha	Destruction, perturbation, substitution (par plante exotique)
6220 Pelouses méditerranéennes xériques	Nul à négligeable	Aucun	Aucun
8210-3 Parois rocheuses	Nul à négligeable	Aucun	Aucun

Les incidences du projet sur les habitats d'intérêt communautaire sont négligeables en raison des surfaces limitées concernées par l'aire d'étude et de leur positionnement en dehors des sites Natura 2000.

En ce qui concerne le défrichage sur la voie, il ne concerne qu'un nombre limité d'arbres, et qui ne sont pas centenaires dans la mesure où l'exploitation de la ligne s'est poursuivie jusqu'en 1987. Sur l'ensemble de l'emprise projet, incluant donc les futurs parkings relais, on recense à ce jour une dizaine d'arbres importants (diamètre du tronc supérieur à 35 cm) qui doivent être coupés ainsi que plus de 300 sujets plus petits. Sur l'ensemble du projet, il est prévu de planter plus de 400 arbres.

#### Question n°91 :

Quelles sont les dispositions prévues pour assurer la protection de la faune et de la flore durant l'exécution des travaux tout au long de la voie Valdonne ?

Dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact, les impacts du projet sur la faune, la flore et les habitats naturels pendant la phase travaux ont été étudiés. Cette analyse a ensuite donné lieu à la définition de mesures d'évitement, de réduction et de compensation, qui figurent dans l'étude d'impact (pièce 4-A du Dossier d'Autorisation Environnementale).



Il est important de rappeler que la conception du projet en lui-même a fait l'objet de deux mesures d'évitement majeur :

- Choix de la reconversion d'un tracé existant, permettant d'éviter l'impact sur des habitats naturels préservés ;
- Évitement des individus et habitats d'espèces de la Tulipe d'Agen (espèce de flore protégée).

Les principales mesures de réduction en faveur de la biodiversité sont les suivantes (liste non exhaustive, cf. étude d'impact pour prendre connaissance de la description détaillée de l'intégralité des mesures) :

- Calendrier d'intervention adapté aux enjeux écologiques locaux en phase chantier et exploitation
- Balisage des stations d'espèces protégées et secteurs sensibles
- Débroussaillage préventif pour défavorabilisation des habitats pour les reptiles
- Création de passages non spécialisés pour la petite faune, pour permettre de rétablir les continuités écologiques et de réduire les risques de collision ;
- Création de passages spécialisés pour les amphibiens pour les mêmes raisons ;
- Lutte contre les espèces exotiques envahissantes ;
- Pêche de sauvegarde des poissons avant assec pour la réalisation des travaux dans le lit mineur du cours d'eau ;
- Maintien de la végétation originelle aux abords des voies en lieu et place d'aménagements paysagers initialement étudiés ;
- Dispositifs anti-perchoirs et pose de balises sur les LAC pour éviter les risques de collision de l'avifaune ;
- Mesures spécifiques en faveur de la conservation des chiroptères
- Translocation des anémones couronnées (espèce de flore protégée).

Ces mesures sont ensuite retranscrites dans le Cahier des Clauses Environnementales de Chantier (CCEC) en tant que pièce constitutive du Dossier de Consultation des Entreprises. Ainsi, les entreprises de travaux baseront leurs offres méthodologiques sur la mise en œuvre de ces mesures et celles-ci seront évaluées, en autres, sur leur capacité à appréhender ces enjeux dans l'organisation du chantier. Par la suite, le respect des mesures écologiques en phase travaux sera contrôlé par un référent environnement nommé par l'entreprise de travaux, mais fera également l'objet d'un suivi pendant toute la durée du chantier par un AMO Environnement doté de compétences en écologie, mandaté par le maître d'ouvrage.

Par ailleurs, l'écologue réalisera également lui-même certaines tâches les plus délicates, nécessitant des compétences spécifiques en écologie. A titre d'exemples, on peut citer :

- Identification des sites susceptibles d'accueillir des chiroptères, avec pointage à l'unité de l'ensemble des arbres favorables voués à destruction ;
- Pose de nichoirs à chiroptères ;
- Contrôle des ouvrages pour vérifier l'absence de chiroptères : si absence, l'ensemble des anfractuosités de l'ouvrage seront définitivement colmatées. Si présence, pose de systèmes anti-retours ;
- Translocations des stations d'anémones couronnées puis suivi ;
- Recensement et cartographie des espèces invasives, définition des modalités de traitement.

#### Question n°92 :

Quelles sont les dispositions prises pour compenser la destruction "faune et flore" au niveau de la station de Napollon ?

Au niveau de la sous-station, moins d'une dizaine d'arbres est coupé, ce qui est à mettre en regard avec les 400 arbres plantés sur le projet compensant et dépassant le nombre d'arbres coupés. Sur le secteur de Napollon, 4 arbres sont ainsi plantés au niveau de la poche de stationnement.

#### Question n°93 :

Quelles sont les mesures prévues pour un aménagement "vert" de la voie Valtram au sein du centre-ville d'Aubagne ?

Dans le cadre des études de conception, les aménagements autour et aux abords de la voie ont été proposés par un architecte-paysagiste en lien avec les parties prenantes, y compris les services espaces verts de la commune d'Aubagne.

Aubagne se distingue en son centre par des plantations à l'identité urbaine. Les rues du centre-ville se parent d'essences variées (Frênes, Poiriers, Savonniers, Marronniers, Tilleuls, Albizzias ou encore Aulnes) formant un ensemble hétérogène, mais diversifié à l'exception du cours Foch et l'esplanade De Gaulle identifiés par les platanes.

Afin de conforter cette identité, les plantations se feront par des ensembles homogènes, marquant les lieux concernés, et principalement sous la forme d'arbre à tige. Ainsi un ensemble sera constitué devant la gare par des *Celtis julianae*, un autre ensemble au croisement avec l'avenue Salengro avec des *Melia azedarach* associés à des *Koelreuteria paniculata*, un troisième sur le cours Voltaire avec des *Aesculus carnea* associés à des *Lagerstroemia indica*.



*Celtis julianae* (20 - 30m)



*Melia azedarach* (10 - 12m)



*Koelreuteria paniculata* (5 - 10m)



*Aesculus carnea* (15 - 20m)



*Lagerstroemia indica* (7m)



Ces végétaux de première ou deuxième grandeur offriront leur qualité d'ombrage aux usagers, ainsi qu'un repère dans la ville.

Il faut noter que sur le Cours Voltaire, un alignement d'arbre est planté côté façade et que le reste du Cours sera réaménagé dans le cadre d'un projet d'aménagement spécifique.

Les objectifs de ce projet d'aménagement du Cours Voltaire, d'une superficie d'environ 7 800m<sup>2</sup>, sont les suivants :

- En cohérence avec les différentes ambiances urbaines du centre-ville, un traitement des matériaux sobre et homogène sera proposé.
- L'espace public intégrera les problématiques sociétales actuelles de réchauffement climatique avec un aménagement durable et adapté au climat.
- La végétalisation et le renforcement de la trame végétale sont des éléments essentiels du programme d'aménagement.

Ainsi une densification des plantations pourra aussi être envisagée sur le cours.



## 2.14. BRUITS-VIBRATIONS

### 2.14.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
76	76	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DAE

Contributions numéros : E54, @96, E107, @122, R193, R194, R197, @206, R249, R253, @255, R271, R279, R285, @290, @315, @320, @323, @333, R361, R362, @377, R426, R429, E490, @535, @545, @574, R611, R613, R615, E618, @621 (CIQ), E618, @634, @646, @704, @761, @774, E785, E800, @801, @814, @818, R900, R910, R916

### 2.14.2. Observations formulées

Les observations sont principalement formulées par des riverains en mode individuel, collectif, associatif. Elles expriment des interrogations en fonction de ressenti ou perception de nuisances que les éléments techniques du dossier ne semblent pas apporter nécessairement une réponse pragmatique à des interrogations légitimes, issues du ressenti ou de la perception par le public.

La variété de la nature des nuisances (sonores, vibratoires, visuelles, fréquentations humaines ...) en effet unique ou cumulé interroge et des réponses personnalisées apparaissent nécessaires.

### 2.14.3. Questions au maître d'ouvrage

Nuisances sonores

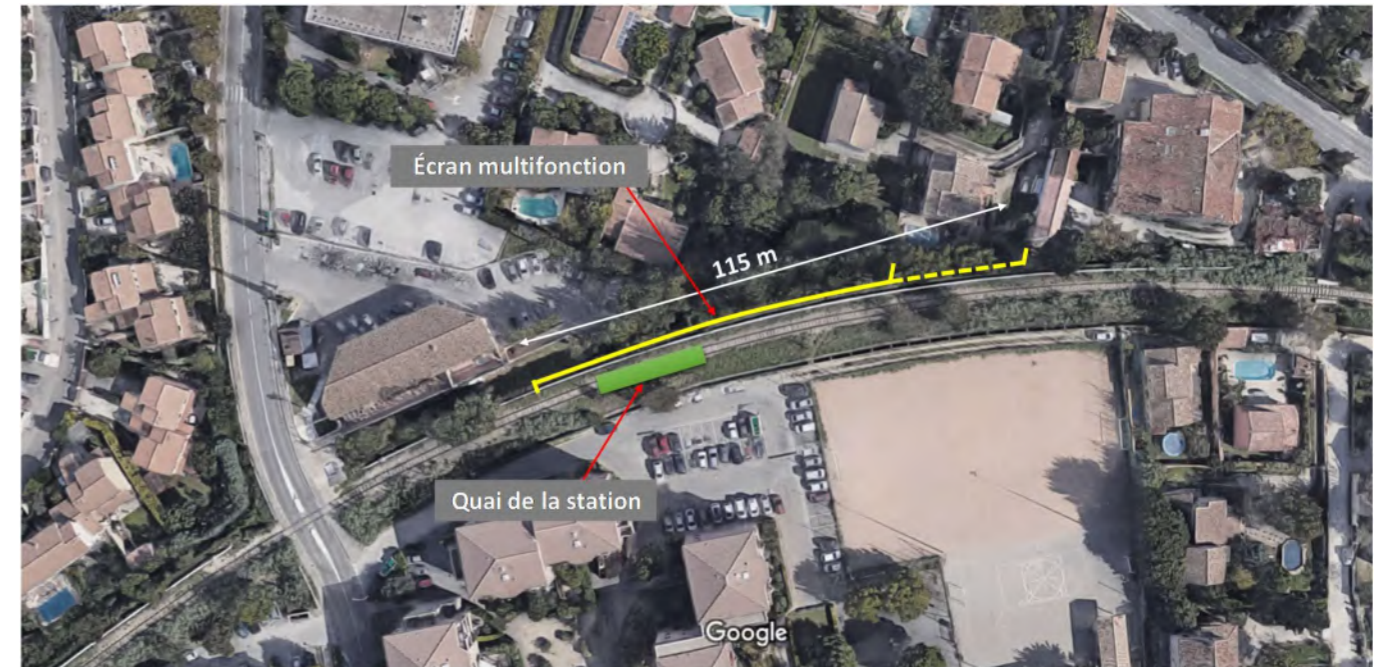
@96, E107, @122, R193, R253, @333, @535, @539, @763, @801

(Station Campagne Valérie)

Question n° 94 :

Un dispositif anti-bruit est-il prévu dans le périmètre de la station Quel est la longueur de ce dispositif au-delà de la station pour protéger les riverains mitoyens jusqu'à une centaine de mètres ?

Suite aux remarques exprimées à l'enquête publique, la Métropole propose la mise en place d'un écran multifonction au droit de la station, côté Est, afin de protéger les maisons situées en contrebas de la plateforme. La solution à l'étude sera présentée aux riverains concernés. Le linéaire du dispositif serait compris entre 90 m et 115 m en fonction des variantes. La variante trait plein traite l'impact lié à la station pour les maisons environnantes, la variante en trait pointillé élargi le traitement au cheminement piéton créé vers l'école Victor Hugo



Question n°95 :

Des dispositifs sont-ils prévus pour atténuer les nuisances au 1696 route du stade 13360 Roquevaire ?

A / Concernant les vibrations :

Le périmètre des études vibratoires réalisées intègre le cas de ce riverain. Il a d'ailleurs été prévu une pose de voie anti vibratile à -10dbv de par la distance qui sépare son habitation de la voie (14m). Cette réduction garantie l'intégrité des ouvrages et des bâtis avoisinants. Suite à la pose de voie, l'entreprise réalisera des tests pour vérifier que la réduction est bien opérante.

Un référé préventif sera également mené afin de dresser un état initial de son habitation avant travaux et lui permettant le cas échéant de faire valoir ses droits auprès de l'expert mandaté par le tribunal en cas de désordre apparu suite à la réalisation des travaux.

B / Concernant le bruit :

L'étude d'impact a calculé un niveau sonore devant la maison après mise en service du tramway de 60 dBA et reste en-deçà du seuil règlementaire.





Suite à la mise en service de la ligne, et en fonction des demandes des riverains, des études pourront être conduites pour vérifier que le seuil n'est pas dépassé. En cas de dépassement, des protections seront mises en place, conformément à la réglementation.

**Question n°96 :**

**Impact sonore et vibratoire du projet, l'étude du cas de ce riverain (30 chemin de la ceinture-La Bouilladisse) peut-elle être réalisée ?**

**A / Concernant les vibrations :**

Le périmètre des études vibratoires réalisées intègre le cas de ce riverain. Il a d'ailleurs été prévu une pose de voie anti vibratile à -10dbv de par la distance qui sépare son habitation de la voie (15m). Cette réduction garantit l'intégrité des ouvrages et des bâtis avoisinants. Suite à la pose de voie, l'entreprise réalisera des tests pour vérifier que la réduction est bien opérante.

Un référé préventif sera également mené afin de dresser un état initial de son habitation avant travaux et lui permettant le cas échéant de faire valoir ses droits auprès de l'expert mandaté par le tribunal en cas de désordre apparu suite à la réalisation des travaux.

**B / Concernant le bruit :**

L'étude d'impact a calculé un niveau sonore devant la maison après mise en service du tramway de 59 dBA. Suite à la mise en service de la ligne, et en fonction des demandes des riverains, des études pourront être conduites pour vérifier que le seuil n'est pas dépassé. En cas de dépassement, des protections seront mises en place, conformément à la réglementation.

**Question n° 97 :**

**Collectif des Habitants du Garlaban Quartier des Solans – Longuelance – la Durande – Les Arnauds**

**Les arbres en bordures de la voie seront-ils préservés tant pour l'aspect "vert" que la protection des nuisances sonores plus particulièrement le long du chemin de Longuelance ?**

Le long du tracé, un long alignement d'arbres de haute tige de différentes espèces, marque visuellement le quartier. Sa préservation dans le cadre de la réalisation de la voie nouvelle est une nécessité à la fois paysagère mais aussi un enjeu de santé car il constitue une coupure antibruit naturelle efficace.

Tout d'abord il est souligné que les travaux du Val'TRAM restent entièrement sur les emprises foncières maîtrisées par la MOA. Sur ces emprises de la voie, les arbres seront conservés autant que possible. La suppression de certains sujets est cependant nécessaire pour des questions de sécurité lorsqu'ils sont incompatibles avec la ligne aérienne de contact ou qu'ils se sont développés naturellement à proximité immédiates des rails existants.

Concernant l'alignement des arbres de hautes tiges situé à l'Est de la voie de Valdonne dans ce quartier, il sera bien conservé. En effet cet alignement d'arbres est situé sur des parcelles privées à une distance d'un mètre de la parcelle Métropolitaine de la voie de Valdonne. Il n'est pas prévu d'intervenir sur ces parcelles. De surcroît cet alignement d'arbre est d'autant plus sanctuarisé qu'il est inscrit dans le PLUi comme linéaire de protection des arbres.

Cependant il se peut qu'un élagage de certains sujets soit nécessaire pour des raisons de sécurité liées à l'exploitation de la ligne.



**Question n° 98 :**

**Taton Catherine 13360 Roquevaire**

**Quels sont les dispositifs prévus pour ne pas augmenter le niveau sonore au niveau de son habitation ?**

Il manque l'adresse de la personne pour pouvoir répondre à cette question.

Mais de façon générale, dans le cas où un riverain se plaindrait d'un bruit jugé anormalement élevé après la mise en service du Val'Tram, les services de la Métropole pourront se déplacer afin de juger de la nature et de l'intensité de l'inconfort. Si cet inconfort est effectivement estimé anormal ou potentiellement anormal, la Métropole sollicitera une société agréée afin de faire les mesures. Si le dépassement du seuil réglementaire est avéré, la Métropole aura l'obligation d'y remédier. Dans ce cas les différentes options techniques disponibles de rabaissement du bruit seront étudiées, et, en concertation avec le riverain, et la solution la plus adaptée sera mise en œuvre (par exemple écran anti-bruit, modification des huisseries, traitement et/ou entretien du rail...)



**Question n° 99 :**

**STATION LA BOUILLADISSE**

- les riverains à proximité bénéficieront-ils d'aides pour moderniser les menuiseries des habitations à proximité du val tram ?

L'étude d'impact a calculé des niveaux sonores liés au passage des tramways devant les maisons à proximité de la station compris entre 39 et 62,5 dBA, soit respectant le seuil réglementaire.



Concernant les bruits propres à la station, suite à la mise en service de la ligne, et en fonction des demandes des riverains, des études pourront être conduites pour vérifier que le seuil n'est pas dépassé. En cas de dépassement, des protections seront mises en place, conformément à la réglementation.

**Question n° 100 :**

**CIQ Piémont de GARLABAN57 allée de la tourdre 13400 Aubagne**

Pollution sonore : Le bruit généré par le tram n'est pas intégré dans le plan de prévention du bruit de l'environnement de 2019, Nous demandons d'intégrer le Val'tram dans le PPBE de 2023 avant tout démarrage.

La prise en compte du bruit d'une nouvelle infrastructure telle que le Val'Tram ne relève pas du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement qui est en cours d'élaboration par la Métropole à l'échelle de son territoire, avec une concertation prévue avant fin 2024.

En effet conformément à la réglementation (Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'Environnement et textes de transposition dans le droit français - articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du CE), l'objet de ce document vise la protection des populations exposées au bruit des infrastructures existantes.

Un cadre juridique spécifiquement dédié (Article L 571-9 du Code de l'Environnement), impose au maître d'ouvrage de mettre en place des mesures compensatoires, lorsqu'une augmentation significative de l'exposition au bruit des riverains est attendue dans le cadre de la création d'une voie nouvelle, afin d'identifier les droits à protection des riverains et de proposer les solutions à mettre en œuvre.

Cette obligation a bien été respectée par la MOA dans le cadre du projet Val'TRAM : une analyse des impacts acoustiques a été menée et il en résulte la mise en place de protections de 6 bâtiments le long du tracé du Val'TRAM à la mise en service.

Toutefois, les données issues de l'étude d'impact du Val'TRAM seront transmises au bureau d'étude en charge de l'élaboration du PPBE en cours par la Métropole, pour une intégration dans la mesure du possible au titre des projets à venir.

**Question n°101 :**

**676 route du stade 13360 ROQUEVAIRE**

Quelles protections sont prévues pour le mur de la propriété du pétitionnaire ?

Des murs anti-bruit et des brises vues sont-ils envisagés ?

**A / Concernant les vibrations :**

Le périmètre des études vibratoires réalisées intègre le cas de ce riverain. Il a d'ailleurs été prévu une pose de voie anti vibratile à -20dbv de par la distance qui sépare son habitation de la voie (entre 6 et 7m). Le type de pose de voie a été adapté (« -20 dB ») qui est le niveau maximal d'atténuation possible, utilisé pour tous les projets tramway en France lorsque le bâti est très proche de la voie.

Cette réduction garantie l'intégrité des ouvrages et des bâtis avoisinants. Suite à la pose de voie, l'entreprise réalisera des tests pour vérifier que la réduction est bien opérante.

Un référé préventif sera également mené afin de dresser un état initial de son habitation avant travaux et lui permettant le cas échéant de faire valoir ses droits auprès de l'expert mandaté par le tribunal en cas de désordre apparu suite à la réalisation des travaux.

**B / Concernant le bruit :**

L'étude d'impact a calculé un niveau sonore devant la maison après mise en service du tramway de 62 dBA et reste en-deçà du seuil réglementaire.



Suite à la mise en service de la ligne, et en fonction des demandes des riverains, des études pourront être conduites pour vérifier que le seuil n'est pas dépassé. En cas de dépassement, des protections seront mises en place, conformément à la réglementation.

#### **Question n° 102 :**

##### **4 propriétaires Traverse du moulin (57- 59)**

**Quelles sont les dispositions prévues concernant les transmissions vibratoires vis à vis du bâti existant ?**

Le périmètre des études vibratoires réalisées intègre le cas de ces riverains. Situé à environ 27m de la voie, il n'est pas prévu de dispositif particulier concernant ces riverains pour les questions vibratoires. Quelques mètres plus loin en revanche, la voie fait l'objet d'une pose de voie anti vibratile à -10dbv de par les distances bien plus proches qui séparent les habitations de la voie.

Un référé préventif sera également mené afin de dresser un état initial de son habitation avant travaux et lui permettant le cas échéant de faire valoir ses droits auprès de l'expert mandaté par le tribunal en cas de désordre apparu suite à la réalisation des travaux.

#### **Question n°103 :**

**L'étude du cas de ce riverain (30 chemin de la ceinture-La Bouilladisse) peut-elle être réalisée ?**

Le périmètre des études vibratoires réalisées inclut bien ce riverain. Il a bien été prévu une pose de voie anti vibratile à -10dbv de par la distance qui sépare son habitation de la voie (15m). Cette réduction garantit l'intégrité des ouvrages et des bâtis avoisinants. Suite à la pose de voie, l'entreprise réalisera des tests pour vérifier que la réduction est bien opérante.

Un référé préventif sera également mené afin de dresser un état initial de son habitation avant travaux et lui permettant le cas échéant de faire valoir ses droits auprès de l'expert mandaté par le tribunal en cas de désordre apparu suite à la réalisation des travaux.

#### **Question n° 104 :**

**De quelle manière sont prises en compte les inquiétudes exprimées par les riverains sur les transmissions vibratoires ou sonores et/ou d'impacts visuels ?**

Sur le sujet des transmissions vibratoires, la Métropole a l'obligation de prendre toute mesure nécessaire pour préserver l'intégrité des ouvrages et des bâtis avoisinants. Pour cela, un diagnostic a été établi sous la forme de tests de transmission vibratoire dans le sol, selon différentes configurations géophysiques rencontrées sur la ligne. Ces mesures ont permis de définir des règles techniques pour le choix du type de pose de voie en fonction de la vitesse maximum des tramways et de la proximité des habitations. Ces règles permettent de réduire au maximum les transmissions de vibrations dans le sol lors du passage des tramways. Il s'agit d'un processus tout à fait standard, appliqué depuis de nombreuses années sur les projets de tramway en France.

*Le linéaire concerné par de l'atténuation vibratoire à -10 dBA ou -20 dBA s'élève à 3140 mètres sur les 14,4 km du projet, ce qui représente un surcoût de 560 000 euros sur le projet.*

A la demande de la Métropole, une procédure de référé préventif sera conduite pour les habitations situées à proximité immédiate des travaux. Les riverains pourront signaler les désordres éventuels aux experts désignés par le Tribunal Administratif pour obtenir réparation.

Pour les transmissions sonores : un "diagnostic" a été établi sous la forme de mesures acoustiques le long de la ligne afin de déterminer l'ambiance sonore avant-projet, et ainsi appliquer selon ces résultats les règles de seuils applicables, selon la réglementation. 6 bâtiments ont été identifiés comme dépassant le seuil réglementaire et pour lesquels la Métropole mettra en place des dispositifs de protection acoustiques.

Suite à la mise en service de la ligne, dans le cas où un riverain se plaindrait d'un bruit jugé anormalement élevé, les services de la Métropole pourront se déplacer afin de juger de la nature et de l'intensité de l'inconfort. Si cet inconfort est effectivement estimé anormal ou potentiellement anormal, la Métropole sollicitera une société agréée afin de faire les mesures. Si le dépassement du seuil réglementaire est avéré, la Métropole aura l'obligation d'y remédier. Dans ce cas les différentes options techniques disponibles de rabaissement du bruit

seront étudiées, et, en concertation avec le riverain, et la solution la plus adaptée sera mise en œuvre (par exemple écran anti-bruit, modification des huisseries, traitement et/ou entretien du rail...)

#### **Question n°105 :**

**Quelle est la distance retenue pour considérer un habitant en zone périurbaine comme riverain ?**

Une étude vibratoire sur l'ensemble du périmètre du projet a été menée par un bureau d'étude compétent afin d'évaluer l'impact vibratoire sur l'ensemble des bâtis riverains.

Une analyse de l'état initial (caractérisation des sols et campagnes de mesures vibratoires) a permis de dresser un diagnostic et de calibrer les outils de simulation de la situation prévisionnelle. A partir des modèles ainsi calibrés, un impact vibratoire prévisionnel a été calculé au droit de chaque bâti du périmètre Val'TRAM. Les résultats de ces projections prévisionnelles ont permis de formuler des prescriptions de pose de voie qui ont été appliquées au projet afin de protéger les immeubles riverains.

Ainsi, comme explicité dans le dossier d'étude d'impact, et de manière similaire à ce qui est établi pour tous les projets de tramway en France, des règles liées à la distance entre les bâtis et la voie et à la vitesse maximum de circulation des tramways, issues des mesures spécifiques effectuées sur le projet ont été définies, afin d'établir différents niveaux cible d'atténuation vibratoire :

- Soit aucune atténuation vibratoire particulière
- Soit une atténuation dite « -10 dBA », obtenue par l'ajout de semelle spéciale entre le rail et la traverse
- Soit une atténuation maximum dite « -20 dBA » obtenue, en plus de la prescription « - 10 dBA », par l'ajout d'un second niveau de réduction de transmission des vibrations, sous forme de tapis anti-vibratile sous l'ensemble de la voie.

Les distances définies varient selon le type de pose de voie et la vitesse de circulation.

Sur le projet Val'Tram deux types de pose de voie sont utilisés :

- La pose de voie « classique tramways urbains » sur dalle béton, utilisée dans le centre-ville d'Aubagne et au droit des stations (hors La Destrousse) sur l'ensemble de la ligne
- La pose de voie « classique SNCF » sur ballast, utilisée sur les autres zones.

De plus, sur le projet Val'Tram, compte-tenu de la vitesse prévue sur certains secteurs périurbains, 2 types de vitesses ont été définies : inférieure ou égale à 50 km/h, et inférieure ou égale à 70 km/h.

En conclusion de toutes ces considérations, les relations entre le paramètre distance voie/bâti et le type d'atténuation sont résumées dans le tableau suivant :

Atténuation	Vitesse < 50 km/h	Vitesse comprise entre 50 et 70 km/h
-20 dBA	Habitations à moins de 5 m de la voie	Habitations situées à moins de 9 m de la voie
- 10 dBA	Habitations comprises entre 5 et 9 m de la voie	Habitations comprises entre 9 et 16 m de la voie
Aucune atténuation prévue	Habitation située à plus de 10 m de la voie	Habitation située à plus de 16 m de la voie

Il n'y a pas de définition normée ni usuelle de la notion de « riverain » en zone péri urbaine. Cependant, les éléments précisés ci-avant permettent d'apprécier l'impact vibratoire vis à vis des distances entre les bâtis et la voie.



#### Question n°106 :

Est-il prévu à la mise en service du Val'tram une campagne de mesures sonores et vibratoires à la demande du riverain pour établir un diagnostic ?

A/ mesures sonores :

Suite à la mise en service de la ligne, dans le cas où un riverain se plaindrait d'un bruit jugé anormalement élevé, les services de la Métropole pourront se déplacer afin de juger de la nature et de l'intensité de l'inconfort. Si cet inconfort est effectivement estimé anormal ou potentiellement anormal, la Métropole sollicitera une société agréée afin de faire les mesures. Si le dépassement du seuil réglementaire est avéré, la Métropole aura l'obligation d'y remédier. Dans ce cas les différentes options techniques disponibles de rabaissement du bruit seront étudiées, et, en concertation avec le riverain, et la solution la plus adaptée sera mise en œuvre (par exemple écran anti-bruit, modification des huisseries, traitement et/ou entretien du rail...).

B/ mesures vibratoires :

L'étude d'impact réalisée a établi un « diagnostic » sous la forme de tests de transmission vibratoire dans le sol, selon différentes configurations géophysiques rencontrées sur la ligne. Ces mesures ont permis de définir des règles techniques pour le choix du type de pose de voie en fonction de la vitesse maximum des tramways et de la proximité des habitations. Ces règles permettent de réduire au maximum les transmissions de vibrations dans le sol lors du passage des tramways.

Dans le cas où un riverain se plaindrait de vibrations jugées anormalement élevées, les services de la Métropole pourront se déplacer afin de juger de la nature et de l'intensité du phénomène. Contrairement au bruit, il n'y a pas de seuil réglementaire. L'obligation de la Métropole est cependant de préserver l'intégrité des ouvrages et des bâtis avoisinants. Afin de circonscrire le risque, que ce soit pour les riverains ou la Métropole, des constats via référé préventif par expert indépendant nommé par le Tribunal Administratif seront réalisés préalablement aux travaux. Les riverains identifiés comme étant potentiellement concernés par ce risque seront informés du passage de l'expert.

#### Question n°107 :

Est-il prévu un financement des éventuels travaux d'isolation acoustique au début de la mise en service ?

Le projet prend en compte un total d'environ 70 k€ HT pour protéger les 6 bâtiments répertoriés suite à l'étude d'impact par isolation acoustique de façade. Le montant total du projet prend également en compte un pourcentage d'aléas qui pourra être mobilisé au début de la mise en service pour procéder à des travaux supplémentaires de compensation.

#### Question n°108 :

Est-il prévu une expertise et un suivi du comportement du sol concernant la propriété du pétitionnaire sise 1475, chemin de Longuelance ?

Compte-tenu de sa distance à la voie (cf. question 105 détaillant les principes de mises en œuvre de pose anti-vibratile), aucun dispositif n'est mis en œuvre pour la propriété du 1475 chemin de Longuelance.

#### Nuisances Atmosphériques

0634

#### Question n°109 :

Station « Campagne Valérie » Nuisances atmosphériques :

Concernant les risques éventuels de pollution de l'air par le système de freinage, les nuisances liées à ces expositions environnementales excessives et répétitives peuvent-elles avoir des conséquences sur la santé ?

Le freinage en station est un freinage électrodynamique et régénératif : une partie de l'énergie cinétique de la rame est alors transformée en énergie électrique laquelle est réinjectée dans la LAC (ligne aérienne de contact) et utilisée par d'autres rames sur la même section électrique, ce qui est positif du point de vue environnemental en favorisant les économies d'énergie.

Le freinage électrodynamique n'émet pas de particules fines contrairement au freinage par friction, la présence de la station n'aura donc aucune conséquence sur la santé des riverains.

#### Nuisances visuelles

@323, @333, 0634, @704

#### Question n°110 :

Habitation 30 Traverse Lazarine 13400 Aubagne

Propriété mitoyenne de la voie de tramway au sein de laquelle les habitants vivent naturellement de manière privée, peut-il être étudié la possibilité d'installer un dispositif brise vue permettant de préserver l'intimité des résidents ?

La propriété en question est mitoyenne à la voie du Val'TRAM, sur une section où le tramway est en circulation. L'impact lié au vis-à-vis est minime car les voyageurs seront dans une rame en mouvement au droit de la propriété. La végétation existante aux abords de la voie diminue également la visibilité sur la propriété. Enfin, il appartiendra au propriétaire de prévoir un dispositif brise vue supplémentaire depuis sa parcelle s'il souhaite.



Photo de la Voie de Valdonne au droit du 30 Traverse Lazarine Aubagne : on peut voir le masque visuel constitué par la végétation en place et la maison en question à gauche de la photo

#### Question n°111 :

67 Traverse du Moulin à Aubagne

Un dispositif VISUEL et SONORE efficace et suffisamment haut est-il prévu sur TOUTE la LONGUEUR soit 61 mètres afin de réduire les nuisances causées par le Val tram ?



La propriété en question est mitoyenne à l'ouvrage de la rampe Valdonne, qui permet au Val'TRAM de franchir progressivement le dénivelé entre la voie de Valdonne et l'avenue de Garlaban. Cet ouvrage longe la totalité de la parcelle concernée.

Les simulations du bruit généré par le Val'TRAM en situation de mise en service n'ont pas démontré un dépassement des seuils réglementaires au droit de cette propriété. Il n'est donc pas prévu de mettre en place un dispositif anti-bruit au droit de cette parcelle.

Concernant l'impact visuel lié à la présence de la rampe Valdonne, un dispositif constitué d'un parement sombre et végétalisé sera mis en place sur les deux faces de l'ouvrage de la rampe Valdonne (cf. Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe – Recommandation n°13).



Etat projeté avec végétation

Visuel de la rampe Valdonne depuis la traverse du Moulin, Aubagne

De plus, le masque visuel constitué par des arbres et des végétaux qui longent la propriété seront conservés (cf. Image ci-dessous).

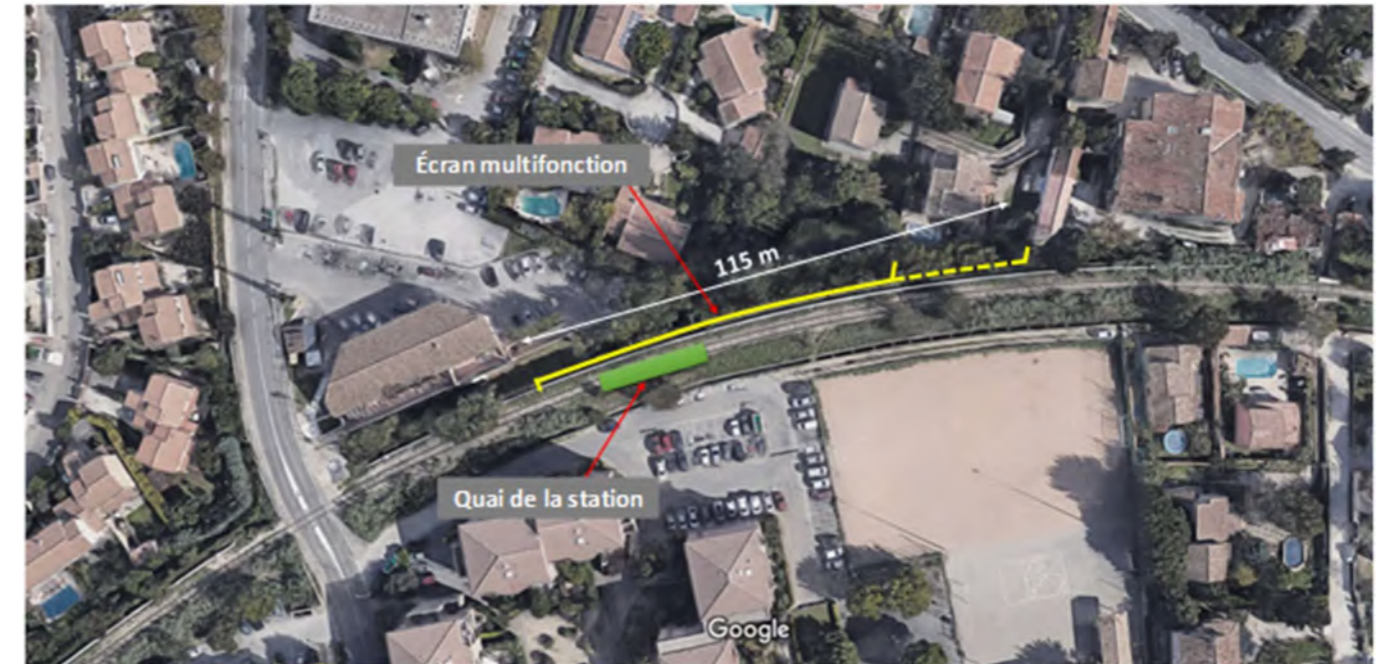


#### Question n°112 :

Station « Campagne Valérie :

Un dispositif est-il prévu pour éviter les nuisances visuelles, les rails et les quais d'attente étant sur une butte de 2 mètres surplombant les habitations, individuelles et collectives, en vis-à-vis direct sur les fenêtres et terrasses de la Résidence « Campagne Valérie » et du Centre médical ?

Côté Est, un écran multifonction créera une barrière visuelle complétée sur le reste du linéaire par un écran végétal intégré au projet. Côté Ouest, les quais de la station ne sont pas directement en face aux habitations. La vue sera essentiellement plongeante sur le parking de la résidence. Aussi, il n'est pas prévu d'écran avec la résidence Campagne Valérie.





**Question n°113 :**

200 chemin de GAMERRE, Le MALTRAIT 13390 sur la commune d'AURIOL et limitrophe à la commune de la DESTROUSSE

Quels seront les aménagements prévus pour remédier à la présence de la voie à hauteur de la fenêtre de la chambre et éviter toutes les nuisances visuelles, sonores, troubles à la tranquillité et intimité ?

La propriété en question est mitoyenne à la voie du Val'TRAM, sur une section où le tramway est en circulation. Au droit de la propriété du 200 chemin de Gamerre, Auriol la voie est légèrement en contrebas par rapport au niveau du terrain de la maison. De ce fait, l'impact lié au vis-à-vis est minime d'autant plus que les voyageurs seront dans une rame en mouvement. La végétation existante aux abords de la voie diminue également la visibilité sur la propriété. Enfin, il appartiendra au propriétaire de prévoir un dispositif brise vue depuis sa parcelle s'il le souhaite.



*Photo prise depuis la voie au droit de la propriété 200 Chemin de Gamerre (maison à gauche)*

Concernant l'aspect des nuisances liées au bruit, les simulations prévisionnelles de l'environnement sonore au droit de cette propriété -avec prise en compte des effets du projet Val'TRAM- donnent des résultats en dessous des seuils réglementaires. Il n'est donc prévu aucun dispositif anti-bruit à cet endroit.

**Question n°114 :**

Quartier des Bouires 13112 La Destrousse Section cadastrale AH111 et 112

Quel dispositif efficace est-il prévu pour couper le visuel plongeant au sein de notre propriété, du fait de la présence de la ligne de tramway qui surplombe notre habitation et qui au passage des rames va nous faire perdre notre intimité ?

La propriété en question est mitoyenne à la voie du Val'TRAM, sur une section où le tramway est en circulation. L'impact lié au vis-à-vis est minime car les voyageurs seront dans une rame en mouvement. La végétation existante aux abords de la voie diminue également la visibilité sur la propriété. Enfin, il appartiendra au propriétaire de prévoir un dispositif brise vue depuis sa parcelle s'il le souhaite.



*Photo prise depuis la voie au droit de la propriété concernée (maison à droite)*

## 2.15. COUT DU PROJET

### 2.15.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
41	41	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DUP

Contributions numéros : 3, 19, 25, 72, 88, 112, 113, 115, 117, 130, 174, 210, 214, 235, 245, 254, 261, 274, 275, 289, 322, 333, 338, 342, 424, 512, 521, 535, 558, 560, 571, 613 (particulier), 626 (association), 643, 645, 653, 662, 745, 774, (particulier), 808, (partenaire socio-éco),

### 2.15.2. Observations formulées

Le coût du projet est trop important, (risque d'endettement de la ville d'Aubagne, du fait du déficit de la ligne) avec un engorgement insignifiant de la circulation routière.

Un départ direct de la gare d'Aubagne aurait été moins onéreux.

La réalité de la voie ferrée c'est 15 milliards d'euros de subventions publiques annuelles à la SNCF et 30 milliards d'euros de rachat de sa dette. Le projet Val'Tram doit-il s'inscrire dans cette continuité ?

Le dossier présenté privilégie le tracé par le centre-ville et ne chiffre pas la solution d'entrée directe en gare d'Aubagne et donc ne permet pas un choix économique entre les 2.

La mise en place de bus fonctionnant à l'hydrogène ou électrique serait plus économique.

Le développement d'une piste cyclable aurait été aussi moins onéreuse.

Le coût pharaonique pour cette réhabilitation 125 M dont seulement 170 000 pour des mesures compensatoires acoustiques et vibratoires soit moins de 1% de projet total est évoqué.

Il est demandé d'augmenter significativement cette part liée aux mesures compensatoires afin d'apporter une réponse aux perturbations acoustiques, vibratoires et visuels à tous les propriétaires le long de ce tracé.

### 2.15.3. Questions au maître d'ouvrage

#### Question n°115 :

**Au vu des différents problèmes soulevés, merci de justifier point par point le coût pour le projet Val'Tram par rapport à un projet TRAM/TRAIN ou RER métropolitain ?**

Il n'est pas possible de faire une comparaison exacte entre le coût du projet Val'Tram présenté dans le cadre de l'enquête publique, bénéficiant d'un niveau d'étude avant-projet et exprimé en euro 2020 et le coût du projet TRAM/TRAIN ou RER métropolitain écarté suite à des phases de faisabilité réalisées en 2010 et 2014. Toutefois, il est possible de donner des éléments de comparaison sur certains grands postes de l'opération.

#### a/ le matériel roulant :

La solution « tram-train » nécessite l'acquisition de 10 rames de nouveau matériel roulant pour réaliser l'exploitation de la ligne Marseille – Aubagne – La Bouilladisse, la SNCF ne disposant pas de ce type de rame, soit un montant prévisionnel de 50 M€<sub>2020</sub>.

La solution « Val'TRAM » prévoit l'achat de 4 rames pour un montant de 10,5 M€<sub>2020</sub>.

#### b/ le centre de maintenance :

Pour la solution Tram-train, ce nouveau matériel roulant dispose de dimensions différentes et de spécificités propres par rapport aux trains en circulation sur le réseau SNCF. Il est donc impossible de réutiliser les centres de maintenance existants adaptés aux trains déjà en circulation. De plus, se pose la question de la localisation de ce centre de maintenance. Il serait nécessaire de prospecter et de trouver un foncier de dimension suffisante (2,5 ha) et surtout dont le positionnement serait cohérent avec la circulation des rames. Cette recherche serait à réaliser dans un contexte où la pression foncière est très importante. La création d'un nouveau centre de maintenance pour les 10 rames, induit un coût équivalent à 15 M€.

Pour la solution « Val'TRAM », le centre de maintenance du tramway est étendu pour permettre l'arrivée de 4 rames supplémentaires, pour un montant de 4,7 M€.

#### c / plateforme ferroviaire en périurbain (ancienne Voie de Valdonne)

Les travaux d'infrastructures en périurbain sont d'un coût sensiblement équivalent entre la plateforme tramway et celle du tram-train (au stade des études de faisabilité).

#### d/ Electrification de la ligne

La solution « tram-train » est réalisée avec une électrification de type ferroviaire en 25kV avec une seule sous station, qui présente une économie potentielle d'environ 7 M€.

#### e/ Travaux à réaliser pour rejoindre la voie de Valdonne

La solution « Tram-train » nécessite de réaliser des travaux importants sur le réseaux SNCF dont notamment :

- un ouvrage « saut de mouton » pour passer au-dessus des voies SNCF,
- la reprise de l'ensemble des quais de la voie omnibus entre Saint Charles et Aubagne pour être compatible avec la hauteur du tram-train.

Les travaux sur le réseau SNCF avait été estimés en première approche à 50 M€ en 2010, dont 17 M€ pour l'ouvrage lié au saut de mouton (300 m de long, 8 m de haut). Ce montant est particulièrement important du fait des contraintes liées à la réalisation de travaux sur une ligne SNCF en exploitation qui majore les coûts de 25 à 50 % a minima.

La solution « Val'TRAM » fait un trajet dans Aubagne de 1,2 km avant de rejoindre la voie de Valdonne, contre 750 m pour la solution tram-train. Des espaces urbains sont réaménagés en conséquence (voirie, carrefour, piste cyclable, mobilier urbain, plantation, ouvrage d'art). Le montant estimé pour cette section urbaine est de 26 M€. En particulier, 4 ouvrages d'art sont à réaliser (encorbellement sur Rougier, ouvrage de franchissement de l'Huveaune, élargissement de l'ouvrage de l'avenue du Garlaban et création d'une rampe pour rejoindre la voie de Valdonne) pour un montant total de 14,5 M€.

#### Question n°116 :

**Le dossier présenté privilégie le tracé par le centre-ville et ne chiffre pas la solution d'entrée directe en gare d'Aubagne et donc ne permet pas un choix économique entre les 2.**

**Quel aurait été le coût d'un départ direct de la gare d'Aubagne ?**

La solution d'un départ direct de la gare d'Aubagne en tramway en longeant les voies SNCF a été présenté dans le dossier (solution A0) et a fait l'objet d'une estimation de l'ordre de 40 à 50 M€ (niveau étude de faisabilité).

#### Question n°117 : : Quel est le coût de la mise en place de bus fonctionnant à l'hydrogène ou électrique ?

En préalable, il est nécessaire de rappeler que l'ancienne voie ferrée étant une voie unique, les bus ne peuvent l'emprunter que dans un sens. La plateforme est donc utilisée dans le sens "La Bouilladisse – Aubagne" le matin, le sens retour se faisant sur la voirie. Le soir le sens est inversé. Le temps de parcours obtenu avec cette infrastructure est de 37 min soit une vitesse commerciale de 22 km/h. Le bus reste tributaire de la circulation



routière sur les tronçons qui ne sont pas en site propre ce qui ne lui permet pas de garantir un taux de régularité élevé. Le potentiel de fréquentation de la ligne est réduit de 30% par rapport au Val'TRAM.

Le Val'TRAM permet également d'avoir un effet structurant sur le territoire, avec une véritable articulation urbanisme transport reprise dans le PLUi. La mise en place de bus ne permet pas de remplir ses ambitions de développement du territoire.

Les coûts de réalisation de l'infrastructure seraient réduits de l'ordre de 50% (5M €HT / km pour un BHNS, 10 M€ / km pour le Val'TRAM).

Concernant l'achat de matériel roulant, les coûts sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Type de véhicules	Coût d'achat (€ HT 2022)
Bus GNV hybrides – 12 m	280 000 €
Bus électrique - 12 m	550 000 €
Bus hydrogène - 12 m	650 000 €

Ces coûts n'incluent pas l'adaptation nécessaires des dépôts pour le rechargement des véhicules électriques ou l'approvisionnement en hydrogène. L'achat de véhicules électriques ou hydrogène représente à minima un surcoût de + 200 %.

En conclusion, le coût de mise en place de bus serait moindre par rapport au Val'TRAM mais cette solution ne permet pas d'atteindre une offre de service comparable, les bus ne pouvant circuler en même temps dans les deux sens sur la voie. Aussi, au global, Val'TRAM se révèle plus performant dans l'atteinte des objectifs du maître d'ouvrage.

**Question n°118 : Justifier que le coût prévu pour les mesures compensatoires est suffisant ?**

Le coût des mesures compensatoires chiffré au stade de l'AVP a été présenté dans le tableau de l'étude d'impact ci-dessous :

<b>Aménagements paysagers</b>	Plantations	1 518 000 €
	Aménagements paysagers	615 000 €
<b>Hydraulique</b>	Bassin de rétention	1 094 000 €
	Rétablissement des réseaux	1 767 500 €
	Assainissement plateforme	118 700 €
<b>Milieu naturel</b>	Mesures de réduction	69 000 €
	Mesures compensatoires	88 000 €
	Mesures d'accompagnement	210 200 €
<b>Réaménagement des voiries et de carrefours</b>		4 525 000 €
<b>Acoustique</b>	Isolation de façade (6 bâtiments)	70 000 €
<b>Vibratoire</b>	Mesures vibratiles	95 000 €

Le chiffrage de ces mesures a été déterminé dans le cadre des études spécialisées qui se sont déroulées en parallèle de l'étude d'impact et qui sont présentées en annexe à cette dernière, en particulier études faune-flore, acoustique et vibratoire.

D'autres mesures sont directement intégrées à la conception et leur coût a ainsi pu être consolidé lors des études PRO, pour ce qui concerne plus particulièrement les aménagements paysagers, l'hydraulique et les aménagements.

## 2.16. AUTRES

### 2.16.1. Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
9	9	0

Cette thématique concerne préférentiellement le dossier DUP

Contributions numéros : 44, 55, 627 (association), 721, 828 (particulier), 843,902, 905, (particulier),

### 2.16.2. Observations formulées

À noter qu'une contribution a été déposée par l'association FARE, remettant en cause :

- Le projet en lui-même qui ne répond pas aux enjeux identifiés dans un précédent projet,
- La procédure, du fait de l'absence de concertation et de débats public,
- Le fait que l'enquête publique ait eu lieu bien après qu'une convention définitive de financement ait été passée, qu'une dépense de plus de 10 millions d'euros ait été mandatée, et qu'au moins 10% du projet ait été engagé,
- La durée de l'enquête publique, à la vue de la complexité du dossier déposé,
- L'évaluation environnementale et le dossier relatif à la loi sur l'eau et l'absence d'avis de la MRAe.

Une autre contribution de l'association FNAUT PACA a également mise ne cause la légalité de l'enquête publique en se basant sur des arguments identiques que ceux évoqués par FARE Sud.

Elle a également fourni un argumentaire et un comparatif détaillé entre les variantes A0, A1, et A2, en proposant une solution A0 bis.

Une observation concernant le devenir d'un terrain, Impasse des Câpriens à Auriol.

Une autre concernant l'impact sur la Traverse ST Charles à Roquevaire, étroite ?

Enfin, la navigation sur internet avec le registre numérique apparaît compliquée.

### 2.16.3. Questions au maître d'ouvrage

**Question n° 119 :**

Quelles sont vos réponses aux points évoqués ci-dessous par FARE Sud ? :

- Le projet en lui-même qui ne répond pas aux enjeux identifiés dans un précédent projet,
- La procédure, du fait de l'absence de concertation et de débats public,
- Le fait que l'enquête publique ait eu lieu bien après qu'une convention définitive de financement ait été passée, qu'une dépense de plus de 10 millions d'euros ait été mandatée, et qu'au moins 10% du projet ait été engagé,
- La durée de l'enquête publique, à la vue de la complexité du dossier déposé,
- L'évaluation environnementale et le dossier relatif à la loi sur l'eau et l'absence d'avis de la MRAe.

**Sur le point « Le projet en lui-même qui ne répond pas aux enjeux identifiés dans un précédent projet ».**

Le projet du Val'Tram répond aux enjeux identifiés dans le précédent projet de la manière suivante :

- Offrir une meilleure desserte du territoire en desservant la vallée principale vers La Bouilladisse et la vallée de la Sainte-Baume (Auriol / Saint-Zacharie), tout en pensant en parallèle aux évolutions du plan de circulation et à l'ambition de la ville d'Aubagne de réviser la hiérarchie de son réseau pour valoriser les contournements du centre-ville. L'offre de transport en commun sera renforcée à hauteur de +90 % sur Roquevaire, + 170% à La Bouilladisse et + 190% sur le secteur Napollon (Aubagne).
- Développer l'accessibilité aux stations et l'intermodalité, sur l'axe La Bouilladisse-Aubagne, dont le principal axe routier (RD96) est particulièrement engorgé aux heures de pointe avec 18 000 véhicules par jour. Le Val'Tram offrira de nouvelles opportunités de déplacements alternatives à l'usage de la voiture particulière. Cette voie dédiée, à l'abri de la circulation, proposera des temps de trajets courts et fiables. Le gain de temps de parcours pour les usagers des TC est estimé entre 8 à 9 min à horizon 2030.
- Favoriser l'écomobilité en proposant les solutions adéquates et en créant des itinéraires pour favoriser les modes doux.
- Améliorer la qualité de vie grâce à des désengorgements des axes routiers Nord-Sud, avec une diminution de l'usage de la voiture particulier grâce au report modal vers le Val'Tram, estimé à 8 600 véh.km par jour, et la diminution des circulations de bus et car à hauteur de 460 000 km.bus par an. Ces réductions de trafic qui s'opèrent à 71% en secteur urbain et à 19% en urbain dense permettent d'améliorer la qualité de l'air, de diminuer les nuisances sonores liées aux trafics routiers, le risque d'accident de la route, les émissions de polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.
- Réaménager et améliorer la qualité de l'espace public en lien avec la création des stations.
- Améliorer la performance pour les utilisateurs dans un couloir géographiquement contraint, saturés par les déplacements domicile travail de façon à opérer un transfert modal et doper la fréquentation des transports en commun. À horizon 2030, la ligne transportera 18 500 passagers par jour soit une augmentation de fréquentation de + 10 000 passagers. Le report modal est estimé à 2 000 passagers par jour.
- Valoriser un patrimoine ancien en utilisant la voie désaffectée pour prolonger la ligne existante. La voie existante est empruntée sur un tronçon de 13,2 km, bénéficiant des nombreux ouvrages existants : deux tunnels de 100 et 200 m et d'une cinquantaine de ponts rail.

### **Sur le point « La procédure, du fait de l'absence de concertation et de débats public »**

Une première étude de faisabilité portant sur le prolongement de la ligne de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse est lancée entre septembre 2014 et juillet 2015. Elle donne lieu à une concertation préalable au titre du Code de l'Urbanisme, qui s'est déroulée du lundi 18 mai 2015 au samedi 20 juin 2015, conduite par la Communauté d'agglomération. La population a été largement informée de la concertation :

- Une conférence de presse informant du lancement de la concertation a été relayée dans la presse locale La Provence et la Marseillaise
- Des courriers d'information du lancement de la concertation ont été adressés aux habitants : 20 000 sur Aubagne et 24 000 courriers dans les autres communes.
- 6 300 mails ont été envoyés à l'attention des personnes inscrites sur les sites internet institutionnels comme aggro-paysdaubagne.fr, aubagne.com, ville-bouilladisse.com
- Des messages ont été postés sur la page Facebook de la Communauté d'agglomération visibles par plus de 8900 personnes.
- De nombreux articles de la presse locale et des journaux institutionnels ont repris l'information pendant toute la durée de la concertation.

La concertation s'est déroulée conformément aux modalités définies, à savoir :

- 60 000 documents de concertation ont été mis à la disposition du public dans toutes les mairies du territoire, ainsi que dans tous les espaces recevant du public à Aubagne.
- Une exposition sur le projet a été installée dans trois communes (La Bouilladisse, Roquevaire et Aubagne).

- Huit permanences dans les trois lieux d'exposition ont été organisées pendant la période de concertation en présence des élus et des techniciens en charge du dossier. Plus de 300 personnes ont été rencontrées.
- Un site internet dédié [www.valtram.com](http://www.valtram.com) a été mis en ligne à compter le 18 mai 2015.
- Saisine du Conseil de développement de la Communauté d'agglomération par la Présidente pour remettre un avis sur le projet
- Une large téléconsultation a été conduite auprès de 30 000 foyers du territoire en vue de connaître leur avis sur le projet et leur permettant de s'exprimer. 10 000 avis ont pu être recueillis au travers de ce dispositif. 70% des personnes ayant répondu ont déclaré être au courant du projet.

Au global 708 avis écrits ont été déposés sur les registres et via la page « Vous avez la parole » du site internet. Un bilan de la concertation a été tiré par la Communauté d'agglomération par délibération n°32-0715 du 09 juillet 2015. Il est présenté en annexe de ce mémoire.

Suite à la relance du projet comportant des modifications marginales, la concertation relative au projet présenté à l'enquête publique s'est déroulée à l'occasion de la reprise du dossier par une nouvelle maîtrise d'œuvre, du lundi 3 mai 2021 au dimanche 30 mai 2021. Les modalités de concertation ont bien été conformes à celle délibérées par la Métropole.

Concernant la saisine de la Commission Nationale du Débat Public, elle est obligatoire pour la création d'une ligne ferroviaire ayant un cout supérieur à 230 M € ou une longueur du projet supérieure à 20 km. Le projet Val'Tram n'est donc pas soumis à cette obligation.

Le public a été informé de la concertation et des modalités de participation de la manière suivante :

- Ouverture d'une page internet dédiée à la concertation préalable sur le Val'Tram sur le site « [registre-numerique.fr/valtram](http://registre-numerique.fr/valtram) » avec les documents de présentation du projet en téléchargement, et toutes les informations pratiques permettant de participer à la concertation ;
- Diffusion d'une actualité sur le site institutionnel de la Métropole Aix-Marseille-Provence à partir du dimanche 28 avril 2021, incitant le public à donner son avis ;
- Une centaine d'affiches posées dans la ville d'Aubagne (MUPI, colonnes Morris, voussures dans les bus, arrières de bus) ;
- Affichage sur les réseaux sociaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence (Facebook, Twitter et LinkedIn) et du Pays d'Aubagne et de l'Etoile
- Publication de plusieurs articles dans la presse locale (4 parutions dans des journaux différents) et dans les journaux et magazines municipaux des communes traversées, ou leur support numérique.

Des expositions permanentes, constituées de 5 panneaux de présentation de l'opération et de dépliants papiers mis à disposition, se sont tenues pendant une durée d'un mois dans 7 lieux de la concertation.

500 dépliants de présentation du projet ont été édités et mis à disposition du public dans les lieux d'exposition et dans les communes du Conseil du Territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile.

Une réunion publique s'est tenue le 18 mai 2021 en visio-conférence, afin de respecter les mesures sanitaires et la distanciation sociale en application à cette date. Une centaine de participants a assisté à la réunion sur la plateforme digitale de visioconférence Zoom qui s'est tenu en présence des élus.

Un bilan de la concertation a été tiré par la Métropole Aix-Marseille-Provence par délibération n° MOB 003-10498/21/CM en date du 7 octobre 2021. Il est présenté en annexe.

**Sur le point « - Le fait que l'enquête publique ait eu lieu bien après qu'une convention définitive de financement ait été passée, qu'une dépense de plus de 10 millions d'euros ait été mandatée, et qu'au moins 10% du projet ait été engagé »**

a/ Convention de financement avec l'Etat

Dans le cadre du plan Marseille en Grand, l'État soutient la réalisation de 15 projets de transport en commun de la métropole d'Aix-Marseille-Provence. Ce plan a fait l'objet d'un protocole cadre relatif au financement par

l'État du volet mobilité du plan Marseille en Grand mis en œuvre par la métropole d'Aix-Marseille-Provence. Ces 15 projets représentent un montant d'investissement de plus de 2 milliards d'euros.

Le financement du VALTRAM fait partie des projets choisis dans ce cadre. Une convention de financement spécifique au projet est donc nécessaire. Elle a été approuvée par le Bureau de la Métropole en date du 15 décembre 2022. Elle a pour objet de fixer les conditions notamment techniques, financières et programmatiques, dans lesquelles la Métropole d'Aix-Marseille-Provence procède à la réalisation du projet de VALTRAM.

Dans cette convention de financement, il est précisé :

- Que le projet est « au stade de la validation des études de projet et de la complétude des dossiers d'autorisation administrative, en vue de l'organisation d'une enquête publique ».
- Que l'enquête publique se déroulera début 2023, pour une obtention des autorisations administratives à mi 2023
- Que les travaux d'infrastructure seront conduits à partir du 3ème trimestre 2023.

L'article 3 de la convention traite des modifications du projet pouvant intervenir, en citant « modification du mode de transport, du tracé, de son financement, de son calendrier ou lorsque la date de mise en service est reportée ».

En conclusion, la convention de financement ne fige pas le projet. D'une part, parce qu'elle n'a qu'un objet financier. D'autre part, parce qu'elle prévoit expressément la possibilité pour le maître d'ouvrage de modifier le projet et que les conséquences de ces modifications sont explicitement envisagées.

Au surplus, en cas de modification du projet, les obligations pesant sur le Maître d'ouvrage telles que détaillées par la convention n'existent qu'en cas de « modification substantielle » du projet. A contrario, le maître d'ouvrage a toute latitude pour modifier le projet de façon non substantielle sans que cela n'ait d'impact sur le financement.

Enfin, pour rappel, la procédure d'enquête publique est un processus long. Le dossier d'enquête publique a été transmis à l'Etat dans la première version en février 2022. Une seconde version prenant en compte les modifications relatives suite à la Concertation Inter Administrative a été remis en juin 2022. Enfin, le dossier définitif a été déposé en février 2023, pour tenir compte des compléments demandés dans le cadre de l'instruction du Dossier d'Autorisation Environnementale sur l'étude d'impact, pièce commune aux deux dossiers (DUP / DAE).

b/Montant mandaté et engagé par la Métropole au titre de l'exercice 2022.

Le budget alloué au projet Val'Tram a été délibéré lors du 1er lancement de l'opération, à savoir en décembre 2016.

Comme indiqué dans le dossier d'enquête, le projet a été suspendu en 2018 en raison des coûts du projet tel qu'envisagé. En 2019, la Métropole Aix-Marseille-Provence relance le projet avec l'objectif affirmé de réalisation du système de transport Val'Tram dans un budget maîtrisé.

Aussi, le montant indiqué, 10 530 608,33 € TTC est la somme des exercices budgétaires des années 2017 à 2022. Ce montant intègre notamment les dépenses relatives à l'achat de la voie de Valdonne effectuée auprès de la SNCF, l'ensemble des dépenses nécessaires à la réalisation des études (sondages géotechniques, relevés topographiques, frais de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage).

Depuis la relance du projet (exercice 2020 à 2022), les sommes mandatées sur le projet sont de 4 440 533,17 € TTC. Ces sommes sont liées en grande majorité aux dépenses nécessaires à la conduite des études avancées. Ce montant est cohérent avec le montant annoncé pour le poste Etudes dans le dossier d'enquête publique, à savoir 10 400 000 € HT, soit 12 480 000 € TTC. A fin 2022, environ 35% du montant du poste « coût des études » a été mandaté.



## Sur le point « La durée de l'enquête publique, à la vue de la complexité du dossier déposé »

La réglementation indique que la durée ne peut être inférieure à trente jours et ne peut excéder deux mois. L'enquête publique a duré 37 jours consécutifs.

Des annonces par voie de presse ont été faites en amont et au lancement de l'enquête publique.

Les documents ont été mis à disposition du public en version numérique sur le site internet au lancement de l'enquête facilitant leur appropriation dans des délais courts. Le premier jour (15/05/2023), le site internet enregistrait 1 324 visiteurs, ce qui représente plus de 20% du total des visiteurs sur les 37 jours d'enquête.

## Sur le point « L'évaluation environnementale et le dossier relatif à la loi sur l'eau et l'absence d'avis de la MRAe. »

L'évaluation environnementale et le dossier relatif à la loi sur l'eau ont été réalisés conformément aux textes en vigueur. Ils ont été examinés par les services de l'Etat qui ont acté leur complétude avant le lancement de l'enquête publique.

Dans le cadre de l'instruction administrative préalable, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) a été saisie par la préfecture conformément aux dispositions de l'article R. 122-7 du Code de l'Environnement. La MRAe a émis un avis en date du 6 avril 2023. Un mémoire en réponse a été produit par la Métropole. Ces pièces sont présentes dans la pièce H du dossier de Déclaration d'Utilité Publique, et signalées dans la pièce « Nomenclature » décrivant l'ensemble des pièces du dossier.

Codification pièce	Intitulé de la pièce	Les informations contenues dans cette pièce
<p>Résumé non technique : TVAL_ADM_PEC_RAP_ENV_MOE_00454_F-PIECE 5 - RNT-VF</p> <p>Etude d'impact : TVAL_ADM_PEC_RAP_ENV_MOE_00457_J-PIECE 4 - EVALUATION ENVIRONNEMENTALE_VF</p> <p>Annexes : TVAL_ADM_PEC_RAP_ENV_MOE_00457_F-PIECE 4_ANNEXES</p>	<p>PIECE F EVALUATION ENVIRONNEMENTALE</p> <p>Cf Dossier d'Autorisation Environnementale Pièce 4A : Evaluation environnementale Pièce 4C : Annexes Pièce 5 : Résumé Non Technique</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Résumé non technique de l'étude d'impact.</li> <li>Présentation des enjeux environnementaux du projet, ses incidences et les mesures prévues pour les éviter et les réduire.</li> <li>Contenu défini réglementairement par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.</li> </ul>
TVAL_AVP_PEC_NTC_TSP_MOE_00229_E	<p>PIECE G BILAN SOCIO-ECONOMIQUE</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bilan socio-économique de l'opération conformément au code des transports.</li> </ul>
TVAL_ADM_PEC_RAP_ADM_MOE_00541_D	<p>PIECE H AVIS RECUEILLIS SUR LE PROJET ET CONSULTATIONS</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Délibérations n° 130421/13 du 13 avril 2021 et n°017-9670 du 15 avril 2021 du conseil métropolitain.</li> <li>Bilan de la concertation 2021</li> <li>Bilan de la concertation 2011</li> <li>Avis de la Direction de l'immobilier de l'Etat</li> <li>Avis de l'Autorité environnementale</li> <li>Avis Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN)</li> <li>Réponse écrite du MOA à l'avis de l'Autorité environnementale</li> <li>Réponse écrite du MOA à l'avis du CSRPN</li> </ul>

La pièce 0 – Préambule général du Dossier d'Autorisation Environnementale (DAE) fait également mention des pièces en page 9.

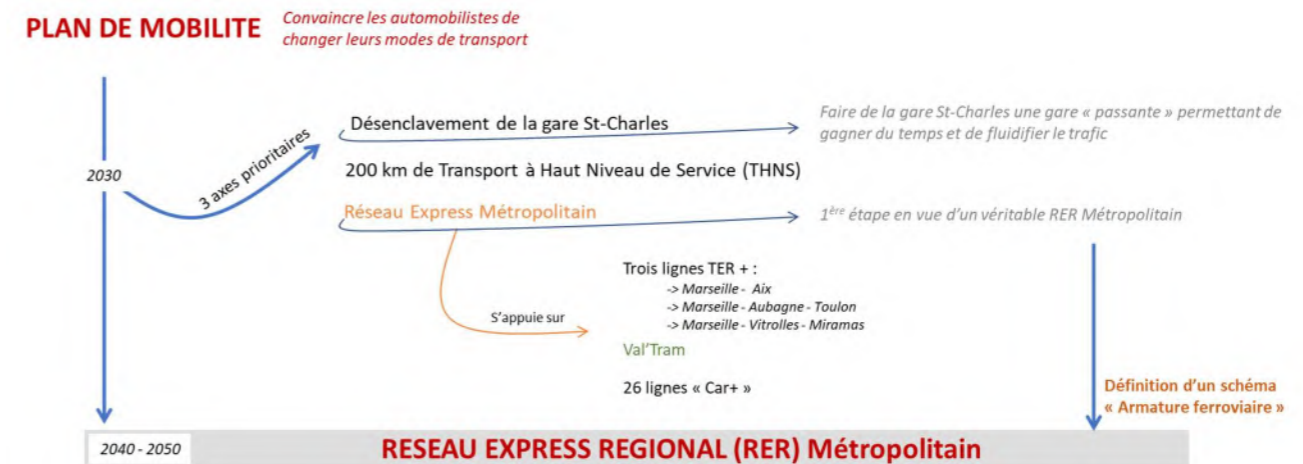
Les avis rendus par l'Autorité environnementale et par le CSRPN, ainsi que les mémoires en réponse les accompagnant, sont disponibles à la pièce H du Dossier d'Utilité Publique (DUP), à savoir :

- L'avis de l'Autorité environnementale et le mémoire en réponse du MOA aux recommandations de la MRAe ;
- L'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) et le mémoire réalisé par le MOA en réponse aux observations du CSRPN.

## Question n° 120 :

Quels sont vos réponses aux points évoqués par la FNAUT PACA, notamment sur l'étude comparative entre les variantes A0, A1 et A2 et la solution avancée A0 bis par la FNAUT ?

En premier lieu, il convient de préciser les éléments relatifs à la notion de RER Métropolitain. Cette thématique a fait l'objet d'une note synthétique qui est présentée en annexe au document.



De manière schématique, le RER Métropolitain est envisagé à deux échéances :

- **2030** avec le désenclavement de la gare Saint-Charles, la réalisation de 200 km de Transports à Haut Niveau de Service (THNS) et la création d'un Réseau Express Métropolitain (REM), comprenant :
  - Trois lignes « TER + » (relatif à l'augmentation de la fréquentation) ;
  - Le Val'Tram ;
  - 26 lignes « Car + » (augmentation également de la fréquence).
- **2040-2050** par la définition d'un schéma « Armature ferroviaire » puis la mise en place d'un Réseau Express Régional Métropolitain (RER Métropolitain).

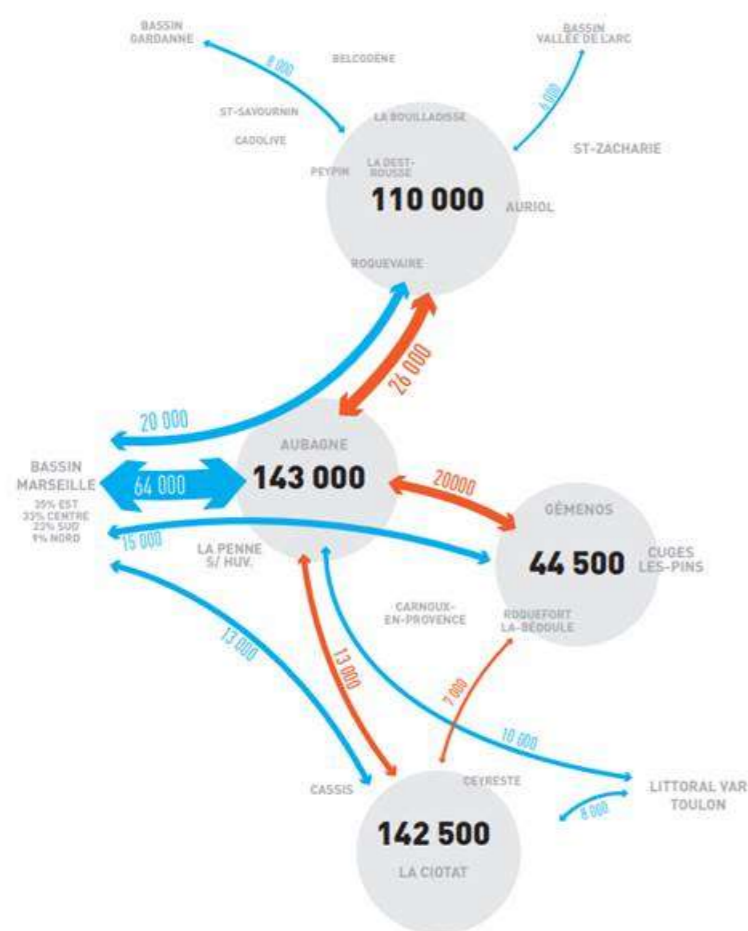
Le RER Métropolitain s'appuiera sur le réseau ferré afin de constituer l'armature structurante du réseau de transports en commun permettant d'accéder aux différentes polarités métropolitaines comprenant entre autres les centres-villes, pôles d'activités....

« Comme tous ceux existant en Europe, le RER Métropolitain proposera :

- Un haut niveau de service (fréquence, fiabilité, cadencement...) ;
- Un matériel roulant et une exploitation permettant des distances entre arrêts de l'ordre de quelques kilomètres ;
- Des pôles d'échanges bien connectés aux transports urbains locaux, aux axes vélos et de larges parcs-relais.

Le projet du Val'Tram est identifié dans le Plan de Mobilité comme un élément structurant du REM participant à la mise en œuvre du RER Métropolitain. Il répond à la demande du Plan de Mobilité de présenter des pôles d'échanges bien connectés aux transports urbains, ce qui sera le cas avec le projet du Val'Tram.

En effet, l'objectif du projet n'est pas de proposer une ligne Marseille - La Bouilladisse sur un réseau ferré déjà saturé. Il s'agit de faire d'Aubagne, un pôle d'échanges permettant de rabattre non seulement le tramway mais également les utilisateurs en provenance d'autres modes de transport (bus, voiture) afin de les reporter vers un seul mode de transport : le TER qui desservira Marseille.



Afin d'illustrer ces propos, le PDM présente une carte représentative des déplacements sur la zone de projet :

- 26 000 déplacements entre le haut de la vallée de Huveaune et Aubagne ;
- 20 000 déplacements du haut de la vallée de l'Huveaune et Marseille ;
- 64 000 déplacements entre Aubagne et Marseille.

La commune d'Aubagne est donc un centre de polarité tel que défini dans le Plan de Mobilité vers lequel les transports doivent converger.

Dans le cadre de ses remarques, la FNAUT propose une solution A0 bis proposant un Tram-Train et la création d'un saut de mouton un peu avant la voie de Valdonne.

Cette solution, très intéressante, présente en tout état de cause de nombreuses problématiques dont les principales sont exposées ci-après.

→ Des compétences nécessaires pour la construction d'un Tram-Train :

Aujourd'hui, le projet du Val'Tram est porté par La Métropole. La réalisation d'un Tram-Train serait obligatoirement sous l'égide de SNCF Réseau. L'ouverture à la concurrence permet une circulation multiple sur les voies mais tous les travaux et projets sont portés par SNCF Réseau.

Ainsi, la reprise des études ne serait pas d'un an mais, a minima, de 2,5 ans sans compter les délais de latence dus à la hiérarchisation des projets (la gare Saint-Charles étant prioritaire aujourd'hui).

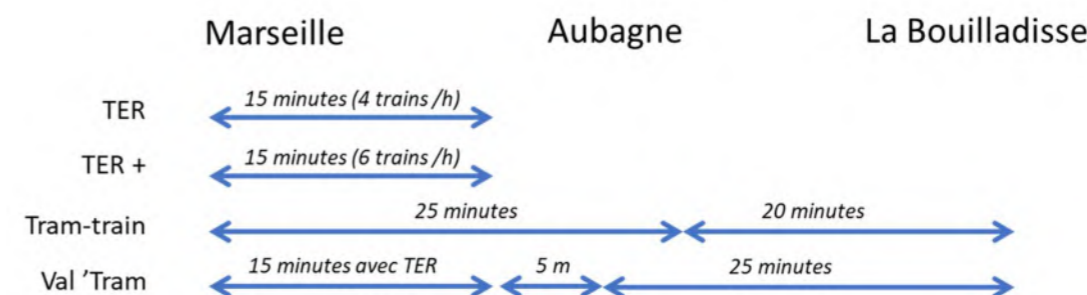
Ensuite, l'exploitation serait rétrocédée à l'exploitant de la Métropole (la RTM) ne disposant d'aucune expérience dans le cadre des Trams-Trains. La mise en œuvre du projet serait donc fortement retardée et ne répondrait plus aux objectifs du REM avec une mise en service avant 2030.

→ Des fréquences et temps de parcours qui ne seraient pas valorisées :

L'objectif du PDM est d'augmenter les fréquences de circulation sur les lignes existantes. Le schéma ci-après présente un comparatif de temps de desserte en fonction des modes de transport.

La différence entre le TER et le « TER + » est la fréquence des trains qui passera de 4 à 6 trains par heure avec un temps de parcours de 15 minutes entre Aubagne et Marseille.

Le temps de parcours du Val'Tram et du Tram-Train est équivalent entre La Bouilladisse et Marseille, y compris avec la rupture de charge en gare d'Aubagne, car le tram-train est moins compétitif que le TER et le TER + entre Aubagne et Marseille, s'arrêtant dans 5 gares intermédiaires avant d'arriver sur Marseille.



Identification des temps de trajet

Le Tram-train, qui circulera sur la voie omnibus entre Marseille et Aubagne, ne pourra offrir une fréquence que de 30 min jusqu'à 2035, puis de 20 min.

→ Le Val'Tram présente une double vocation :

Au lieu de traverser directement le centre-ville pour remonter la voie de Valdonne, le Val'Tram permet de contribuer à la desserte du centre-ville. Il présente donc un double intérêt :

- La desserte interurbaine ;
- La desserte urbaine du centre-ville d'Aubagne : l'étude de desserte des stations dans le centre-ville d'Aubagne démontre que les stations les plus desservies sur l'ensemble de la ligne sont :
  - La Gare d'Aubagne : 6 360 (fréquentation journalière en jours – montées + descentes) ;
  - Le cours Voltaire : 4 480 ;
  - Les Défensions : 3 320.

→ La création d'un centre de maintenance adapté au Tram-Train :

Le matériel roulant doit être entretenu. Pour ce faire, des centres de maintenance sont installés de manière stratégique afin que les rames puissent être réparées, entretenues et lavées.

Les Trams-Trains, acquis dans le cadre de la solution proposée, disposeraient de dimensions différentes et de spécificités propres par rapport au matériel déjà en circulation. Il serait impossible de réutiliser les centres existants, adaptés aux trains.

La création d'un nouveau centre de maintenance induirait un coût équivalent à 15 M€.

De plus, se pose la question de la localisation de ce centre. Il serait nécessaire de prospecter et de trouver un foncier de dimension suffisante (2,5 ha) et surtout dont le positionnement serait cohérent avec la circulation des Trams-Trains. Cette recherche serait à réaliser dans un contexte où la pression foncière est très importante.

→ Une insertion urbaine réfléchie :

Le Val'Tram présente un tracé qui a été concerté et réfléchi. Il permet de desservir le centre d'Aubagne comme vu précédemment.

D'autre part, il utilise des voiries secondaires permettant de limiter les impacts sur la circulation routière.

Dans le cadre de l'insertion urbaine, la réalisation d'un tramway est un des seuls aménagements permettant un traitement de l'espace de façade à façade et donc d'apporter une cohérence dans les choix d'aménagement, un nouveau regard sur la ville.



→ L'électrification de la ligne :

La solution « tram-train » est réalisée avec une électrification de type ferroviaire en 25kV avec une seule sous station, qui présente une économie d'environ 7 M€.

→ Capacité des rames :

La Métropole prévoit l'acquisition de 4 rames de tramway supplémentaires. Aujourd'hui les constructeurs proposent dans leur gamme de produit des tramways courts plus capacitaires que ceux circulant actuellement sur Aubagne de l'ordre de 145 passagers (+15% par rapport à la ligne actuelle) dont 34 places assises (+40% par rapport à la ligne actuelle). Ces éléments seront confirmés lors de la réception des offres des entreprises dans le cadre du marché d'achat des 4 nouvelles rames.

En cas d'augmentation forte de la fréquentation, la Métropole prévoit de remplacer le parc existant par des rames de 30 m, augmentant à minima la capacité globale de la ligne de + 30%. Les infrastructures réalisées permettront la circulation des rames de 30 m.

La capacité du système de transport prévu dans le cadre du Val'TRAM est suffisante, avec notamment un taux d'occupation prévisionnel des rames inférieur à 85% jusqu'en 2044 dans l'hypothèse du parc mixte de 8 rames de 125 places et de 4 rames de 145 places. A l'horizon 2044, les 8 rames actuelles auront 30 ans et seront renouvelées. Les détails sont apportés dans la réponse à la question n°79 : « La capacité de transport est-elle suffisante ? ».

→ La circulation

La vitesse du tram-train est de 100 km, les passages à niveaux devront être traités avec un système de barrière pénalisant le fonctionnement circulatoire car les carrefours seront fermés plus longtemps que pour le passage d'un tramway. Les carrefours potentiellement impactés seront notamment :

- Le carrefour Marcel Paul (Aubagne - Campagne Valérie) ;
- Carrefour Avenue Bigarron (D96 – Terminus La Bouilladisse).

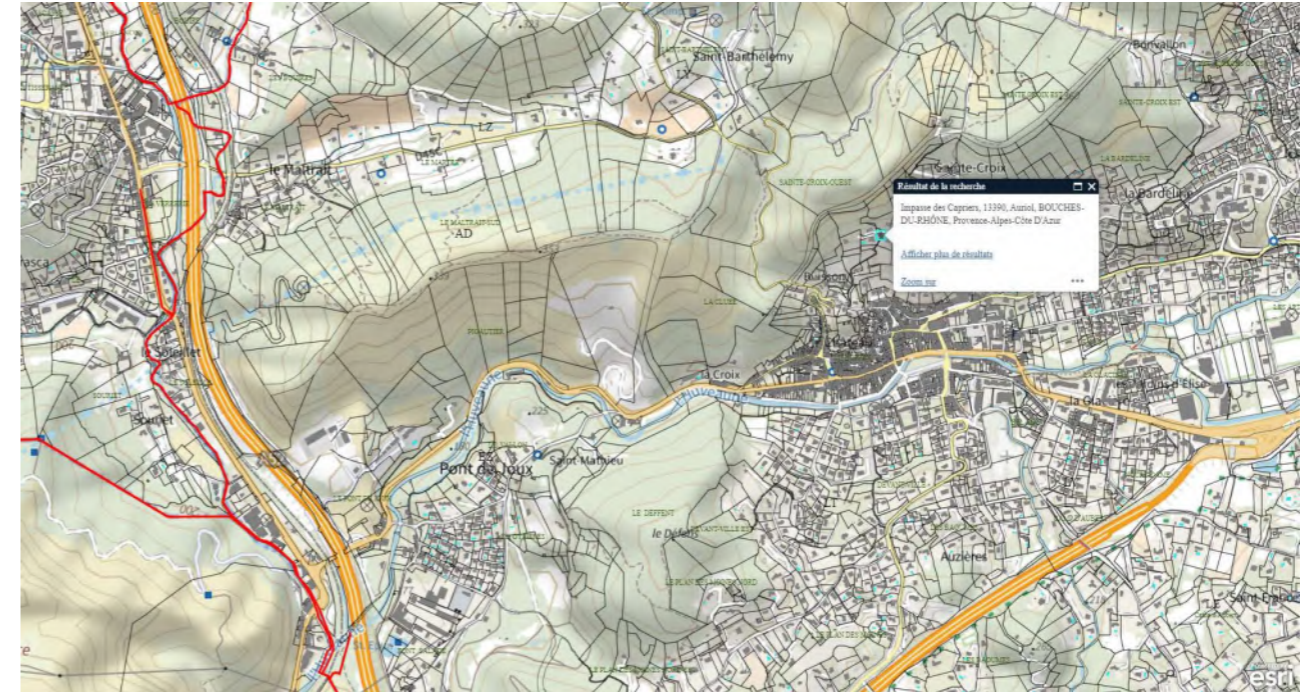
Les études de sécurité imposeront peut-être la mise en place de clôture sur l'ensemble du linéaire du fait de la vitesse du tram-train, ce qui représente un coût non négligeable sur 13 km.

Par ailleurs, le tram-train qui est un matériel plus lourd, plus long et plus large que le tramway aura une insertion urbaine moins discrète, et pénalisera notamment le tronçon La Chapelle / La Bouilladisse qui a une vocation très urbaine : création d'un lien fort entre les deux centralités de la ville entre le centre et le futur quartier.

**Question n°121 :**

**Impasse des Câpriers à Auriol : quel devenir du terrain ?**

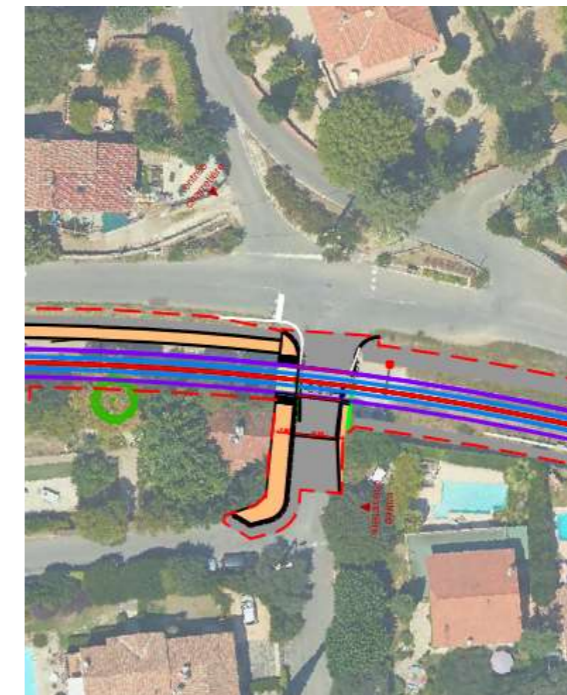
L'impasse des Câpriers à Auriol n'est pas dans le périmètre du projet. Elle n'est donc pas concernée par les aménagements du Val'TRAM (cf. Plan de localisation ci-dessous).



**Question n° 122 :**

**La Traverse ST Charles à Roquevaire, étroite sera-t-elle impactée par le projet. ?**

La traverse Saint Charles n'est pas concernée par le projet à l'exception du croisement avec la plateforme. Un feu tricolore sera mis en place pour permettre la traversée de la plateforme par les automobilistes et les piétons en toute sécurité. Les revêtements aux abords immédiats seront repris ainsi que le cheminement piéton qui reliera la traverse à la station plus au Sud.





## **3. ANNEXES**

### **3.1. ANNEXE 01 : REPONSES AUX QUESTIONS SUR LA THEMATIQUE RER METROPOLITAIN**

# Val'Tram

Création d'une ligne de tramway

Aubagne- La Bouilladisse



**Mémoire en réponse au PV de synthèse de la commission d'enquête VAL'TRAM (le 12 juillet 2023)**

Annexe 01 : Réponses aux questions sur la thématique « RER Métropolitain »



# Table des matières

Préambule .....	3
Question de la rubrique « Intérêt socio-économique » .....	3
Question de la rubrique « RER Métropolitain » .....	3
Questions de la rubrique « coût du projet » .....	3
Question de la rubrique « Autre » .....	3
1. Définition du RER Métropolitain .....	4
1.1 Le Plan de Mobilité Métropolitain.....	4
1.2 L’insertion du Val’Tram dans le plan de Mobilité.....	7
2. Pourquoi ne pas prolonger le train depuis Aubagne ?.....	8
2.1 Le franchissement des autres voies existantes au sol : « le cisaillement » .....	8
2.2 Le franchissement des voies par création d’un ouvrage au-dessus des voies existantes : « saut de mouton » .....	8
2.3 Le franchissement des voies par création d’un ouvrage au-dessous des voies existantes.....	8
2.4 Une moins bonne irrigation du territoire .....	8
2.5 Création de passages à niveau .....	9
3. Pourquoi ne pas proposer une extension de la ligne Omnibus sous la forme d’un tram-train ? .....	10
3.1 Le franchissement des voies par création d’un ouvrage au-dessus des voies existantes.....	10
3.2 La hauteur des quais en gare.....	10
3.3 Le matériel roulant tram-train.....	11
3.4 Offre de services.....	12
3.5 La complexité de mise en œuvre du tram-train .....	13
4. Conclusion : les principales raisons du choix du tramway .....	13



## Préambule

La commission d'enquête a remis à la Métropole Aix Marseille Provence un PV de synthèse des observations en date du 27 juin 2023. Plusieurs questions de la commission d'enquête portent sur le choix du tramway en lieu et place d'un tram-train et sur le RER Métropolitain. Ces questions sont rappelées ci-dessous. Ce document a vocation à détailler les raisons qui ont conduit le maître d'ouvrage à retenir la solution tramway, conçu comme un maillon du futur RER métropolitain.

### Question de la rubrique « Intérêt socio-économique »

*Cette thématique vise à mesurer le degré d'adhésion ou d'opposition du public au regard de l'intérêt socio-économique du projet et, le cas échéant de recueillir les propositions du public.*

*La thématique " intérêt socio-économique" recueille le plus grand nombre de contributions (389) réparties entre près de 60% qui se sont prononcés en faveur du projet, et près de 20% qui ont exprimé des opinions défavorables, 20% n'ayant pas une opinion arrêtée.*

*Concernant les opinions favorables, le désengorgement des axes routiers, la réduction de l'empreinte carbone, l'amélioration de la qualité de vie des habitants, les nouveaux aménagements le long du tracé sont notamment mis en avant.*

*Concernant les oppositions ou les personnes ayant exprimé des propositions, les points majeurs concernent :*

- *Le coût du projet ;*
- *Le tracé en centre-ville d'Aubagne ;*
- *La solution tram-train ;*
- *La réalisation d'une voie verte et pistes cyclables ;*
- *La proposition d'un tracé jusqu'à la zone des Paluds*

#### Question n°3

**Pourquoi la solution tram-train n'a-t-elle pas été retenue ?**

### Question de la rubrique « RER Métropolitain »

Plus de 60% de contributions sont défavorables au projet ou émettent des réserves ou des inquiétudes. Une partie du public considère en effet que ce projet ne s'inscrit pas en cohérence avec le schéma du RER métropolitain, qu'il ne tient pas compte des évolutions ultérieures, et que son seul but est de relier le Val'Tram au tram actuel.

La rupture de charge au niveau de la gare d'Aubagne est contestée par certains.

La solution RER métropolitain ou tram/train avec une connexion directe avec le réseau SNCF est très souvent évoquée par le public. Une liaison avec la gare de La Blancarde est même proposée.

Parmi les autres observations, on peut noter que, certains affirment que dans le cadre de la LGV Provence Alpes Côte d'Azur, il est prévu de construire la ligne en souterrain au niveau de la gare d'Aubagne, les voies actuelles seront donc moins fréquentées ce qui permettra de rendre l'option train/tram possible, et qu'il faut un train et non un tram, car dans un train, on peut mettre un vélo, il y a des toilettes et plus de places assises.

#### Question n°6

**La solution Tram/train apparaît plus évolutive que le projet Val'Tram, en termes de capacité, mais également en termes de facilité pour étendre le réseau vers Marseille, Aix, ou autre. Merci d'argumenter votre choix vers le projet Val'Tram ?**

**Au vu des différents problèmes soulevés, merci de justifier également point par point le coût pour le projet Val'Tram par rapport à un projet TRAM/TRAIN ou RER métropolitain ?**

#### Question n°7 :

**Une réponse appropriée du MOA aux arguments avancés par la FNAUT est nécessaire, en particulier la solution A0 bis avancée par la FNAUT ?**

#### Question n°8

**La connexion directe avec la gare d'Aubagne n'a pas été retenue. Pour quelles raisons ?**

### Questions de la rubrique « coût du projet »

Le coût du projet est trop important, (risque d'endettement de la ville d'Aubagne, du fait du déficit de la ligne) avec un engorgement insignifiant de la circulation routière.

Un départ direct de la gare d'Aubagne aurait été moins onéreux.

La réalité de la voie ferrée c'est 15 milliards d'euros de subventions publiques annuelles à la SNCF et 30 milliards d'euros de rachat de sa dette. Le projet Val'Tram doit-il s'inscrire dans cette continuité ?

Le dossier présenté privilégie le tracé par le centre-ville et ne chiffre pas la solution d'entrée directe en gare d'Aubagne et donc ne permet pas un choix économique entre les 2.

La mise en place de bus fonctionnant à l'hydrogène ou électrique serait plus économique.

Le développement d'une piste cyclable aurait été aussi moins onéreuse.

Le coût pharaonique pour cette réhabilitation 125 M dont seulement 170 000 pour des mesures compensatoires acoustiques et vibratoires soit moins de 1% de projet total est évoqué.

Il est demandé d'augmenter significativement cette part liée aux mesures compensatoires afin d'apporter une réponse aux perturbations acoustiques, vibratoires et visuels à tous les propriétaires le long de ce tracé.

#### Question n°115 :

**Au vu des différents problèmes soulevés, merci de justifier point par point le coût pour le projet Val'Tram par rapport à un projet TRAM/TRAIN ou RER métropolitain ?**

#### Question n°116 :

**Le dossier présenté privilégie le tracé par le centre-ville et ne chiffre pas la solution d'entrée directe en gare d'Aubagne et donc ne permet pas un choix économique entre les 2.**

**Quel aurait été le coût d'un départ direct de la gare d'Aubagne ?**

### Question de la rubrique « Autre »

#### Question n° 120 :

**Quels sont vos réponses aux points évoqués par la FNAUT PACA, notamment sur l'étude comparative entre les variantes A0, A1 et A2 et la solution avancée A0 bis par la FNAUT ?**

# 1. Définition du RER Métropolitain

## 1.1 Le Plan de Mobilité Métropolitain

Un projet déclaré d'utilité publique a pour obligation de s'insérer dans une réflexion globale d'aménagement du territoire. Cette réflexion est portée par des documents cadres élaborés pour un pas de temps généralement d'une dizaine d'années. Tous ces documents sont élaborés et réfléchis avec les acteurs du territoire, soumis à concertation et ensuite validés. Ils portent sur une réflexion globale entre autres sur les thématiques liées à l'urbanisation, les déplacements, l'économie...

Plus particulièrement sur le sujet des déplacements, le document cadre de référence est le « Plan de Mobilité Métropolitain ». Ce dernier a été approuvé le 16 décembre 2021 suite à une large concertation avec le public.

L'ensemble des projets définis en termes de déplacement doivent être compatibles c'est-à-dire inscrit dans ce document ou ne pas entraver sa logique.

### Analyse du bassin Sud-Est

Le projet du Val'Tram s'inscrit dans le Bassin Sud-Est de la Métropole. L'analyse des données liées aux déplacements permet d'implanter un cadre d'évaluation pertinent au regard du projet.

Les points importants à retenir sont les suivants :

- Chaque jour 26 000 déplacements sont réalisés entre les communes desservies (Roquevaire, Auriol, La Destrousse, La Bouilladisse) et adjacentes en direction d'Aubagne et 20 000 déplacements en direction de Marseille ;
- 72 % des déplacements sont réalisés à l'intérieur du bassin ;
- Marseille reste la principale destination en dehors du bassin Sud Est avec 113 000 déplacements réalisés chaque jour dont 57% depuis où vers Aubagne ;
- 80% des trajets domicile - travail sont réalisés en voiture (2009) ;
- 21 km réalisé en voiture par jour et par habitant.

Dans ce bassin, la ville d'Aubagne constitue un des pivots en matière de mobilité du territoire avec La Ciotat. De ce fait, Aubagne est identifiée comme le centre des réseaux de transport en commun et concentre 47% des habitants et 66% des emplois. L'objectif est ainsi de renforcer l'attractivité d'Aubagne et de faciliter son accessibilité par les habitants des communes alentour.

### Bassin de mobilité Sud-est

**171 000** HABITANTS  
dont **1%** en quartier prioritaire

**60 000** EMPLOIS

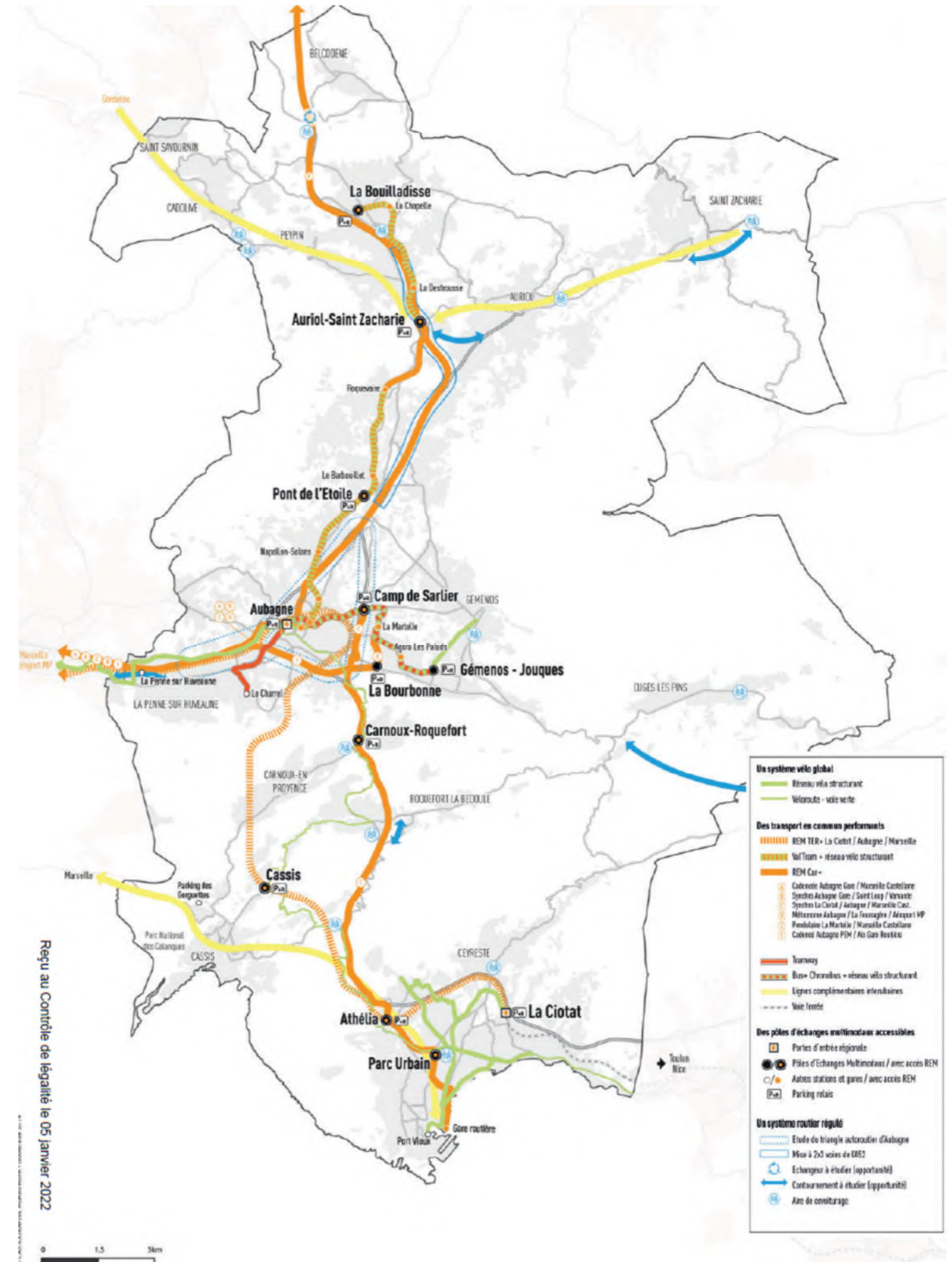
**167 000** ÉCHANGES  
soit **28%** de tous les déplacements

**21 KM** en voiture  
par jour et par habitant

PART MODALE DES RÉSIDENTS

**71%** voiture et moto  
**4%** transports en commun  
**24%** marche et vélo

**24%** DÉPLACEMENTS de moins de 1 km  
**64%** DÉPLACEMENTS de moins de 5 km





## Plan de Mobilité Métropolitain et RER Métropolitain

Le plan de mobilité a pour objectif de développer un système de mobilité à l'horizon de 2030 adapté aux spécificités de ses territoires pour que chaque Métropolitain dispose d'une solution de transport capable de présenter une alternative sérieuse à la voiture. Il s'agit ainsi que desservir (à moins de 15 minutes) plus de 90% des habitants en incluant les pôles d'emplois et les universitaires.

Afin de répondre à cet objectif, entre autres, le **Réseau Express Métropolitain (REM)** est défini comme un réseau ferroviaire et routier rapide avec un haut niveau de service. Il s'agit de s'appuyer sur trois modes de transport adaptés et mise en œuvre d'ici 2025 pour sa majeure partie.

- Trois lignes ferroviaires dites « TER + » sur les trois grands axes de déplacement (plus de 100 000 déplacements/jour) :
  - Marseille - Gardanne - Aix,
  - Marseille - Aubagne - Toulon,
  - Marseille - Vitrolles Aéroport Marseille Provence - Miramas ;
- Le Val'Tram (Le Charrel / Aubagne / La Bouilladisse) ;
- 26 lignes « Car + » desservant plus de 80 % des habitants, reliant les pôles urbains et d'activités avec 100 km de voies réservées aux transports en commun sur les portions stratégiques des autoroutes et voies rapides de la Métropole.

Ce réseau est une **première étape vers un service de type « Réseau Express Régional (RER) Métropolitain »**. La Métropole a pour objectif d'engager un schéma « Armature ferroviaire » tel que défini dans le Contrat de Plan État Région (CPER).

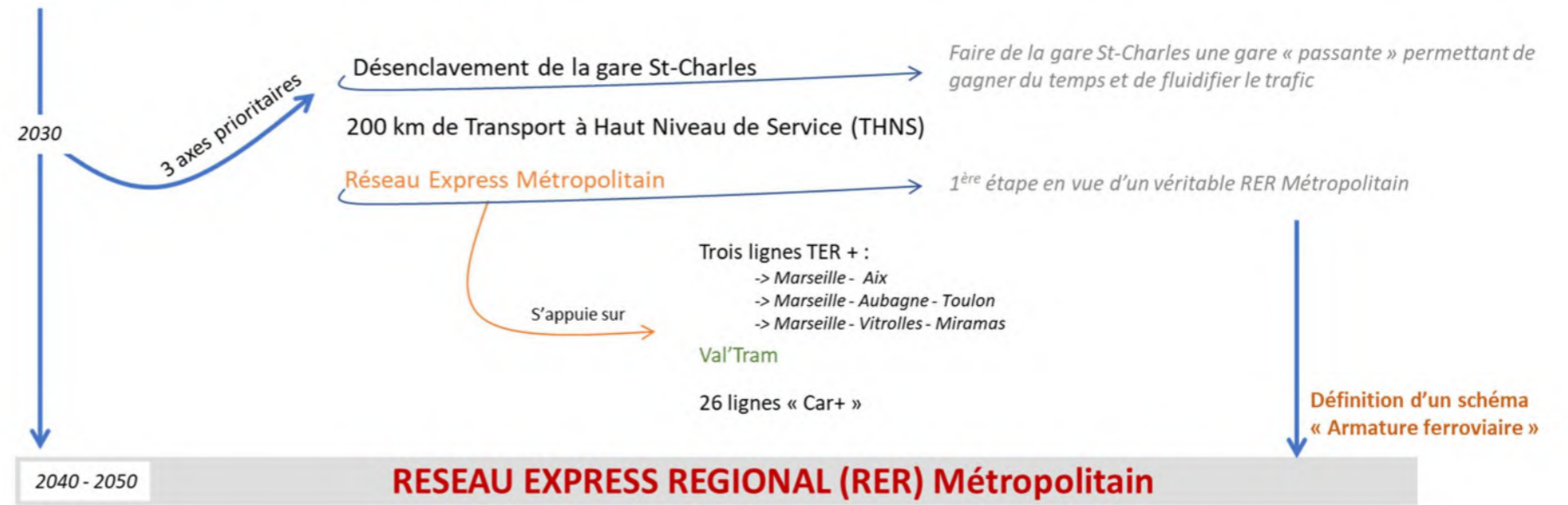
*Définition du CPER : les CPER constituent un outil de développement entre l'État et les régions, par la mise en œuvre de projets structurants. Les CPER viennent renforcer la politique d'aménagement au service de l'égalité des territoires.*

Le schéma aura pour vocation de définir la notion de RER Métropolitain sur la base des orientations suivantes :

- Interdistances courtes entre les gares ;
- Haut niveau de service ;
- Matériel roulant adapté à un faible temps de transport ;
- ...

**Le Val'Tram constitue la première étape du Réseau Express Métropolitain.**

## PLAN DE MOBILITE Convaincre les automobilistes de changer leurs modes de transport



### Horizon 2030 : REM

#### LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN





Le schéma précédent présente le Réseau Express Métropolitain de 2030 en intégrant le réseau ferré et routier (Bus). L'amélioration de la desserte passe par la mise en œuvre de projet liés au ferroviaire mais surtout au routier avec une meilleur offre de desserte au travers de plus de 26 lignes de car dont :

- Les « CAR + Cadencé » ;
- Les « CAR + Pendulaire » ;
- Les « CAR + Synchro » ;
- Les « CAR + Métronome ».

baisant un peu la lecture relative au ferroviaire.

De manière, plus simple, la projection à horizon 2040-2050 basée sur le transport guidé permet d'obtenir une vision plus simple du schéma de transport (cf. ci-contre).

Ainsi, le REM s'appuie sur les infrastructures suivantes :

● **3 lignes de « TER + »**

Il est important de comprendre la différence entre le « TER » et le « TER+ ». Le TER+ emprunte des voies TER mais la fréquence de la desserte est augmentée d'où la notion de « + ».

La fréquence de la desserte sera donc augmentée sur les lignes suivantes identifiées de la manière suivante sur le schéma précédent :

- Ligne 1 : Salon / Miramas / Vitrolles aéroport / St-Charles ;
- Ligne 2 : Aix / Gardanne / Simiane / St-Antoine / St-Charles ;
- Ligne 3 : La Ciotat / Aubagne / St-Charles

● **4 lignes de TER**

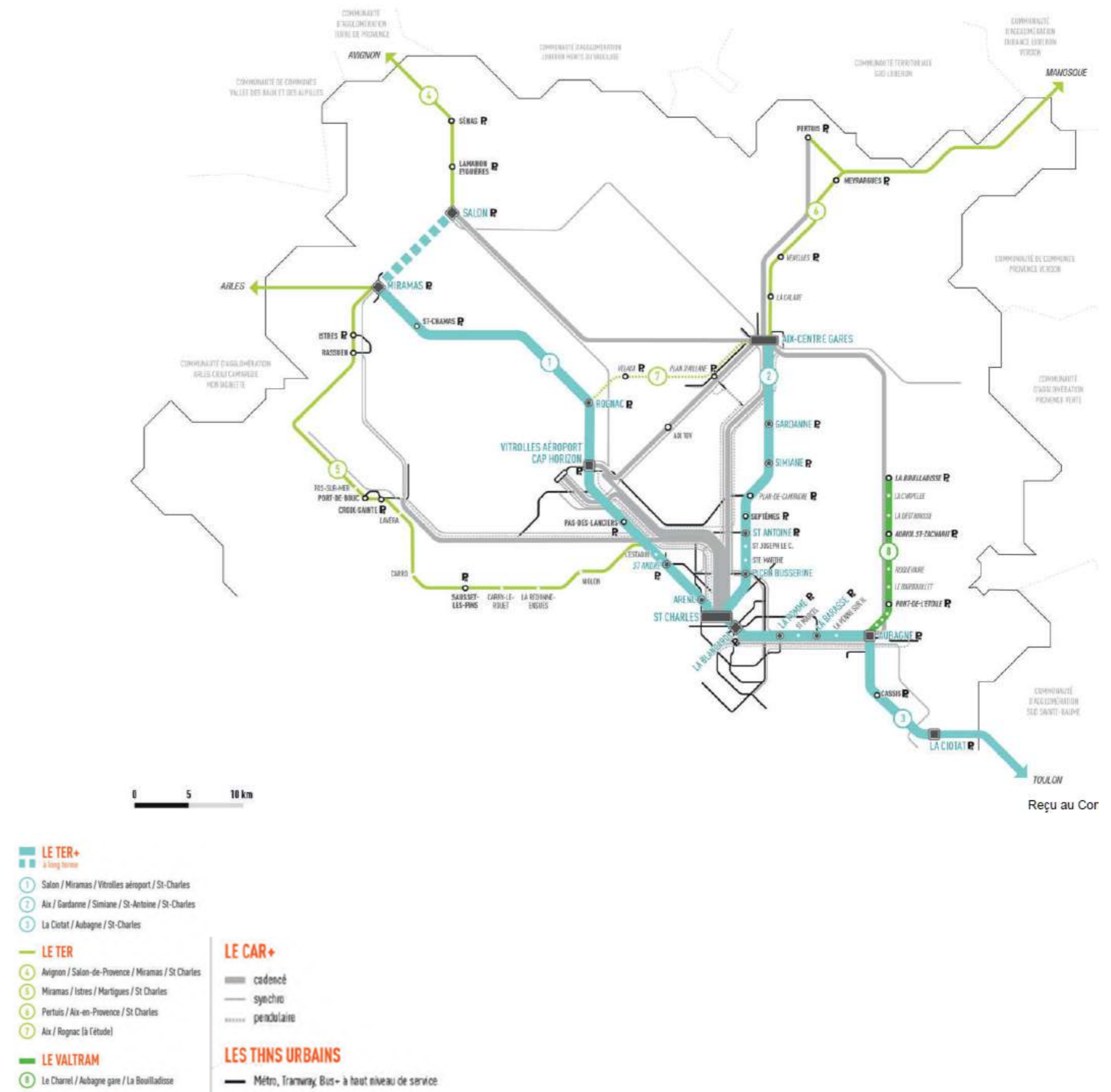
Il s'agit des lignes suivantes

- Ligne 4 : Avignon / Salon-de-Provence / Miramas / St-Charles
- Ligne 5 : Miramas / Istres / Martigues / St-Charles
- Ligne 6 : Pertuis / Aix-en-Provence / St-Charles
- Ligne 7 : Aix / Rognac (à l'étude)

● **Val'Tram**

Le Val'Tram est identifié comme la ligne 8 du réseau ferré express Métropolitain, reliant La Bouilladisse en prolongement de la ligne de tramway actuelle (Le Charrel – Aubagne Gare). Cette ligne vient en rabattement sur les lignes de TER+.

**Horizon 2040-2050 : Le réseau ferré express métropolitain**



*Le réseau ferré express métropolitain en 2040-2050*

● **Étude des variantes**

Des variantes ont été étudiées dans le plan de mobilité mais ont été écartées pour une réalisation en 2030. Elles seront étudiées dans la cadre du « schéma d’armature ferroviaire » ou d’autre schéma directeur pour une programmation après 2030. Pour le bassin Est, il s’agit des deux projets suivants :

- Tramway Aubagne – La Barrasse
- Le prolongement du Val’Tram jusqu’à Aix-en-Provence.

En effet, pour chaque projet ont été étudiés des indicateurs de performance. Ces derniers sont moins bons pour ces deux projets.

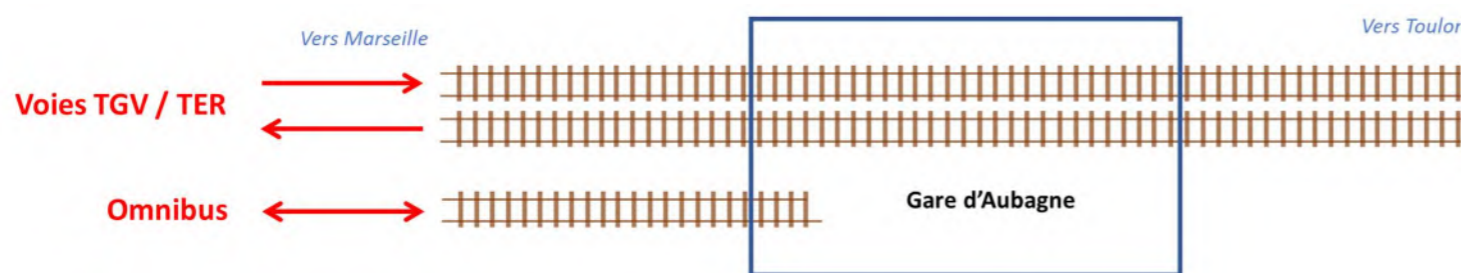
**1.2 L’insertion du Val’Tram dans le plan de Mobilité**

● **Le principe de circulation des lignes ferroviaires entre Marseille et Aubagne**

Deux types de circulation existent entre Aubagne et Marseille :

- **L’omnibus** effectue la liaison entre Marseille et Aubagne en desservant 5 gares intermédiaires. Les circulations s’effectuent toutes sur la même voie ferrée. Il s’agit d’une « voie unique ». La voie unique implique des croisements de train en station. L’infrastructure actuelle permet actuellement une fréquence maximale de 2 trains par heure. A l’horizon de la LNPACA, cette fréquence pourra être augmentée à 3 trains par heure. Le temps de parcours est de 26 minutes ;
- La ligne dédiée au **TGV / TER / TER +** permet une circulation sur deux voies ferrées (une pour chaque sens) :
  - Les TGV ne s’arrêtent pas en gare d’Aubagne et prennent la direction de Toulon, Nice, Vintimille ;
  - Les TER et TER+ sont dits semi-directs c’est-à-dire qu’ils effectuent un trajet Marseille-Aubagne sans arrêt. Les TER ont une fréquence moindre par rapport aux TER+ ;
  - Les TER ont un temps de parcours de 15 min.

Ci-après, une présentation schématique des circulations sur les voies ferrées existantes en dehors de la gare d’Aubagne ou les voies se divisent afin d’accéder aux quais et de permettre certains croisements.



Principe très schématique de circulation au droit de la gare d’Aubagne

Arrêts	Horaires TER +	Omnibus
<b>Aubagne</b>	<b>6.59</b>	<b>6.51</b>
La Penne-sur-Huveaune	-	6.56
La Barrasse	-	7.01
St-Marcel	-	7.04
La Pomme	-	7.08
Marseille Blancarde	7.09	7.12
<b>Marseille St-Charles</b>	<b>7.14</b>	<b>7.17</b>

*Extrait des horaires du TER + et Omnibus*

Ainsi, un trajet entre Marseille et Aubagne sera plus rapide en empruntant le TER ou TER + que l’Omnibus car ce dernier effectue des arrêts comme le démontre l’extrait des horaires ci-après : le TER, sur cet exemple, part 8 minutes plus tard et arrive 3 minutes avant l’omnibus.

● **Le Val’Tram, projet inscrit dans le développement du territoire**

Le Val’Tram est identifié dans les documents régissant la stratégie de développement des transports en tant que première étape au Réseau Express Métropolitain.

Conscients que le territoire d’étude est de nature péri-urbain et diffus, les transports en commun ne peuvent pas répondre à l’ensemble des besoins de mobilité des habitants.

● **La réponse du Val’Tram en termes de déplacement**

Le Plan de Mobilité identifie les échanges quotidiens au niveau des bassins de proximité Sud-Est. Les besoins exprimés en relation avec le Val’Tram sont les suivants :

- 26 000 vers Aubagne ;
- 20 000 vers Marseille.

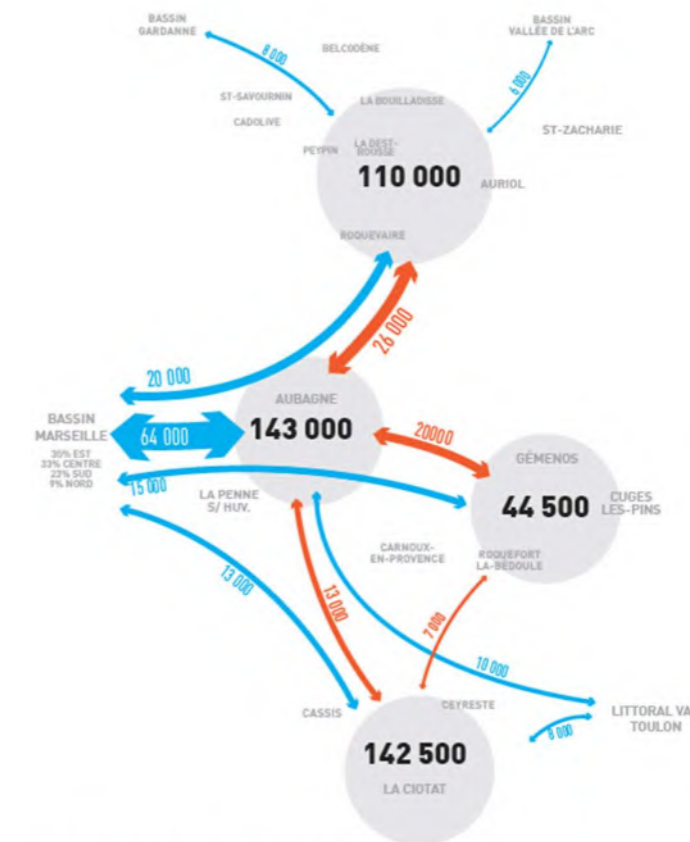
L’étude socio-économique menée dans le cadre du projet permet d’évaluer la fréquentation du tramway en 2025 et 2030.

FREQUENTATION TRAMWAY	2025	2030
Scénario de Référence	8 259	8 509
Scénario de Projet	18 116	18 513
Augmentation de fréquentation sur la ligne	+ 9 857	+ 10 004

Le « scénario de Référence » correspond à une situation sans projet et le « scénario de Projet » correspond à une projection avec la mise en œuvre du projet.

En d’autres termes, l’analyse socio-économique permet de démontrer que la ligne, après 5 ans d’exploitation, permet de gagner 10 000 passagers.

Plus de 3 900 usagers (2030) recensés sur l’extension Val’Tram utilisaient d’ores et déjà le tramway en scénario de référence. Ces voyageurs bénéficieront de gains de temps sur leur itinéraire.



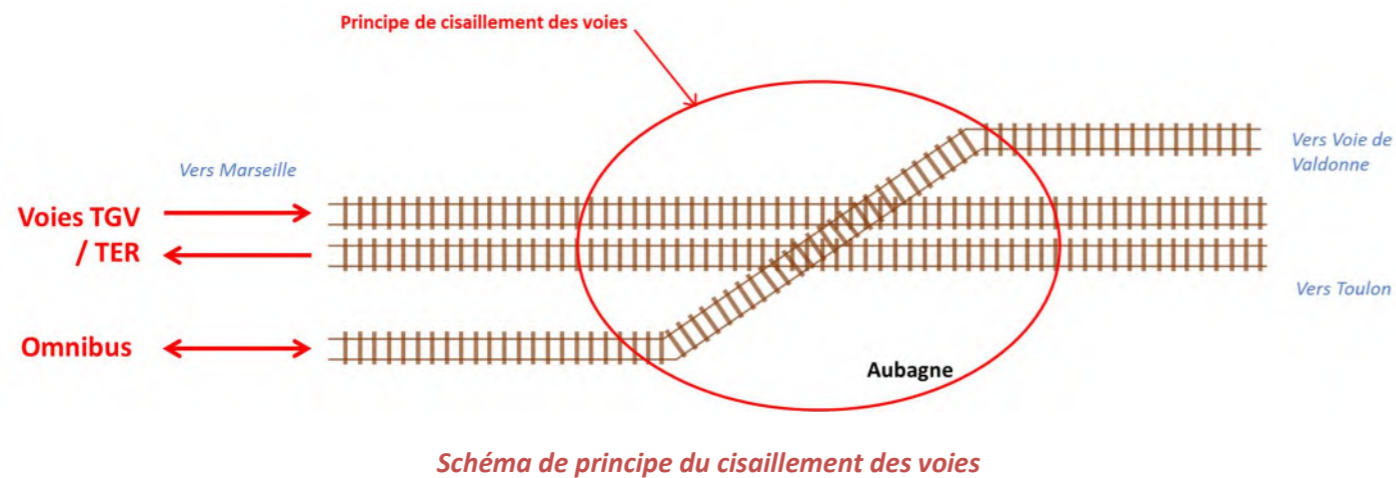
LES ÉCHANGES QUOTIDIENS DES BASSINS DE PROXIMITÉ SUD-EST  
SOURCE : EMO 2009 REDRESSÉE 2017

DÉPLACEMENTS INTERNES AU BASSIN  
MOINS DE 1 KM = DISTANCE MARCHÉ, MOINS DE 5 KM = DISTANCE VÉLO  
ÉCHANGES DANS LE BASSIN DE PLUS DE 1000M  
ÉCHANGES HORS BASSIN DE PLUS DE 3000M

## 2. Pourquoi ne pas prolonger le train depuis Aubagne ?

### 2.1 Le franchissement des autres voies existantes au sol : « le cisaillement »

Plusieurs voies ferrées composent la gare d'Aubagne. Les TER sont à destination de Toulon. Seuls les Omnibus pourraient être prolongés vers La Bouilladisse. Ces omnibus entrent en gare par la voie ferrée située la plus au Sud. La rampe de Valdonne, voie par laquelle le Val'Tram rejoint la voie de Valdonne se situe au Nord de la gare d'Aubagne et implique donc un franchissement des autres voies ferrées existantes. Ce processus de franchissement au sol est également appelé un cisaillement.



<b>Contrainte technique : cisaillement</b>	Le prolongement des voies ferrées impliquerait un cisaillement des voies.
--	---

Cette approche paraît simple, mais en réalité les deux voies ferrées devant être franchies présentent un fort trafic. Ce dernier va encore augmenter avec la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur.

Ainsi, à aujourd'hui, 12 trains rapides (TER/TGV) empruntent ces voies dans les deux sens, soit en moyenne un passage de train toutes les 5 minutes.

La circulation des trains est régie par un cadencement, c'est-à-dire une organisation des circulations des trains de telle manière qu'ils partent de leur point de départ à intervalle régulier. Le cisaillement des voies toutes les 10 ou 5 minutes (deux sens de circulation) ne peut être envisagé sans mettre en péril la desserte régionale empruntant les voies cisailées.

<b>Contrainte de cadencement</b>	La circulation actuelle et future des voies devant être cisailées est très forte. Il est donc impossible de proposer un cisaillement sans avoir un impact très important sur la desserte régionale et nationale.
----------------------------------	--

### 2.2 Le franchissement des voies par création d'un ouvrage au-dessus des voies existantes : « saut de mouton »

Une solution serait de proposer un franchissement en créant une nouvelle voie passant au-dessus des voies existantes. Cette proposition, appelée « saut de mouton », présente de fortes contraintes techniques.

La première étant la pente. En effet, le train ne peut monter que si la pente est d'environ 3,5% ce qui implique d'allonger la rampe d'accès. Avec ces calculs, il faudrait une rampe d'environ 500 m ce qui est difficilement réalisable au droit de la gare d'Aubagne.

### 2.3 Le franchissement des voies par création d'un ouvrage au-dessous des voies existantes

La création d'un ouvrage souterrain pourrait être proposée. Toutefois, le coût associé à la création d'un tunnel de franchissement des voies dans un environnement contraint est très élevé et n'est pas compatible avec les performances socio-économiques attendues.

### 2.4 Une moins bonne irrigation du territoire

Du fait de sa vitesse et de sa distance de freinage, qui sont plus importants, un train ne peut desservir deux stations à moins de 2 km d'intervalle. L'analyse menée sur le sujet permet de démontrer qu'avec un train seulement 6 des 11 stations prévues dans le projet actuel du Val'Tram seraient desservies (cf. Carte ci-après).





*Présentation des stations desservies dans le cadre de la mise en place d'un train*

## 2.5 Création de passages à niveau

La voie de Valdonne dispose de 4 intersections avec des voiries routières.

Au regard du nombre et de la gravité des accidents liés à un franchissement de voie routière, SNCF Réseau mène depuis quelques années une grande politique de suppression des passages à niveaux. Ces derniers sont remplacés progressivement par des ouvrages souterrains ou aériens.

Le franchissement des voiries routières est possible à niveau par des trams-trains ou des tramways car leur vitesse leur permet de freiner à temps pour éviter un accident avec un tiers. Un train circule avec une vitesse supérieure et met plus de temps à freiner (en ajoutant son poids).

<b>Contrainte technique des passages à niveaux</b>	La voie de Valdonne présente 4 intersections routières. Ce croisement de circulation est possible avec un tramway ou un tram-train mais n'est pas possible au regard de la politique de résorption des passages à niveaux menée par la SNCF réseau. Envisager la création de 4 ouvrages de franchissement (aérien et souterrain) engendre un cout très important remettant en question la faisabilité de l'opération.
--	--

<b>Contrainte de desserte</b>	Mettre en place un système de desserte ferroviaire revient à réduire le nombre de stations du fait de contraintes techniques, ne favorisant pas ainsi les déplacements courts.
-------------------------------	--



### 3. Pourquoi ne pas proposer une extension de la ligne Omnibus sous la forme d'un tram-train ?

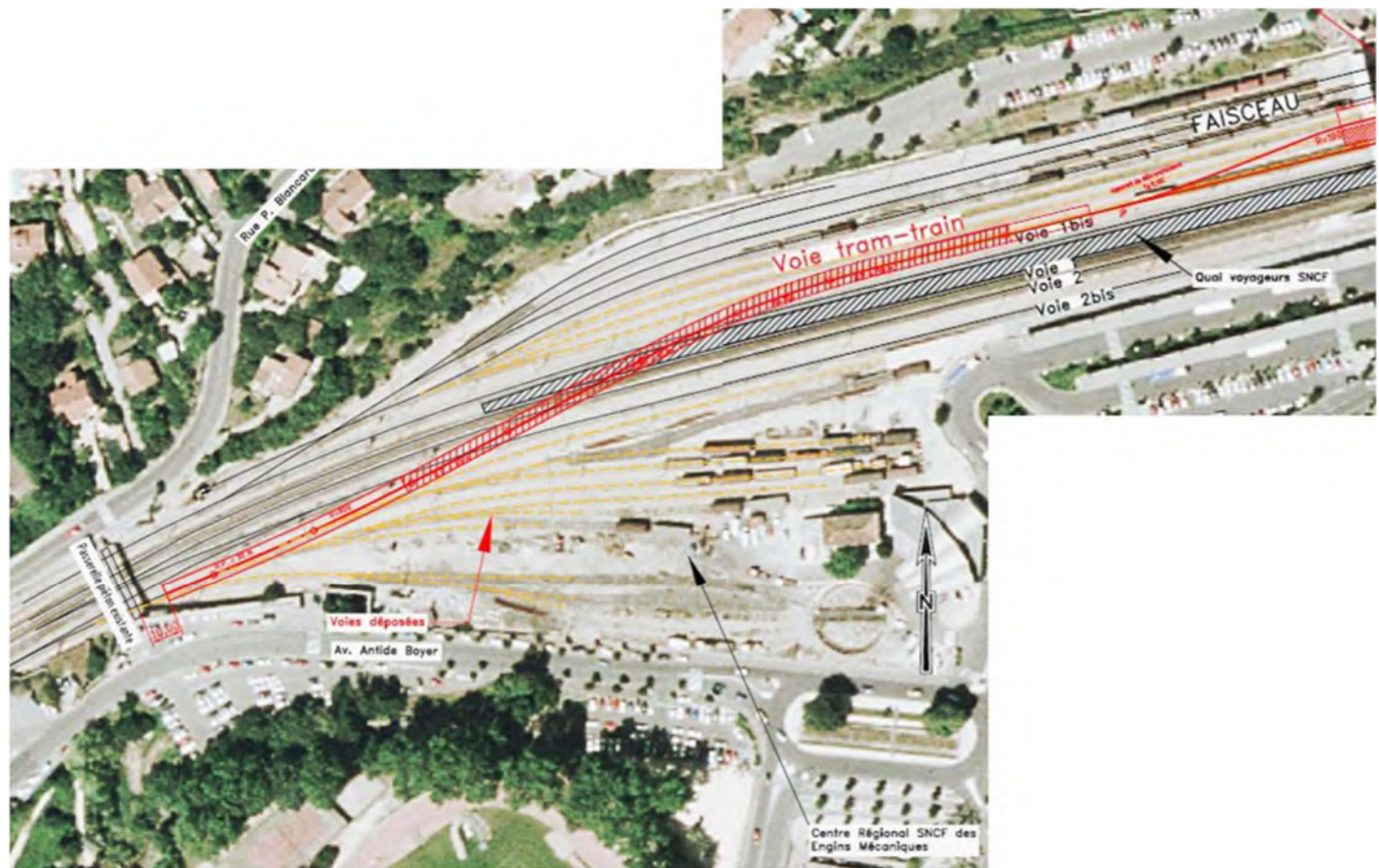
#### 3.1 Le franchissement des voies par création d'un ouvrage au-dessus des voies existantes

- **Un ouvrage de franchissement complexe : le « saut de mouton »**

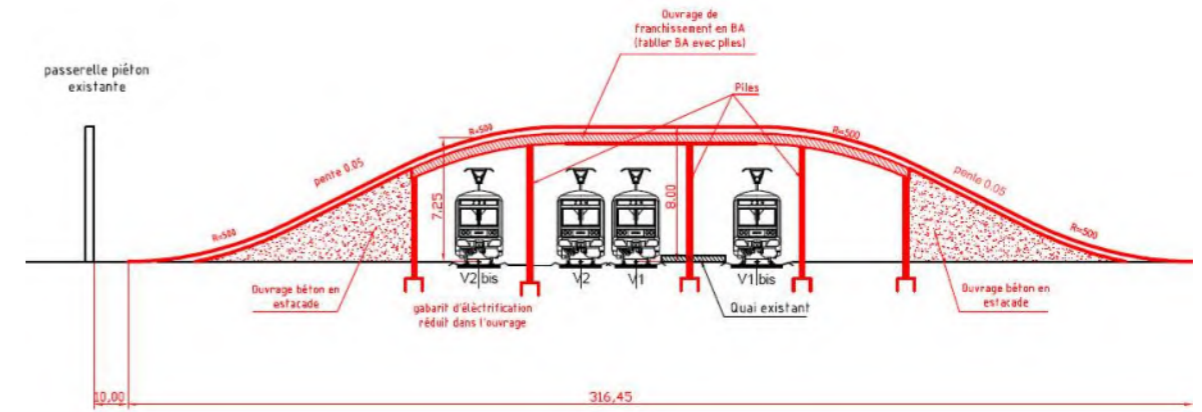
Une solution serait de proposer un franchissement en créant une nouvelle voie passant au-dessus des deux voies ferrées existantes. Cette proposition, appelée « saut de mouton », implique quelques contraintes :

- La réalisation d'une rampe de plus de 300 mètres de long, de 8 m de haut soit, en termes visuels, l'équivalent d'un immeuble de deux étages ;
- La mise en place de structures (piles) permettant de soutenir l'ouvrage au niveau des voies ferrées actuelles induisant de très fortes contraintes techniques.

<b>Contrainte technique : saut de mouton</b>	La réalisation d'un ouvrage de franchissement entraîne une consommation d'espace très importante, un surcôt, un fort impact visuel et des contraintes techniques.
--	---



Exemple d'un Schéma de franchissement des voies ferrées



Vue de profil du franchissement des voies ferrées

- **La réalisation des travaux en milieu dit contraint**

Rappelons le contexte de circulation des deux voies ferrées devant être franchies : 12 trains par heures en condition maximale, avec une large plage horaire entre les premières et les dernières circulations. Il s'agit des voies ferrées les plus contraintes de France en termes d'acceptabilité des circulations.

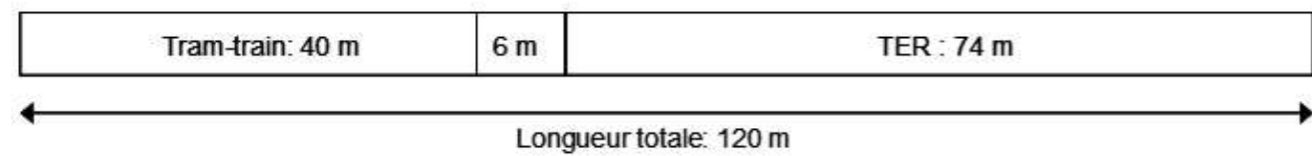
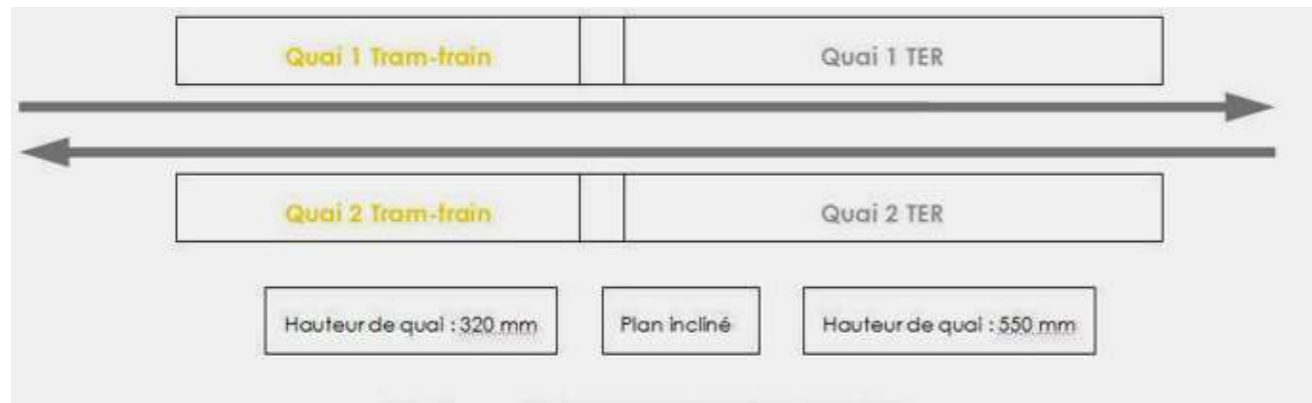
La seule option envisageable serait de proposer des travaux de nuit, sur des plages horaires très restreintes : de 1h à 4h du matin, soit 3 heures de travail effectif par nuit. En termes de travaux, calendrier et de coût cette option n'est pas pertinente.

<b>Travaux</b>	Le contexte de circulation des voies ferrées ne laisse qu'une plage de travaux de 3h par nuit. Ces travaux mobiliseront une équipe toutes les nuits pendant de longues semaines. En termes de coûts et de planning cette solution n'est pas favorable.
----------------	--

#### 3.2 La hauteur des quais en gare

La mise en place d'un tram-train nécessite d'utiliser des trains (matériel roulant) différents de ceux utilisés pour les circulations ferroviaires en région PACA. En effet, ce matériel roulant pouvant être également utilisé en ville, il est plus bas. Usuellement, il est dit que le matériel présente un plancher bas dont la hauteur est de 320 mm contre 550 mm pour les trains.

La mise en œuvre de ce dispositif nécessite donc un rabaissement des quais en gare entre Marseille et Aubagne afin de respecter la réglementation.



*Schéma de présentation des quais en gare entre Marseille et Aubagne*

<b>Contrainte technique : hauteur des quais</b>	La hauteur du quai pour un Tram-Train est plus basse que celle requise pour un train. La mise en service d'un tram-train impliquerait la reprise des quais de l'ensemble des gares entre Marseille et Aubagne
---	---

### 3.3 Le matériel roulant tram-train

- Acquisition des tram-trains**

La mise en place du tram-train nécessiterait l'acquisition d'un nouveau matériel roulant, adapté à ce type de circulation, c'est-à-dire en capacité de circuler sur un réseau de tramway urbain et sur le réseau ferré.



Les études réalisées mettent en exergue un achat de 10 rames pour exploiter la ligne Marseille – La Bouilladisse, soit coût avoisinant les 50 M€.

<b>Acquisition du matériel roulant</b>	La mise en place du tram-train requiert l'acquisition de 10 rames dont le coût avoisine les 50 M€
--	---

- Capacité des tram-trains**

Pour rappel, le tram-train aurait pour vocation de desservir La Bouilladisse depuis Marseille en s'arrêtant au niveau des gares SNCF de Saint Charles, La Blancarde, Saint Marcel, La Pomme, La Barasse, La Penne-sur-Huveaune et Aubagne. Cette ligne omnibus Saint Charles – Aubagne est aujourd'hui exploitée par des trains.

La capacité d'accueil des trains Omnibus est actuellement de 400 places, elle serait de 250 places pour le tram-train, réduisant ainsi presque de moitié la capacité d'accueil des voyageurs.

Quelques chiffres pour mieux comprendre :

	Nb train par heure	Capacité d'une Rame	Total voyageurs transportés par heure
<b>Tram-Train (2025)</b>	2	250	<b>500</b>
<b>Tram-Train (2040)</b>	3	250	<b>750</b>
<b>Val'Tram (2025)</b>	6	125	<b>750</b>

<b>Capacité des rames</b>	Adopter des nouvelles rames compatibles avec la circulation d'un tram-train reviendrait à réduire de plus de 35% la capacité d'accueil des voyageurs sur la ligne omnibus Aubagne-Marseille sans augmenter la capacité sur le tronçon La Bouilladisse - Aubagne
---------------------------	---

- Entretien des tram-trains**

Le matériel roulant doit être entretenu. Pour ce faire, des centres de maintenance sont installés de manière stratégique afin que les rames puissent être réparées, entretenues et lavées. Dans la mesure où le tram-train est un nouveau matériel roulant disposant de dimensions différentes et de spécificités propres par rapport au train en circulation, il est impossible de réutiliser les centres existants adaptés aux trains.

La création d'un nouveau centre de maintenance induit un coût équivalent à 15 M€.

De plus, se pose la question de la localisation de ce centre. Il serait nécessaire de prospecter et de trouver un foncier de dimension suffisante (2,5 ha) et surtout dont le positionnement serait cohérent avec la circulation des rames. Cette recherche serait à réaliser dans un contexte où la pression foncière est très importante.

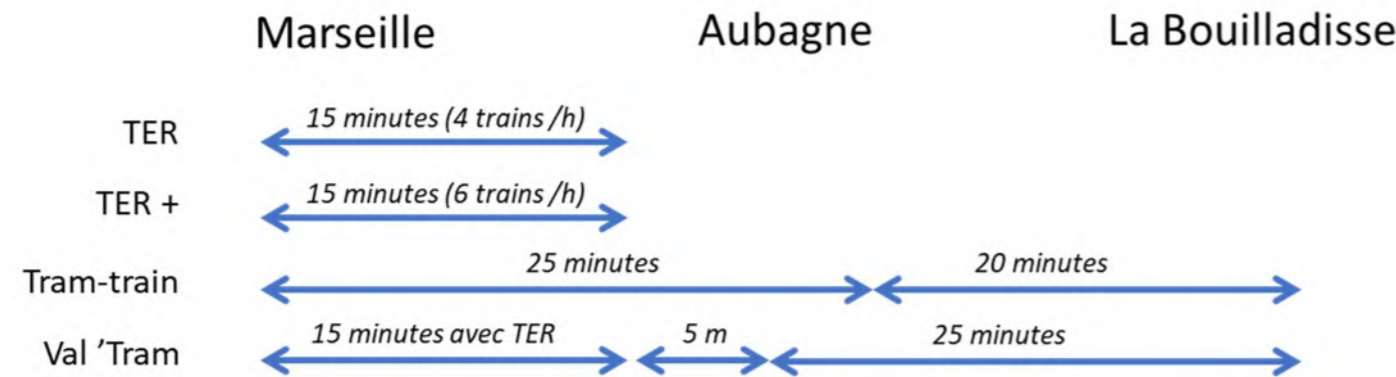
<b>Centre de maintenance</b>	L'acquisition de tram-train induit la création d'un nouveau centre de maintenance à proximité immédiate des voies ferrées, dans un secteur où la pression foncière est très importante.
------------------------------	---



### 3.4 Offre de services

- **Un temps de parcours équivalent entre les deux solutions**

Le temps de parcours, représenté schématiquement ci-après, permet de mettre en exergue un temps de parcours équivalent entre la solution tram-train et le Val'Tram tout en prenant en compte le changement de mode de transport.



#### Identification des temps de trajet

Le temps de parcours pour le Tram-train a été estimé sur la base du fonctionnement de la ligne omnibus actuelle. Toutefois, il est à noter qu'un tram-train circule à 100 km/h, alors qu'un train classique circule à 130 km/h, ce qui peut occasionner une dégradation du temps de parcours sur le tronçon Marseille-Aubagne.

<b>Temps de parcours</b>	L'analyse des temps de parcours démontre que la mise en place d'un tram-train n'aurait pas d'effet sur le temps de parcours qui est identique quel que soit le mode sélectionné (tram-train ou Val'Tram)
--------------------------	--

Le changement de mode de transport doit impérativement être complété par une garantie de continuité du service. Pour ce faire, la Métropole s'engage dans un haut niveau de performance du Val'Tram avec une fréquence à 10 minutes en heure de pointe en priorisant les sens de déplacement (La Bouilladisse – Aubagne le matin et inversement le soir).

Le Val'TRAM bénéficie d'un site propre intégral sur l'ensemble du trajet, avec priorité au feu. Le temps de parcours sera donc fiabilisé pour permettre les correspondances.

<b>Des correspondances garanties</b>	La Métropole s'engage à garantir les correspondances avec un renforcement sur les sens de circulation en période de pointe.
--------------------------------------	---

- **Une fréquence faible pour une ligne de haut niveau de service**

Sur le tronçon Marseille – Aubagne, la ligne omnibus en voie unique autorise une fréquence de 2 trains par heure actuellement, soit une fréquence à 30 min. A l'horizon de la LNPACA (2035-2040), l'infrastructure permettra de faire circuler 3 trains par heure, soit une fréquence à 20 min.

Le Val'TRAM propose un service à 10 min en heure de pointe dès la mise en service en 2025.

<b>Fréquence</b>	Le tram-train propose une fréquence moindre : 1 tram-train toutes les 30 min à la mise en service, 1 tram-train toutes les 20 min à horizon 2035-2040.
------------------	--

- **La desserte du centre-ville d'Aubagne par le Val'TRAM**

Au lieu de traverser directement le centre-ville pour remonter la voie de Valdonne, le Val'Tram permet de contribuer à la desserte du centre-ville. Il présente donc un double intérêt :

- La desserte interurbaine ;
- La desserte urbaine du centre-ville d'Aubagne : l'étude de desserte des stations dans le centre-ville d'Aubagne démontre que les stations les plus desservies sur l'ensemble de la ligne sont :
  - La Gare d'Aubagne : 6 360 (fréquentation journalière en jours – montées + descentes) ;
  - Le cours Voltaire : 4 480 ;
  - Les Défensions : 3 320.

<b>La desserte du centre-ville d'Aubagne</b>	Le Val'Tram a contrario du tram-train permet une desserte du centre-ville d'Aubagne. Les estimations de trafic démontrent que les 3 stations de centre-ville seront les plus fréquentées de la ligne.
--	---

Le projet Val'Tram bénéficie aux usagers actuels de la ligne : plus de 3 900 usagers (à horizon 2030) utilisent à la fois le tronçon actuel et l'extension. A titre d'exemple, on peut citer :

- au départ du tronçon Aubagne Gare – La Bouilladisse, les usagers à destination du Lycée, de l'hôpital, de la Piscine d'Aubagne (seule équipement publique présent sur le territoire) ;
- au départ de la ligne actuelle « Charrel – Gare », les usagers à destination du Cours Voltaire (marché, cinéma, théâtre), du jardin des Défensions, du centre des impôts ou de la zone d'activité de Napollon.

<b>Ligne de tramway actuelle</b>	La réalisation du tram-train ne permet pas de faire le lien avec la ligne T du tramway existant et d'améliorer la desserte pour les usagers actuels du tramway
----------------------------------	--

- **La desserte des zones d'activité (Camps de Sarlier / La Martelle ZI Paluds / ZI Plaine de Jouques)**

Depuis la gare d'Aubagne jusqu'au quartier de Jouques, le projet de ligne à haut niveau de service du BUS+ actuellement en cours de réalisation desservira les zones de Camps de Sarlier, La Martelle, Les Paluds et du Parc d'activités de Gémenos. Un secteur en développement fréquenté quotidiennement par 12 000 salariés.

36 % des usagers de la ligne de Bus+ seront en correspondance avec le Val'Tram. La correspondance s'organisera principalement à l'arrêt Défensions sans entrer en gare d'Aubagne pour repartir vers la Zone des Paluds. Le Val'Tram permet de faire gagner du temps à ces usagers par rapport à la solution tram-train où la correspondance aurait lieu en Gare d'Aubagne

<b>Desserte de la ZI des Paluds</b>	Le Val'TRAM améliore la desserte de la ZI des Paluds en réduisant le temps de parcours du fait d'une correspondance aux Défensions.
-------------------------------------	---

### 3.5 La complexité de mise en œuvre du tram-train

Aujourd’hui, le projet du Val’Tram est porté par La Métropole. La réalisation d’un Tram-Train serait obligatoirement sous maîtrise d’ouvrage de SNCF Réseau. L’ouverture à la concurrence permet certes une circulation multiple sur les voies mais tous les travaux à réaliser sur l’infrastructure ferrée nationale sont portés par SNCF Réseau.

Ainsi, la réalisation d’un tram-train serait de la compétence de SNCF Réseau qui devrait reprendre les études et mobiliser les effectifs nécessaires pour la réalisation de ce projet dans un contexte où de nombreux projets sont en cours d’études, notamment le projet d’envergure de LN PACA. Le temps de réalisation de la solution tram-train serait ainsi fortement rallongé par rapport au projet Val’TRAM.

Ensuite, la question de l’exploitation serait rétrocédée à l’exploitant de la RTM ne disposant d’aucune expérience dans le cadre des Trams-Trains (circulation type SNCF, différente d’un réseau de tramway).

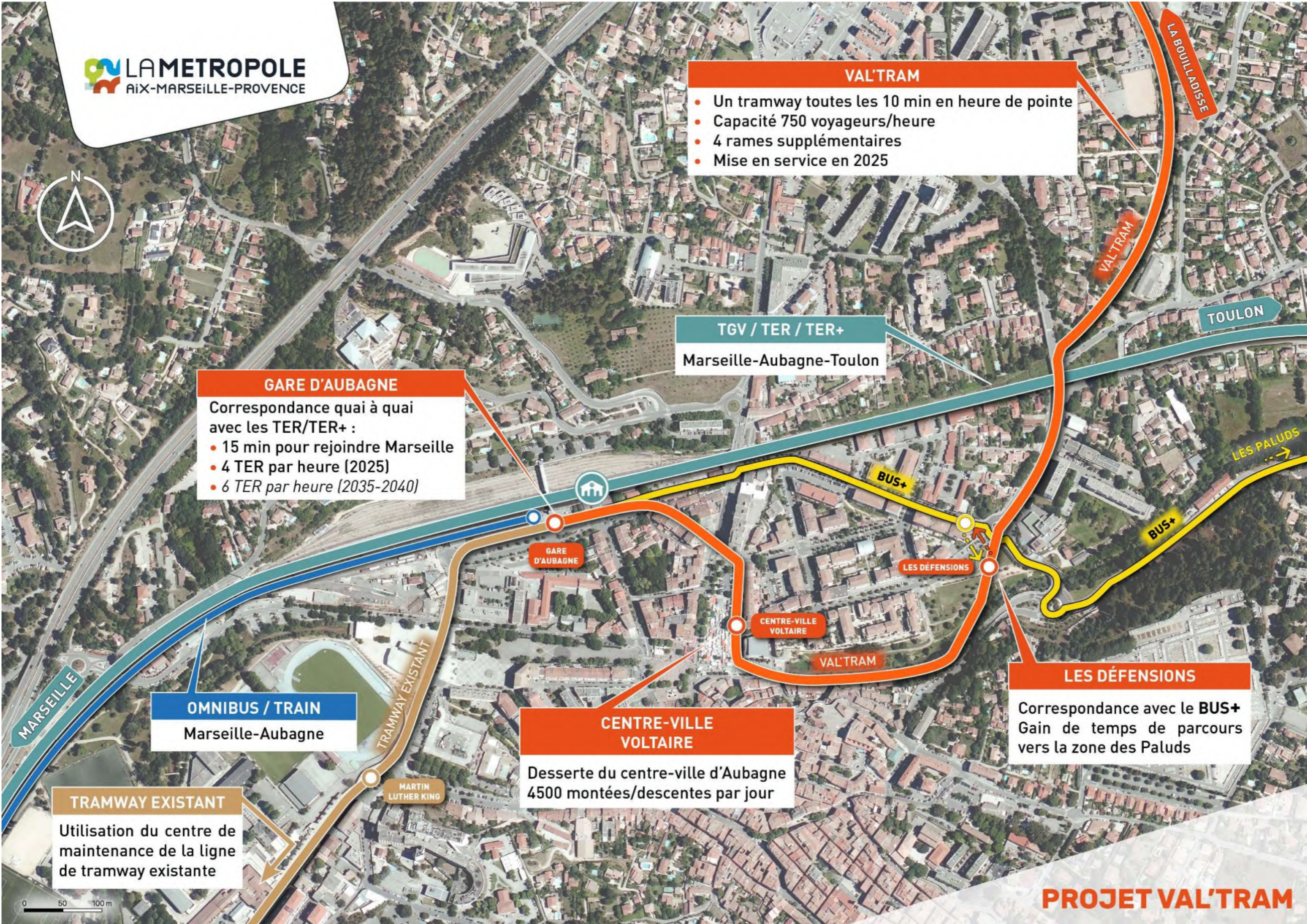
La mise en œuvre du projet serait donc fortement retardée et ne répondrait plus aux objectifs du Réseau Express Métropolitain.

<b>Complexité des compétences</b>	SNCF Réseau est la seule entité habilitée à réaliser des travaux sur le domaine ferroviaire. Transférer la compétence pour ce projet reviendrait à allonger le temps de mise en œuvre et compliquerait fortement son exploitation.
-----------------------------------	--

### 4. Conclusion : les principales raisons du choix du tramway

Thématiques	
<b>Technique</b>	Pas de travaux d’importance à réaliser sur la ligne SNCF Marseille – Vintimille en gare d’Aubagne et sur la ligne existante
<b>Entretien</b>	Mutualisation de l’entretien avec le tramway existant Pas de construction d’un nouveau centre de maintenance, avec recherche de foncier et acquisition
<b>Desserte fine</b>	Permet une desserte plus fine du territoire notamment du centre-ville d’Aubagne avec des arrêts fréquents
<b>Desserte</b>	Une correspondance avec les TER (4 trains par h) / TER+ (6 trains par h) entre Aubagne et Marseille permettant une connexion plus rapide avec Marseille et avec plus de fréquence que l’omnibus (2 à 3 trains par heure) Aucune perte de temps comparé au tram-train pour la desserte vers Marseille Permet une meilleure connexion avec le BHNS desservant les zones d’activité (Paluds-Gémenos)
<b>Fréquence</b>	Un service à 10 min contre une fréquence à 30 min (20 min à horizon 2035 - 2040).
<b>Capacité</b>	Une capacité au moins équivalente avec 750 voyageurs par heure
<b>Matériel roulant</b>	Achat de 4 rames de tramway court
<b>Coûts</b>	Solution la moins onéreuse (moins d’acquisition de matériel roulant, pas de création de saut de mouton, pas de reprise de quais, pas de création d’un nouveau centre de maintenance)
<b>Mise en œuvre</b>	Un projet conduit par la Métropole, avec une réalisation à court terme et une mise en service prévue pour fin 2025 Une mise en exploitation facilitée avec l’exploitant actuel (RTM)





**VAL'TRAM**

- Un tramway toutes les 10 min en heure de pointe
- Capacité 750 voyageurs/heure
- 4 rames supplémentaires
- Mise en service en 2025

**TGV / TER / TER+**  
Marseille-Aubagne-Toulon

**GARE D'AUBAGNE**  
Correspondance quai à quai avec les TER/TER+ :

- 15 min pour rejoindre Marseille
- 4 TER par heure (2025)
- 6 TER par heure (2035-2040)

**OMNIBUS / TRAIN**  
Marseille-Aubagne

**CENTRE-VILLE VOLTAIRE**  
Desserte du centre-ville d'Aubagne  
4500 montées/descentes par jour

**LES DÉFENSIONS**  
Correspondance avec le **BUS+**  
Gain de temps de parcours vers la zone des Paluds

**TRAMWAY EXISTANT**  
Utilisation du centre de maintenance de la ligne de tramway existante

**PROJET VAL'TRAM**





**TRAM-TRAIN**  
Construction d'un nouveau centre de maintenance (2,5 ha à trouver à proximité de la voie)

- TRAM-TRAIN**
- 1 TRAM-TRAIN toutes les 30 minutes (2030)
  - 1 TRAM-TRAIN toutes les 20 minutes (2035)
  - Liaison directe vers Marseille
  - 10 rames de TRAM-TRAIN supplémentaires
  - Capacité 500 voyageurs/heure (2030)
  - Capacité 750 voyageurs/heure (2035)
  - Mise en service horizon 2030

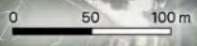
Travaux importants à réaliser sur les voies SNCF (saut de mouton, quais, ...)

**TGV / TER / TER+**  
Marseille-Aubagne-Toulon

**GARE D'AUBAGNE**  
Correspondance avec le **BUS+**

**OMNIBUS / TRAM-TRAIN**  
Marseille-Aubagne

- 25 min pour rejoindre Marseille
- 5 gares intermédiaires
- -35% de places offertes (par rapport au train)





### 3.2. ANNEXE 02 : BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DE 2021



# VAL'TRAM

PROLONGEMENT DU TRAMWAY  
D'AUBAGNE À LA BOUILLADISSE



## **Bilan de la concertation préalable**

*Du 03 au 30 mai 2021*



## Table des matières

I.	Les principes de la concertation .....	3
1.	Introduction.....	3
2.	Rappel du cadre réglementaire.....	3
3.	Contenu du bilan.....	3
II.	La mise en œuvre de la concertation.....	4
1.	Les modalités générales .....	4
2.	L'information du public.....	4
3.	Réunion publique.....	5
4.	Les expositions publiques.....	6
III.	Bilan de la concertation.....	7
1.	Bilan quantitatif .....	7
a.	Réunion publique numérique.....	7
b.	Expression du public .....	7
2.	Bilan qualitatif et éléments de réponses apportés par la maîtrise d'ouvrage .....	8
a.	Contenu des supports de concertation .....	8
b.	Performances du Val'Tram, fonctionnement et conditions d'exploitation .....	8
c.	Coût du projet.....	9
d.	Choix du matériel roulant.....	9
e.	Mobilité douce .....	10
f.	Stationnement et rabattement sur le Val'Tram.....	11
g.	Tracé et impact sur la circulation automobile.....	12
h.	Nuisances riveraines .....	13
i.	Impact écologique du projet .....	14

## I. LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION

### 1. Introduction

Le projet Val'Tram consiste à réaliser une extension de 14,4 km de la ligne de tramway entre la gare d'Aubagne et La Bouilladisse en utilisant les emprises de l'ancienne voie ferrée de Valdonne.

Ce projet est identifié comme un axe prioritaire dans le traitement de la question des déplacements sur le Pays d'Aubagne et de l'Etoile. Il figure dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, dans l'Agenda de la Mobilité de la Métropole adopté en décembre 2016 et dans le projet de PDU métropolitain soumis à enquête publique du 20 avril au 21 mai 2021.

Le projet dessert cinq communes de la Métropole (La Bouilladisse, La Destrousse, Auriol, Roquevaire et Aubagne) avec onze nouvelles stations situées au plus proche des lieux d'habitations. Le projet dessert également un bassin plus large via des lignes de bus en rabattement (Saint Zacharie, Peypin, Cadolive, ...) et des parkings relais. Au total, un bassin de 60 000 personnes est concerné par le projet.

La ligne complète sera exploitée avec les 8 rames Citadis Compact propriété de la Métropole et 4 rames supplémentaires à acquérir. L'intermodalité du projet est assurée par l'aménagement de 3 parcs relais et de poches de stationnement de proximité pour un total de 500 places en libre accès. Cette ligne sera interconnectée au TER et aux lignes de cars express métropolitaines présentes en gare d'Aubagne et reliant les principales agglomérations : Marseille, La Ciotat, Toulon, Aix en Provence, ainsi que la zone des Paluds (Bus à Haut Niveau de Service). Des stationnements vélos sont également prévus sur chacune des stations.

Le calendrier prévisionnel de l'opération prévoit une mise en service du Val'Tram fin 2025.

### 2. Rappel du cadre réglementaire

La concertation préalable est menée conformément à l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme.

La concertation préalable initiée par la Métropole Aix-Marseille-Provence vise à :

- Présenter le projet au public ;
- Échanger avec la population sur les grands principes du projet et sur les choix de desserte ;
- Permettre au maître d'ouvrage d'affiner et adapter son projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes du public.

### 3. Contenu du bilan

Le bilan de la concertation préalable concernant le projet Val'Tram fait la synthèse des échanges et contributions du public et apporte des premiers éléments de réponses.

## II. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

### 1. Les modalités générales

Par délibération n° MOB 002-9641/21/CM du 18 février 2021, le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence a défini les modalités de la concertation préalable (cf annexe 1).

Afin d'informer le plus grand nombre de personnes et de permettre au public de s'exprimer, plusieurs actions ont été mises en œuvre conformément à cette délibération :

- Une exposition publique d'une durée de 4 semaines a été organisée dans les lieux suivants :
  - o Siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence – Palais du Pharo ;
  - o Siège du Conseil de Territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile à Aubagne ;
  - o Mairie d'Aubagne ;
  - o Mairie d'Auriol ;
  - o Mairie de La Bouilladisse ;
  - o Mairie de La Destrousse ;
  - o Mairie de Roquevaire ;
- Des panneaux de présentation, des dépliants et un registre étaient mis à disposition du public dans les lieux d'exposition ;
- Un registre numérique présentant également les panneaux d'exposition et le dépliant a été mis en place ;
- Une réunion publique numérique a été organisée le mardi 18 mai 2021.

Le public a pu s'exprimer et écrire à l'administration via plusieurs moyens :

- o Par courrier postal ;
- o Par écrit sur les registres papiers mis à disposition ;
- o Par courriel à l'adresse mail : [valtram@mail.registre-numerique.fr](mailto:valtram@mail.registre-numerique.fr) ;
- o Par écrit sur le registre dématérialisé à l'adresse : <https://www.registre-numerique.fr/valtram> ;
- o Oralement lors de la réunion publique numérique du mardi 18 mai 2021.

### 2. L'information du public

Le public a été informé de la concertation et des modalités de participation de la manière suivante :

- Ouverture d'une page internet dédiée à la concertation préalable sur le Val'Tram à l'adresse suivante « <https://www.registre-numerique.fr/valtram> » (cf annexe 3.4) à partir du 3 mai 2021, avec les documents de présentation du projet en téléchargement, et toutes les informations pratiques permettant de participer à la concertation ainsi qu'à la réunion publique numérique ;
- Diffusion d'une actualité sur le site institutionnel de la Métropole Aix-Marseille-Provence à partir du dimanche 28 avril 2021, incitant le public à donner son avis ;
- Une centaine d'affiches posées dans la ville d'Aubagne sur les supports suivants : MUPI, colonnes Morris, voussures dans les bus, arrières de bus (cf annexe 3.1) ;
- Affichage sur les réseaux sociaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence : Facebook, Twitter et LinkedIn ;



- Publications sur la page Facebook du Pays d'Aubagne et de l'Étoile – 3 mai et 17 mai 2021 ;
- Publication de divers articles dans la presse :
  - Le lundi 3 mai dans Made In Marseille (presse numérique) ;
  - Le mardi 4 mai 2021 dans La Marseillaise ;
  - Le mercredi 5 mai 2021 dans La Provence ;
  - Le jeudi 20 mai 2021 dans La Provence ;

Les communes concernées ont également relayé l'information via leurs journaux et magazines municipaux et leurs réseaux sociaux :

- Aubagne au jour le jour, le journal municipal d'Aubagne – éditions de mai et juin 2021 ;
- Publication sur la page Facebook de la ville d'Aubagne - 3 mai 2021 ;
- Roquevaire magazine – édition printemps 2021 ;
- Publication sur la page Facebook de la ville d'Auriol - 3 mai 2021 ;
- La Gazette de La Destrousse – édition Mai 2021 ;
- Publication sur la page Facebook de la ville de La Destrousse – 17 mai 2021 ;
- Publication sur la page Facebook de la ville de La Bouilladisse - 3 mai 2021 ;
- Per Lou Vilàgi, journal d'information municipale de Saint Savournin – édition mai 2021 ;
- Publications sur la page Facebook de la ville de Saint Savournin - 6 avril et 18 mai 2021.

Une revue de presse est présentée en annexe 2.

### 3. Réunion publique

Une réunion publique de concertation s'est tenue le mardi 18 mai 2021 de 18h à 20h depuis le centre de congrès Agora à Aubagne en visio-conférence, afin de respecter les mesures sanitaires et la distanciation sociale en application à cette date.

Une centaine de participants a assisté à la réunion sur la plateforme digitale de visioconférence Zoom.

La réunion a été animée par M. Philippe Di Scala, Directeur du Pôle Communication de Stratis, agence de communication missionnée par la maîtrise d'ouvrage. Il a commencé par rappeler les modalités de cette concertation et les règles pratiques qui régissent le déroulement de la réunion publique numérique.

Plusieurs élus étaient présents à cette réunion numérique :

- M. Serge Perottino, président du Conseil de Territoire du Pays d'Aubagne et de l'Étoile (CT4) et maire de Cadolive ;
- M. Alain Rousset, premier vice-président du Pays d'Aubagne et de l'Étoile en charge des transports, premier adjoint au maire d'Aubagne et conseiller régional ;
- M. Gérard Gazay, maire d'Aubagne, vice-président de la Métropole Aix-Marseille-Provence et vice-président du département des Bouches-du-Rhône ;
- Mme Véronique Miquelly, maire d'Auriol, conseillère territoriale du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, membre du bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence et conseillère départementale ;
- M. Yves Mesnard, maire de Roquevaire, conseiller territorial du pays d'Aubagne et de l'Étoile et conseiller métropolitain ;

- M. José Morales, maire de La Bouilladisse, conseiller territorial du pays d'Aubagne et de l'Étoile et conseiller métropolitain ;
- M. Jacques Darmon, conseiller municipal à la mairie de La Destrousse, représentant M. Michel Lan, maire de La Destrousse ;
- M. Claude Ines, adjoint au maire de Saint-Zacharie, représentant M. Jean-Jacques Coulomb, maire de Saint Zacharie.

La réunion a été introduite par M. Serge Perottino, suivie d'une intervention de M. Alain Rousset.

Le projet a été ensuite présenté au public par M. Romain Coiffet, directeur de projet au sein du groupement de maîtrise d'œuvre en charge de l'opération. La présentation a détaillé les objectifs, les aspects techniques et les principales caractéristiques du projet.

Un temps d'échange avec le public participant à la réunion numérique a suivi.

M. Philippe Di Scala a rappelé à la fin de la réunion que la concertation continuait jusqu'au 30 mai 2021, puis la séance a été clôturée par M. Serge Perottino.

Le compte rendu de cette réunion publique figure en annexe n°6 du présent bilan.

#### 4. Les expositions publiques

Des expositions permanentes, constituées de 5 panneaux de présentation de l'opération et de dépliants papiers mis à disposition, se sont tenues pendant une durée d'un mois, du lundi 3 au dimanche 30 mai 2021 dans les 7 lieux de la concertation suivants :

- Siège de la Métropole Aix-Marseille-Provence – Palais du Pharo, 58 boulevard Charles-Livon à Marseille ;
- Siège du Conseil de Territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile à Aubagne, 932 avenue de la Fleuride à Aubagne ;
- Mairie d'Aubagne, 7 boulevard Jean Jaurès à Aubagne ;
- Mairie de Roquevaire, 29 avenue des Alliés à Roquevaire ;
- Mairie d'Auriol, Place de la Libération à Auriol ;
- Mairie de La Destrousse, Place de la Mairie à La Destrousse ;
- Mairie de La Bouilladisse, Place de la Libération à La Bouilladisse.

Dans chacun des sept lieux d'exposition, un registre papier était mis à disposition pour recueillir les observations du public.

Cinq panneaux exposés présentaient l'opération (cf annexe 3.2) :

- Panneau 1 : Le prolongement du tramway d'Aubagne à la Bouilladisse
- Panneau 2 : Une réponse aux besoins de déplacements métropolitains
- Panneau 3 : Un levier de développement du territoire
- Panneau 4 : Une nouvelle connexion avec le centre-ville d'Aubagne
- Panneau 5 : Concertation Mode d'emploi, votre avis est important !

Des dépliants de présentation du projet (cf annexe 3.3) ont été édités en 500 d'exemplaires et mis à disposition du public dans les lieux d'exposition et dans les communes du Conseil du Territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile selon la distribution suivante :

- Palais du Pharo : 20 exemplaires ;
- Siège du Conseil de Territoire 4 : 80 exemplaires ;
- Mairie d'Aubagne : 80 exemplaires ;
- Mairie d'Auriol : 50 exemplaires ;
- Mairie de La Destrousse : 50 exemplaires ;
- Mairie de La Bouilladisse : 50 exemplaires ;
- Mairie de Roquevaire : 50 exemplaires ;
- Mairie de Belcodène : 20 exemplaires ;
- Mairie de Cadolive : 20 exemplaires ;
- Mairie de St Sournin : 30 exemplaires ;
- Mairie de Peypin : 30 exemplaires ;
- Mairie de Saint Zacharie : 20 exemplaires ;
- Mairie de La Penne sur Huveaune : 10 exemplaires ;
- Mairie de Cuges les Pins : 10 exemplaires.

### III. BILAN DE LA CONCERTATION

#### 1. Bilan quantitatif

##### a. Réunion publique numérique

La réunion publique numérique qui a eu lieu le mardi 18 mai 2021 a rassemblé une centaine de participants connectés sur la plateforme digitale. Parmi eux étaient présents des élus ainsi que des membres d'associations locales.

Les échanges avec le public ont duré 1 heure environ. 15 questions orales ont été posées par le public.

Le public a également réagi durant la réunion à travers le Tchat de la plateforme digitale. Environ 300 messages ont été échangés par 45 participants.

##### b. Expression du public

448 contributions ont été déposées au travers des différents moyens d'expression mis à disposition :

Moyen d'expressions	Nombre de contributions
Registre numérique	329
Registres papiers	27
Courriels	87
Courriers	5

Une contribution peut contenir plusieurs observations portant chacune sur un aspect particulier du projet. Une personne peut avoir laissé plusieurs contributions. L'ensemble des contributions sont retranscrites en annexe 4 (registres papier), 5 (courriers reçus) et 7 (registre numérique et courriels).

Le public s'est exprimé également sur les réseaux sociaux. Les données chiffrées des interactions du public sur les réseaux sociaux figurent en annexe 2.4 du présent document.



## 2. Bilan qualitatif et éléments de réponses apportés par la maîtrise d'ouvrage

Il ressort des contributions formulées par le public lors de la concertation préalable un accueil majoritairement favorable à plutôt favorable du projet. Les contributeurs développent en particulier les points positifs suivants :

- Un projet écologique avec un effet positif sur la pollution atmosphérique ;
- Une amélioration de la qualité de vie pour les habitants des villages traversés, avec moins de circulation automobile, moins de bruit ;
- Une meilleure solution de transport que les bus actuels pris dans la circulation automobile ;
- Une alternative à la voiture automobile, permettant aussi aux publics non véhiculés (lycéens, touristes, ...) de se rendre sur Aubagne et Marseille ;
- Un projet attendu par la population qui connaît la voie de Valdonne et souhaite la remise en service de la ligne depuis longtemps.

Les observations portent sur divers aspects du projet et sont présentées ci-après selon les catégories suivantes :

### a. Contenu des supports de concertation

Certaines contributions recueillies portent sur le niveau de détail des informations transmises dans le dossier de la concertation, avec des demandes de précision sur les aménagements réalisés (réhabilitation de l'ancienne gare de Roquevaire, réfection des abords du parking des terres rouges à Aubagne, l'emplacement des futures sous stations de relevage), les zones impactées par le projet, le tracé exact dans Aubagne, etc...

#### *Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage :*

Le niveau de détail présenté dans les documents supports de la concertation et lors de la réunion publique s'explique par la nature de la phase de concertation préalable. Les observations recueillies dans ce cadre doivent alimenter les études d'avant-projet. A l'issue de ces études, des propositions d'aménagement plus détaillées seront présentées dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

### b. Performances du Val'Tram, fonctionnement et conditions d'exploitation

Beaucoup de participants mettent en avant la performance du Val'Tram en terme d'attractivité par rapport à la voiture et en terme de gain de temps de parcours au heures de pointe au vu de la saturation du réseau routier. Ils estiment que le Val'Tram va permettre de fluidifier le trafic routier, qu'il sera une bonne alternative au tout voiture et qu'il contribuera à la qualité de vie dans les villages traversés.

Certains participants s'interrogent sur les horaires de fonctionnement du Val'Tram : va-t-il circuler les dimanches et jours fériés ? Les horaires de services seront-ils adaptés, notamment pour les employés qui ont des horaires décalés ? Les horaires et les fréquences seront-ils coordonnés avec les correspondances en gare d'Aubagne ?

Le public demande à ce que le service ait une fréquence et une régularité satisfaisante afin de sécuriser les correspondances avec le train à Aubagne.

### **Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage :**

Le Val'Tram fonctionnera sur des horaires identiques à celui du réseau de transport d'Aubagne et notamment de la ligne de tramway actuelle, à savoir un fonctionnement du lundi au samedi de 5h45 à 21h. Toutefois, en fonction de la demande de transport, ces horaires pourront être étendus.

Le système fonctionnera avec une fréquence de 10 min toute la journée sur le tronçon Le Charrel – Napollon et de 10 min en heure de pointe et 20 min en heure creuse sur le tronçon Pont de l'Etoile - La Bouilladisse. Les horaires seront construits pour avoir la meilleure correspondance possible avec les TER en gare d'Aubagne.

#### **c. Coût du projet**

Le public s'interroge également sur le coût de l'opération. Certains mettent en avant l'utilisation d'une voie existante, comme un moyen de réduire les coûts d'investissement. D'autres contributions remettent en cause le coût annoncé du projet, le jugeant en dessous de la réalité. Des participants estiment que ce coût n'est pas supportable et le jugent trop élevé en rapport du gain pour la collectivité.

### **Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage :**

L'opération présente un coût prévisionnel de 125 millions d'euros, soit 8,7 millions d'euros du km. Ce coût est particulièrement bas comparativement à des opérations de tramway classique où on observe un coût moyen de 20 à 25 millions d'euros du km. L'emprise ferroviaire existante avec de nombreux ouvrages d'art déjà réalisés (ponts, tunnels) sur plus de 13 km du linéaire, ainsi qu'une conception en voie unique permet d'optimiser le coût d'opération.

Un bilan socio-économique réalisé en vertu du Code des Transports sera disponible dans le dossier soumis à enquête publique.

#### **d. Choix du matériel roulant**

Une partie des contributeurs demande la modification du matériel roulant au profit de tram-train. Ils indiquent que ce matériel permettrait de rentrer directement en gare d'Aubagne en utilisant les voies SNCF, pour rejoindre les gares de Marseille sans rupture de charge. Ils jugent ce projet moins coûteux.

Certains participants dont le collectif V2V demandent la mise en œuvre d'un réseau ferré métropolitain qui serait plus en mesure de répondre aux besoins de déplacements des usagers, en assurant un bouclage ferroviaire complet entre Marseille, Aubagne et Aix-en-Provence.

### **Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage :**

La question du choix du mode a fait l'objet d'études amont et de concertations dont à premier titre auprès de la SNCF (seule habilitée à faire circuler des trains de voyageurs sur le Réseau Ferré National). La solution consistant à faire circuler un tram-train entre Marseille et La Bouilladisse via les voies SNCF n'est en effet pas de la compétence de la Métropole.

Le Tram Train envisagé en première intention car permettant une éventuelle interconnexion avec la ligne TER vers Marseille présente un niveau de contraintes techniques rédhibitoires (interconnexion système, hauteur de quai, franchissement des voies RFN au niveau d'Aubagne par cisaillement, mauvais sens d'insertion au niveau d'Aubagne...). La création de la 3ème voie TER (aujourd'hui exploitée) durcit un peu plus ces contraintes. Par ailleurs

les voies SNCF entre Marseille et Aubagne, qui supportent aujourd'hui tous les trafics TER et TGV, n'ont pas les capacités nécessaires pour accueillir ce trafic supplémentaire.

Dans le projet de Plan de Déplacement Urbain, soumis à enquête publique du 20 avril au 21 mai 2021, la Métropole a acté la création un Réseau Express Métropolitain : un réseau interurbain ferroviaire et routier rapide, fiable et à haut niveau de service. Ce Réseau Express Métropolitain s'appuie sur trois lignes ferroviaires TER+, dont la ligne « Marseille – Aubagne – Toulon » et sur le projet Val'Tram en correspondance quai à quai en gare d'Aubagne avec cette ligne.

Le public s'interroge sur la capacité du tramway au regard des 15 000 voyageurs transportés par jour. Certains participants estiment ce chiffre trop faible et s'inquiètent de la saturation du service à terme. D'autres participant estiment que ce chiffre est trop important.

#### ***Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage :***

Les estimations de fréquentation réalisées à ce jour indiquent une fréquentation de la ligne complète La Bouilladisse – Le Charrel de 15 000 voyageurs par jour, dont plus de 6 000 voyageurs sur le nouveau tronçon. Cette fréquentation est estimée à la mise en service de la ligne et sera amenée à progresser dans le temps.

La ligne est conçue toutefois pour permettre la circulation de tramways de 30 m (contre 22 m dans le projet) et ainsi augmenter la capacité de la ligne.

Des participants évoquent la question du confort et de la sécurité à l'intérieur des rames. Ils évoquent le nombre limité de places assises. Ils s'inquiètent des conditions de confort et de sécurité à bord pour les usagers voyageant debout dans le tramway. Notamment en cas de freinage d'urgence quand le Val'Tram circule à une vitesse de 70 km/h.

Des contributeurs s'interrogent sur l'accessibilité du Val'Tram par les personnes à mobilité réduite.

#### ***Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage :***

Le Tramway est un matériel de transport en commun réputé confortable pour les usagers. Les tramways proposeront 125 places, dont 26 places assises, ratio conforme à ce que qui se pratique sur tous les tramways en France. La sécurité du système fera l'objet d'études très approfondies et contrôlées par les services compétents de l'Etat en charge d'autoriser l'exploitation du système, en particulier le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés). La vitesse d'exploitation de 70 km/h sera appliquée uniquement dans les zones non urbanisées. Des systèmes de sécurité ferroviaire seront installés, en lien avec la réglementation existante pour minimiser le risque d'accident.

Le Val'Tram sera entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite, que ce soit le matériel roulant ou les aménagements réalisés (stations, cheminements piéton, parkings).

#### **e. Mobilité douce**

Le public s'interroge sur la création d'une voie verte en parallèle de la voie de tramway. Cet aménagement est présenté comme un équipement contribuant au développement du tourisme, et aux déplacements loisir pour les vélos, les piétons qui veulent se balader ou les joggeurs. Certaines contributions demandent à ce que cette voie soit capable d'accueillir des véhicules de secours ou encore une balayeuse pour le nettoyage.



Certains contributeurs pensent qu'une voie verte serait plus utile et moins chère que le projet actuel.

Certains contributeurs souhaitent que le transport du vélo à bord soit intégré au projet Val'Tram pour favoriser l'usage du vélo en ville.

#### **Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage :**

Par délibération n° TRA 001-6406/19/CM, la Métropole a approuvé un plan Vélo métropolitain, visant à promouvoir l'usage du vélo sur les déplacements du quotidien. Le plan Vélo prévoit la réalisation d'une Ligne Vélo+, n°7 : « Aubagne – Roquevaire – Auriol – La Destrousse et La Bouilladisse », d'environ 12 km.

L'insertion du Val'Tram s'inscrit dans une même volonté de favoriser la circulation des modes doux. Elle s'appuie pour cela sur 2 axes forts :

- Créer une circulation cycle spécifique pour la zone urbaine d'Aubagne avec des aménagements dédiés et non dédiés ;
- S'appuyer sur la ligne Vélo+ 7 du plan Vélo métropolitain en lien direct avec le tracé du Val'Tram.

Cette ligne desservira 8 stations du Val'Tram avant de rejoindre la Gare d'Aubagne. Cette ligne Vélo+ sera également connectée à la ligne Vélo+ 6, réalisée en parallèle du projet de Bus à Haut Niveau de Service d'Aubagne, le ChronoBus, en direction de la zone industrielle des Paluds de sorte à renforcer le maillage des itinéraires cycles et en inciter la pratique.

Des aménagements de stationnement vélo sont prévus dans chaque station de la séquence périurbaine.

L'accès des vélos dans le tramway n'est pas retenu à ce jour pour des raisons de sécurité d'exploitation. Toutefois, ce point pourra être revu à la mise en service en fonction des attentes des usagers sous réserve de faisabilité technique et réglementaire.

#### **f. Stationnement et rabattement sur le Val'Tram**

Le public s'est exprimé sur la capacité des parkings prévus dans le projet Val'Tram. Certains participants estiment que le nombre de places de stationnement est insuffisant, d'autres demandent pourquoi il n'est pas prévu de parking à Roquevaire. La crainte exprimée par le public est que cette insuffisance conduise à un stationnement anarchique aux alentours des stations du Val'Tram.

Certains contributeurs pointent la saturation du parking de la gare d'Aubagne et demandent à l'agrandir dans le cadre du projet Val'Tram.

Certains participants demandent si le stationnement dans les parkings relais du projet sera gratuit et si des places seront réservées pour le covoiturage.

#### **Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage :**

Les parkings relais ont été dimensionnés à partir des études de modélisation de trafic, en cohérence avec la fréquentation de la ligne à sa mise en service. Ils ont été positionnés à proximité des stations permettant le rabattement voiture le plus efficace possible en fonction des voiries existantes et du foncier disponible.

Les habitants de Roquevaire pourront se rendre sur les parkings situés à Pont de l'Etoile ou à Pont de Joux.

Les parkings relais seront libres d'accès pour les usagers des transports en commun. L'accès réservé pour le covoiturage pourra être abordé lors de la phase de mise en exploitation.

Lors de la mise au point du projet, la Métropole prévoira des dispositions permettant l'augmentation de la capacité des parkings en cas de saturation (possibilité d'extension ultérieure en lien avec la demande).

Quelques remarques du public concernent les navettes de rabattement sur les stations du Val'Tram afin de mieux inciter les usagers à utiliser ce nouveau moyen de transport. En particulier, il est demandé à ce que des navettes de rabattement soient mises en place entre Saint-Zacharie et Pont de Joux pour les habitants du centre-ville d'Auriol.

Les participants ont également évoqué des liaisons douces avec les stations du Val'Tram.

#### ***Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage :***

Le projet est conçu pour permettre un accès aux stations le plus facile possible pour les usagers. La majorité des stations ont été positionnées au plus proche des noyaux villageois ou des centres urbains (La Bouilladisse, La Chapelle, La Destrousse, Roquevaire, Le Barbouillet, Campagne Valérie, Les Défensions, Cours Voltaire). Des cheminements piétons seront réalisés pour permettre aux habitants de se rendre à pied vers ces stations.

Le projet s'accompagne d'une restructuration du réseau de transport collectif dont la mise au point sera faite avec l'exploitant du réseau.

Il est envisagé une ligne de bus Saint Zacharie – Auriol - Pont de Joux en remplacement de la ligne 8 actuelle du réseau des Lignes de l'Agglo. Elle proposera un service toutes les 20 minutes en correspondance directe avec le Val'Tram à la station Auriol / Saint Zacharie.

#### **g. Tracé et impact sur la circulation automobile**

Des contributeurs s'interrogent sur le choix du tracé dans le centre-ville d'Aubagne. Ils pensent que ce tracé augmente le temps de parcours pour les usagers en correspondance avec la gare d'Aubagne, que cela impacte le centre-ville et engendre des coûts supplémentaires.

Il est demandé des informations sur les détails précis du tracé dans Aubagne, du plan de circulation qui en découle, et la fourniture des études de déplacement ayant conduit au choix du tracé.

D'autres contributeurs se demandent pourquoi le tracé ne va pas jusqu'à la zone d'activité de Valdonne sur la commune de Peypin puisque la voie est existante, ou pourquoi le tracé ne dessert par la zone des Paluds.

Des habitants de La Bouilladisse regrettent que le terminus soit du côté du chemin de Magne et s'inquiètent de l'impact sur la circulation automobile de la traversée de la RD96 par le tramway.

### ***Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage :***

Le choix du tracé a fait l'objet d'études comparatives selon différents itinéraires qui seront présentées dans le dossier d'enquête publique.

Le choix du tracé dans Aubagne permet à la fois l'efficacité pour les usagers en transit avec des correspondances optimisées avec le TER, le Chronobus pour la desserte de la zone des Paluds et les lignes de cars du Réseau Express Métropolitain, et l'amélioration de la desserte du centre-ville d'Aubagne qui constitue un pôle d'attractivité important pour le secteur (marché d'Aubagne, équipements culturels et lieux de manifestations, commerces, restaurants, centre historique).

Le prolongement de la ligne jusqu'à la zone d'activité de Valdonne pourra s'envisager à plus long terme, en fonction des besoins futurs en lien avec l'urbanisation.

Des études de circulation seront réalisées afin de vérifier le bon fonctionnement circulaire du centre-ville d'Aubagne et des différents carrefours présents sur le linéaire. Les croisements entre le tramway et la voirie seront traités avec des feux de circulation qui se déclencheront pour donner la priorité au tramway tout en minimisant le temps d'attente des usagers de la route. Il est à signaler que la partie du site utilisant la Voie de Valdonne impacte la circulation automobile au niveau de quatre carrefours sur les 13 km de la ligne, ce qui apparaît très limité.

#### **h. Nuisances riveraines**

Des riverains s'inquiètent des nuisances éventuelles que peut engendrer le projet. Certains évoquent les nuisances sonores qui peuvent être causées par le grincement rail/roue ou par les circulations du tramway à 70 km/h. D'autres contributions pointent les vibrations qui peuvent avoir lieu lors des passages des tramways sur les sections les plus proches des habitations.

Certaines de ces contributions posent la question sur la possibilité de mettre en place des murs anti-bruit et si les études prennent bien en compte la question des habitats anciens dans Aubagne notamment.

### ***Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage :***

Les études d'impact acoustique et vibratoire sont en cours. Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place des protections acoustiques sur les zones impactées au cas par cas, conformément à la réglementation en vigueur. Des voies anti-vibratiles seront posées sur les sites sensibles. Le grincement entre le rail et la roue sera minimisé par un système automatique de graissage du rail.

D'autres observations du public portent sur les nuisances visuelles que les riverains directs de la ligne peuvent subir du fait que les rails sont à certains endroits sur une butte surplombant les propriétés. Certains riverains demandent qu'il soit prévu des murs brise-vue, et d'autres demandent à être tenus informés des solutions d'aménagement prévues pour réduire ces nuisances.

### ***Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage :***

Dans le cadre de la mise au point du projet, le maître d'ouvrage étudiera les demandes formulées par les riverains au cas par cas en fonction des particularités.



Quelques participations parlent du risque potentiel d'augmentation des actes d'incivilité ou de délinquance dans les communes desservies, aux abords des stations du tramway, du fait notamment de la gratuité du tramway. D'autres participants ont exprimé un avis positif sur la gratuité de ce moyen de transport, en mettant en avant la diminution des actes d'incivilité sur le réseau de transport d'Aubagne depuis la mise en place de la gratuité.

#### **Réponse apporté par la maîtrise d'ouvrage :**

Dans le cadre de la mise au point du projet, le maître d'ouvrage se rapprochera des services compétents pour envisager les dispositifs les plus adéquats-

##### **i. Impact écologique du projet**

Des participants évoquent l'impact positif du projet sur l'environnement, du fait de la réduction de la pollution automobile, tout en offrant aux futurs usagers un environnement verdoyant.

D'autres participants considèrent que le projet Val'Tram aura un impact négatif sur l'écologie du fait qu'il traverse un milieu où la nature a réinvesti les lieux. Certains s'inquiètent du devenir des arbres et de la végétation longeant la voie ferrée, qui font de l'ombre pendant l'été et préservent l'intimité des habitations le long de la voie. Ils demandent à limiter le plus possible l'impact du Val'Tram sur la nature.

D'autres doutent du report modal vers les transports en commun et estiment que les usagers continueront à utiliser leurs véhicules particuliers, et par voie de conséquence continueront de polluer l'environnement.

#### **Réponse apporté par la maîtrise d'ouvrage :**

Ce projet s'appuie essentiellement sur des anciennes emprises ferroviaires laissées à l'abandon depuis des décennies. Il contribue à la sauvegarde du patrimoine et à sa remise en valeur pour des finalités de service public.

Dès les prémices de l'opération une attention particulière a été apportée au parti paysager. Les aménagements paysagers sont des lignes de force du projet Val'tram eu égard à l'environnement dans lequel il s'inscrit. A ce stade, l'opération prend soin de conserver dès que possible la structure paysagère in situ et la renforce. Elle présente un bilan positif avec la plantation de nombreux arbres selon une palette végétale d'essence indigène ; les parkings-relais recevront également un traitement spécifique en privilégiant le principe d'îlot de fraîcheur.

En phase réalisation, une charte chantier vert sera mise en place afin d'assurer un chantier respectueux de l'environnement, limitant les nuisances causées aux riverains, aux intervenants et à l'environnement naturel.

### 3.3. ANNEXE 03 : BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DE 2015



**Bilan de la concertation préalable au projet de réalisation d'une ligne de tramway entre La Bouilladisse et Aubagne sur l'ancienne Voie de Valdonne.**



## Les modalités de la concertation préalable

Conformément aux modalités définies par la délibération n°44-0415 du conseil communautaire du 14 avril 2015, la concertation préalable à la réalisation d'une ligne de tramway entre La Bouilladisse et Aubagne sur l'ancienne voie de Valdonne, le Val'TRAM, s'est déroulée du lundi 18 mai 2015 au samedi 20 juin 2015.

Une conférence de presse s'est tenue le mercredi 13 mai 2015 informant du lancement de la concertation, information relayée le lendemain dans la presse locale La Provence et la Marseillaise. Un site internet dédié [www.valtram.com](http://www.valtram.com) a été mis en ligne à compter le 18 mai. Un lien a été créé depuis les sites de la Communauté d'agglomération et des communes de La Bouilladisse et Aubagne.

20 000 **courriers d'information** du lancement de la concertation, co-signés de la Présidente et du maire d'Aubagne, ont été adressés à tous les aubagnais. 24 000 courriers, co-signés de la Présidente et du Vice-Président des transports, ont été distribués dans les autres communes.

Une **communication numérique** a été mise en place : 6 300 mails ont été envoyés à l'attention des personnes inscrites sur les sites internet institutionnels comme [agglo-paysdaubagne.fr](http://agglo-paysdaubagne.fr), [aubagne.com](http://aubagne.com), [ville-bouilladisse.com](http://ville-bouilladisse.com) pour les informer du lancement de la concertation publique. 5020 mails ont été ouverts et 681 internautes ont cliqué vers le site pour avoir plus d'information. 11 messages ont été postés sur la page Facebook de la Communauté d'agglomération tout au long de la concertation, recueillant 541 « likes et partages », visibles par plus de 8900 personnes.

Un **document de concertation a été édité à 60 000 exemplaires**. Il explique les modalités de la concertation, l'historique du site, les ambitions du projet, et présente un plan du tracé avec les différentes stations et parking relais. Enfin, il invite les populations à se rendre aux expositions et permanences. Ce formulaire a été mis à la disposition du public dans toutes les mairies du territoire, ainsi que dans tous les espaces recevant du public à Aubagne.

**De nombreux articles de la presse locale** et des journaux institutionnels (Magazine de l'Agglo, AJJ, journal municipal de La Bouilladisse) ont repris l'information pendant toute la durée de la concertation. Une seconde conférence de presse s'est tenue à cet effet le 6 juin à la Bouilladisse en présence d'élus.

**Une exposition sur le projet a été installée** dans trois communes : à la médiathèque de La Bouilladisse, en salle des mariages de Roquevaire et à l'Espace des Libertés à Aubagne. Ces expositions étaient composées de panneaux rappelant les éléments phare du projet (historique de la voie, objectif recherché au niveau local et métropolitain, matériel roulant, offre de service proposée) et d'un film du tracé de la voie de Valdonne. Ces salles ont été ouvertes au public du lundi 18 mai au samedi 20 juin 2015.

**Huit permanences dans les trois lieux d'exposition** ont été organisées pendant la période de concertation en présence des élus et des techniciens en charge du dossier aux dates suivantes :

- Médiathèque de la Bouilladisse : mardi 26 mai de 15h30 à 19h ; samedi 6 juin de 9h à 12h30, pour les habitants de La Destrousse, Belcodène, Cadolive, Peypin, Saint Savournin
- Salle de mariage à Roquevaire : vendredi 22 mai de 15h30 à 19h ; Samedi 30 mai de 9h à 12h30 pour les habitants des communes de Saint Zacharie, Auriol, Roquevaire.

- Espace des Libertés à Aubagne : samedi 23 mai de 9h à 12h30 ; jeudi 28 mai de 9h à 12h30 ; mercredi 3 juin de 15h30 à 19h ; mardi 9 juin de 15h30 à 19h, pour les habitants d'Aubagne.

Une **large téléconsultation a été conduite auprès de 30 000 foyers** du territoire en vue de connaître leur avis sur le projet et leur permettant de s'exprimer. 10 000 avis ont pu être recueillis au travers de ce dispositif.

Le conseil de développement de la Communauté d'agglomération a également été saisi pour avis par la Présidente. La contribution est annexée au présent document.

## **Synthèse des résultats de la téléconsultation**

Plus de 30.000 foyers de l'ensemble des communes de l'agglomération ont été consultés entre les 18 mai et 26 juin 2015. Les résultats de la téléconsultation portent sur 10.000 questionnaires réalisés.

Cette démarche téléphonique repose sur les objectifs suivants :

- Recueillir l'avis de la population sur le projet Val'Tram,
- Informer la population sur le projet et l'ensemble de ses facettes,
- Par les échanges, permettre à la population de comprendre l'intérêt de celui-ci.

## Connaissance du projet

### Question

La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, présidée par Sylvia BARTHELEMY, envisage la création du Val'Tram.

### Etes-vous au courant de ce projet ?

1. OUI
2. NON

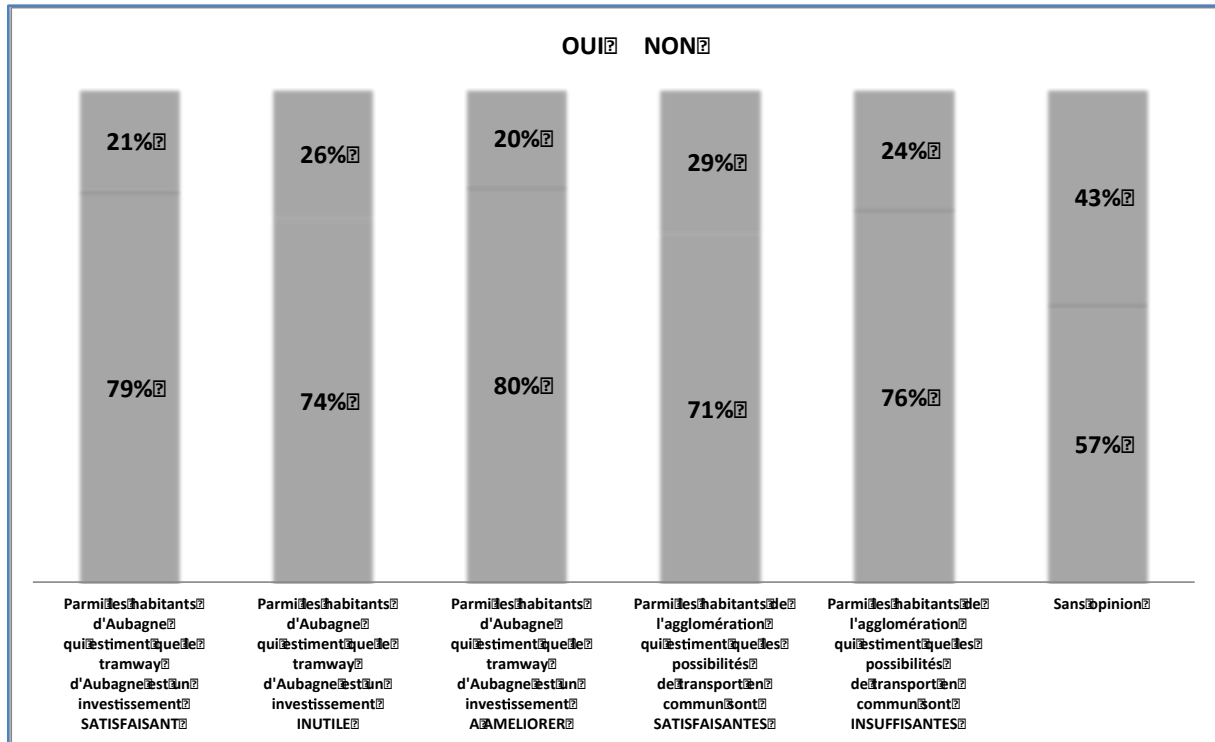
### Résultats

	OUI	NON
TOTAL	70%	30%
ROQUEVAIRE	85%	15%
LA DESTROUSSE	79%	21%
AUBAGNE	77%	23%
BELCODENE	76%	24%
LA BOUILLADISSE	74%	26%
PEYPIN	68%	32%
CADOLIVE	64%	36%
CUGES LES PINS	57%	43%
AURIOL	51%	49%
SAINT ZACHARIE	47%	53%
SAINT SAVOURNIN	47%	53%
LA PENNE SUR HUVEAUNE	38%	62%



## Analyse

Une grande majorité des habitants de l'Agglomération (70 %) est informée du projet. Ainsi, la campagne d'information mise en place porte ses fruits sur un sujet manifestement mobilisateur auprès de la population. Logiquement, les habitants des communes les plus concernées directement par le Val'Tram sont les plus au courant du projet (Roquevaire à 94 %, La Destrousse à 79 %, Belcodène à 77 %, Aubagne à 77 %, La Bouilladisse à 74 %...



Le choix du mode de transport n'influence pas les réponses. Ainsi, par exemple, les utilisateurs de la voiture sont à 70 % au courant sur Aubagne, et à 69 % sur le reste de l'Agglomération. Les résultats sont donc d'une grande homogénéité, l'intérêt manifestement général.

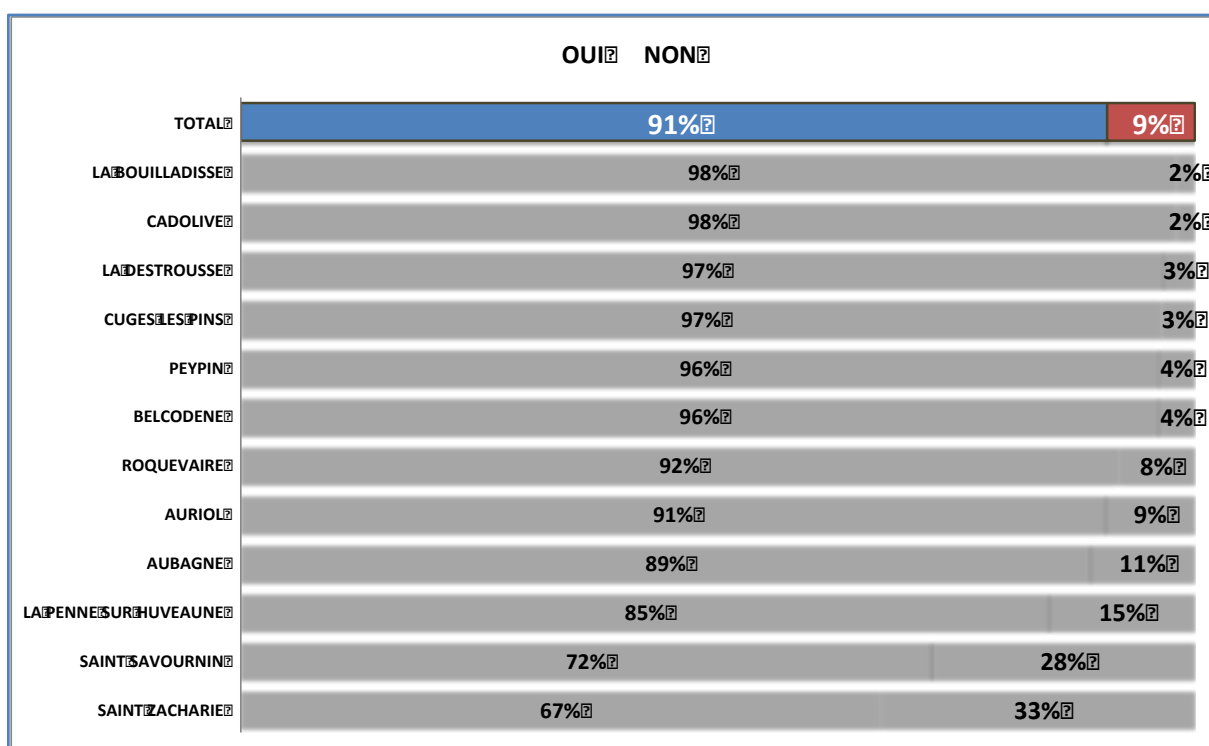
## Question

Le Val'Tram desservira le nord du territoire, de La Bouilladisse à Aubagne, via les gares de La Destrousse, Auriol et Roquevaire. Il y aura cinq stations à Aubagne : au Solans, à la campagne Valérie, à l'ancienne caserne des pompiers, en centre-ville, et jusqu'à la gare.

Etes-vous en accord avec ce tracé et ses dessertes ?

1. OUI
2. NON

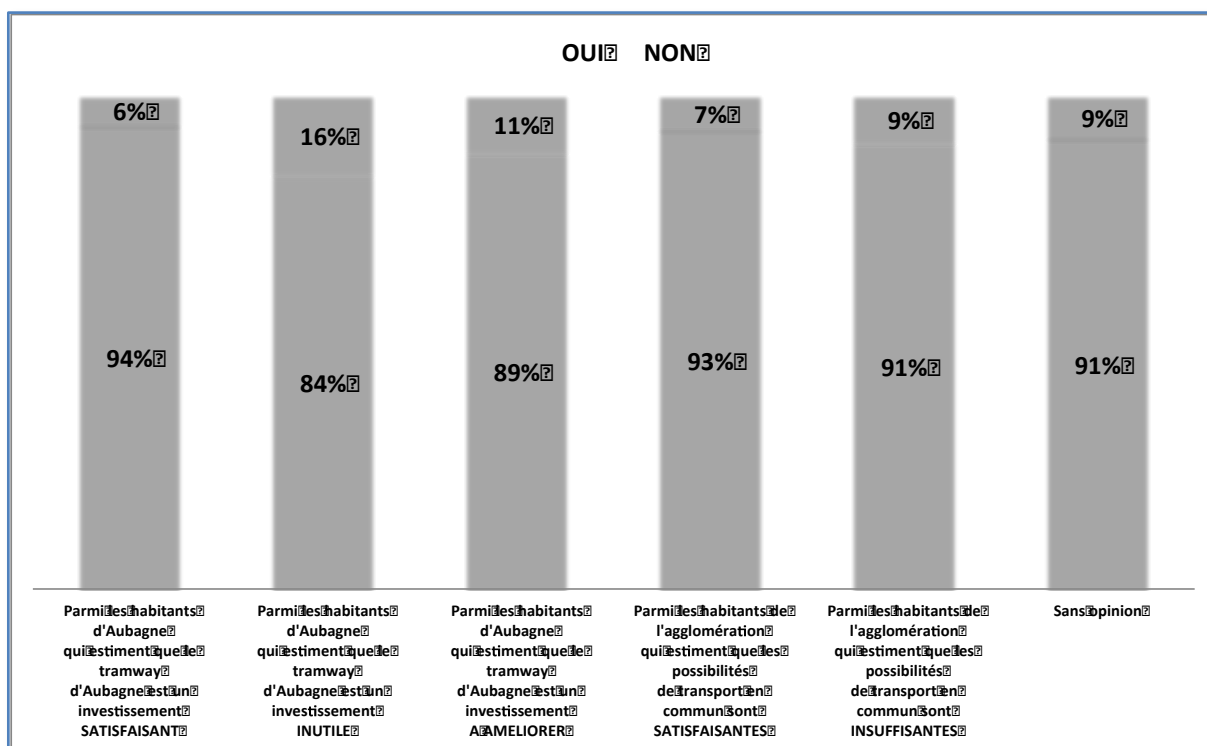
## Résultats



## Analyse

Le tracé retenu recueille l'adhésion d'une immense majorité de 91 % au total, dont, là encore, des scores très importants dans les communes directement concernées par le tracé : 98 % à Cadolive, 98 % à La Bouilladisse, 97 % à La Destrousse,...

Cette opinion est très largement partagée. La seule catégorie de la population a adhéré plus légèrement au tracé et aux dessertes du Val’Tram sont les habitants d’Aubagne qui estiment le tram actuel comme un investissement inutile (84 % contre 91 % en général et 89 % sur Aubagne).



Il est intéressant de constater que les utilisateurs de la voiture, qu’ils soient d’Aubagne ou du reste de l’Agglomération plébiscitent de manière légèrement supérieure à la moyenne le tracé et les dessertes (92 % contre 91 %).

Le Val’Tram semble donc répondre massivement aux attentes notamment de ceux qui ne sont aujourd’hui pas pleinement satisfaits ou en attente d’amélioration.



## Question

Soucieux de rentabiliser au mieux le tramway existant d'Aubagne, le projet Val'Tram génère des économies importantes et évite de gaspiller l'argent des contribuables pour, au contraire, le rentabiliser au mieux : le projet prévoit ainsi l'utilisation d'un matériel roulant identique à celui du tramway, et l'utilisation du même centre de dépôt et de maintenance.

**Cette synergie entre tramway et Val'Tram vous paraît-elle souhaitable ?**

1. OUI
2. NON

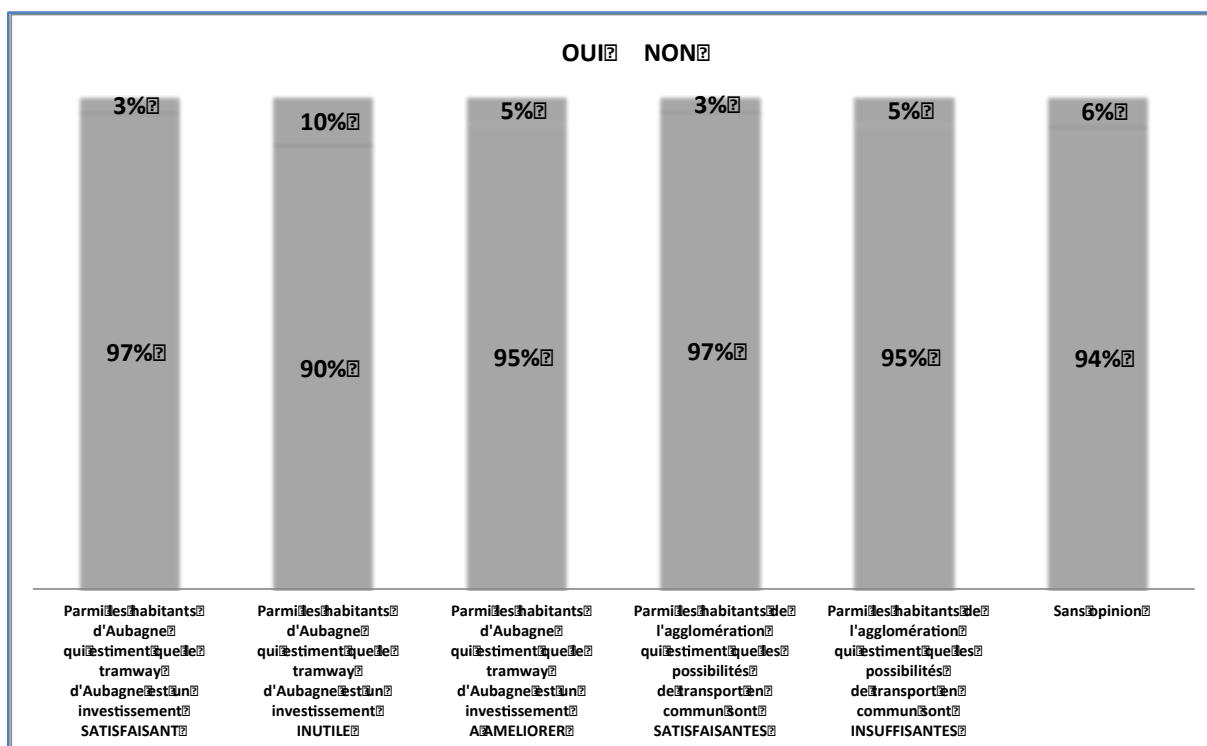
## Résultats

	OUI	NON
SAINT SAVOURNIN	87%	13%
SAINT ZACHARIE	90%	10%
AURIOL	91%	9%
AUBAGNE	93%	7%
LA PENNE SUR HUVEAUNE	93%	7%
ROQUEVAIRE	94%	6%
PEYPIN	95%	5%
BELCODENE	96%	4%
CUGES LES PINS	96%	4%
CADOLIVE	98%	2%
LA DESTROUSSE	98%	2%
LA BOUILLADISSE	98%	2%
<b>TOTAL</b>	<b>95%</b>	<b>5%</b>

## Analyse

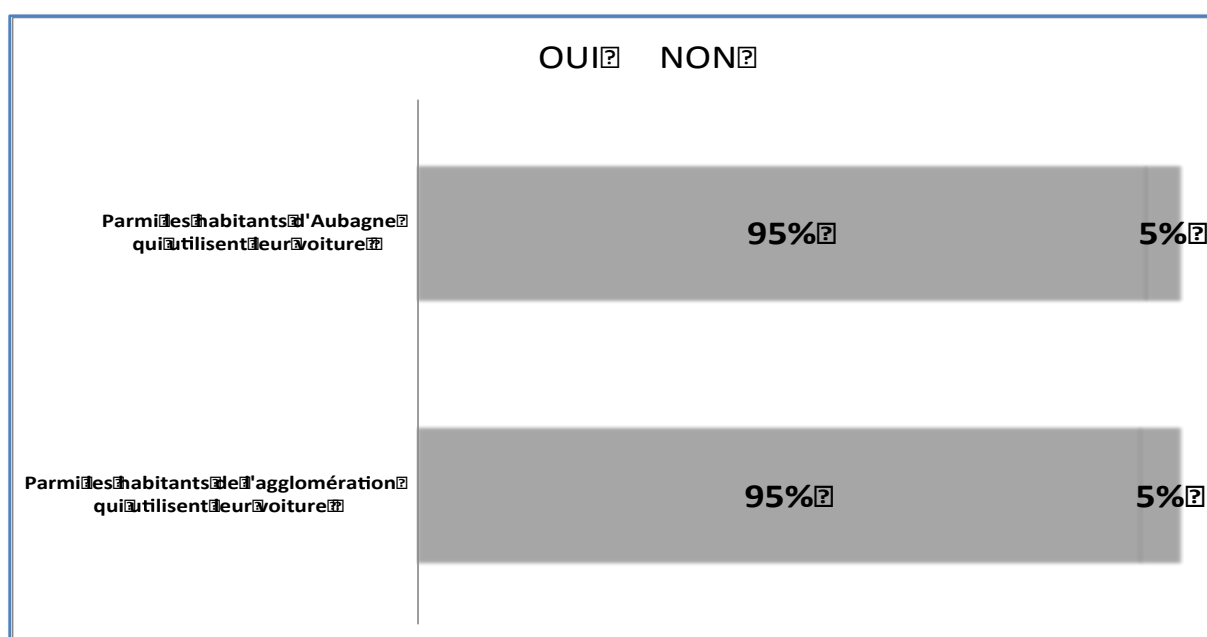
La synergie avec le tram d'Aubagne est plébiscitée par 95 % de la population de l'Agglomération et 94 % des habitants d'Aubagne.

Comme à la question précédente, il est intéressant de noter que les habitants sceptiques sur le tram actuel d'Aubagne estiment que la synergie avec le Val'Tram est souhaitable (90 % de ceux qui jugent le tram inutile et 95 % qui le juge à améliorer) :



Pareillement pour les habitants de l'Agglomération, ceux qui trouvent l'offre de transport insuffisante partagent dans les mêmes proportions (95 %) leur adhésion à cette synergie entre tram et Val'Tram.

Enfin, l'adhésion est tout aussi massive chez les utilisateurs de la voiture :



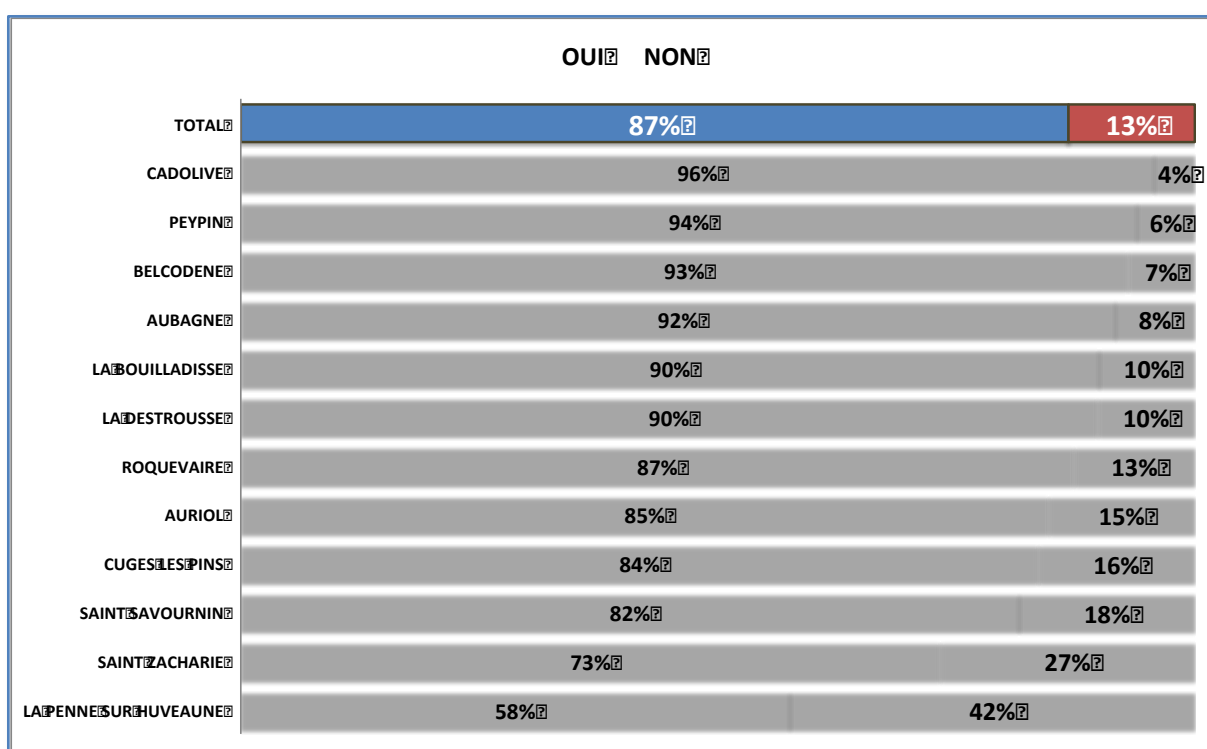
## Question

Le Val'Tram offrira une alternative à la voiture. Aujourd'hui, l'engorgement des axes routiers est important et génère pollution et saturation des communes traversées : en effet, 18 000 véhicules empruntent chaque jour la nationale entre La Bouilladisse et Aubagne et 110 000 l'autoroute vers Marseille.

**Pensez-vous que la réalisation du Val'Tram permette de contribuer à une bonne qualité de vie chez nous ?**

1. OUI
2. NON

## Résultats

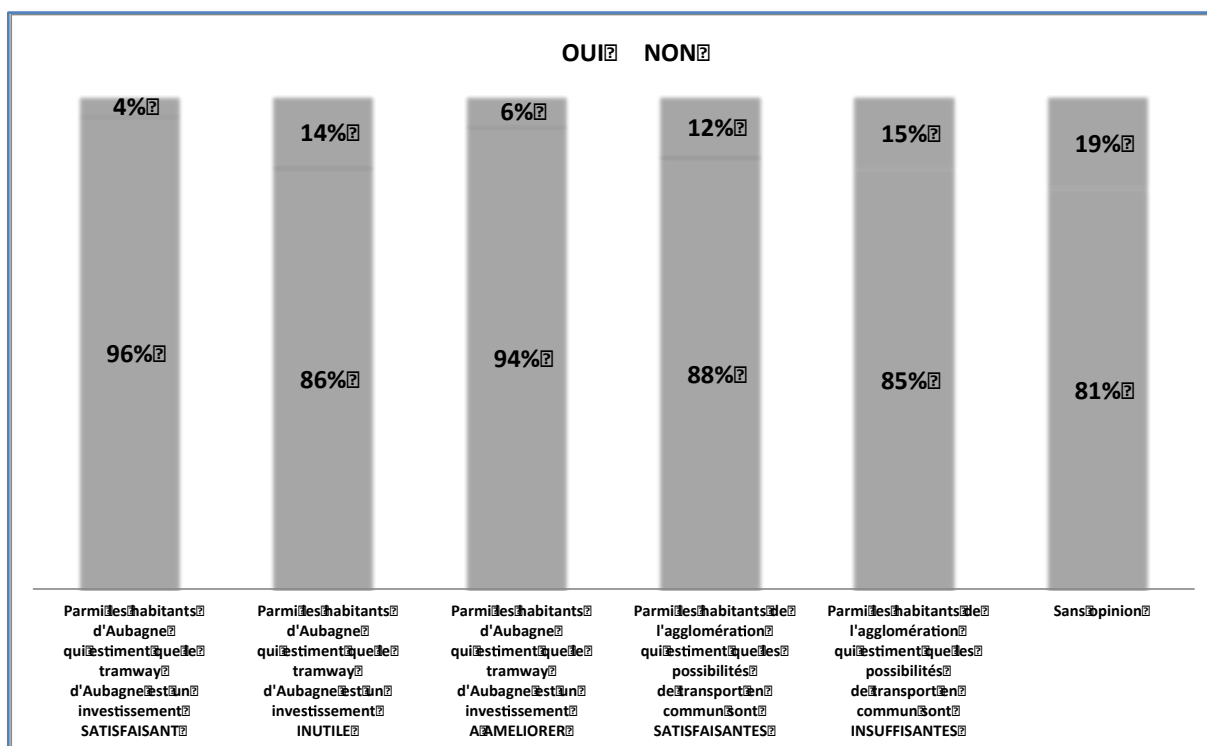


## Analyse

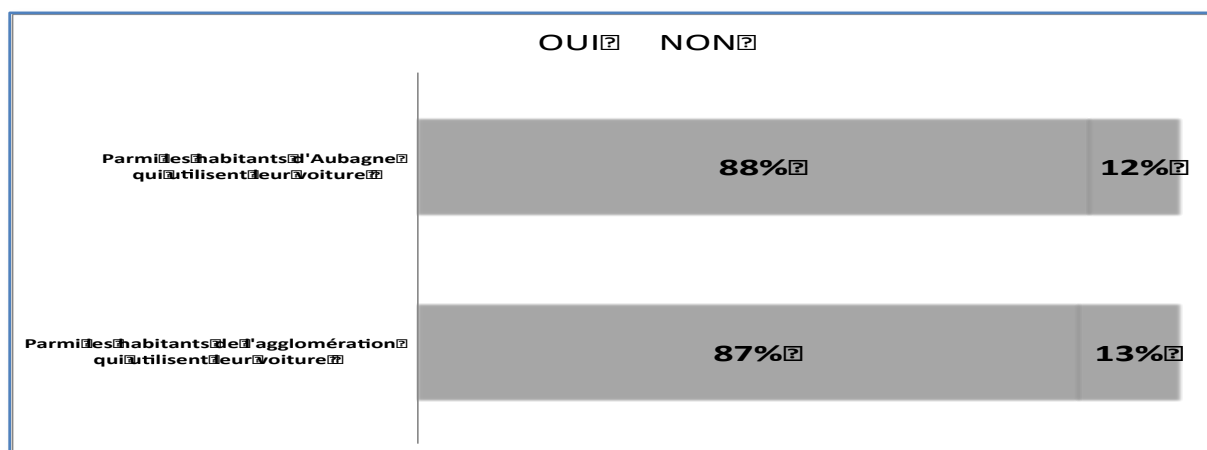
Une importante majorité de 87 % estime que le Val'Tram permet de contribuer à une bonne qualité de vie. Là encore, ce sentiment est encore plus marqué chez les habitants des communes concernées directement ou indirectement par le Val'Tram, les communes de Saint-Zacharie et de La Penne-sur-Huveaune restant en-deçà.



Les résultats sont assez homogènes en fonction des opinions sur le tram actuel ou l'offre de transport. Seuls les habitants d'Aubagne considérant le tram actuel comme un investissement inutile restent en retrait (86 % contre 92 % sur Aubagne) :



Il est intéressant de souligner que les utilisateurs de voiture, qu'ils soient à Aubagne ou sur le reste du territoire de l'Agglomération, partagent dans les mêmes proportions (88 % et 87 %) l'opinion générale que le Val'Tram permet de contribuer à une bonne qualité de vie :



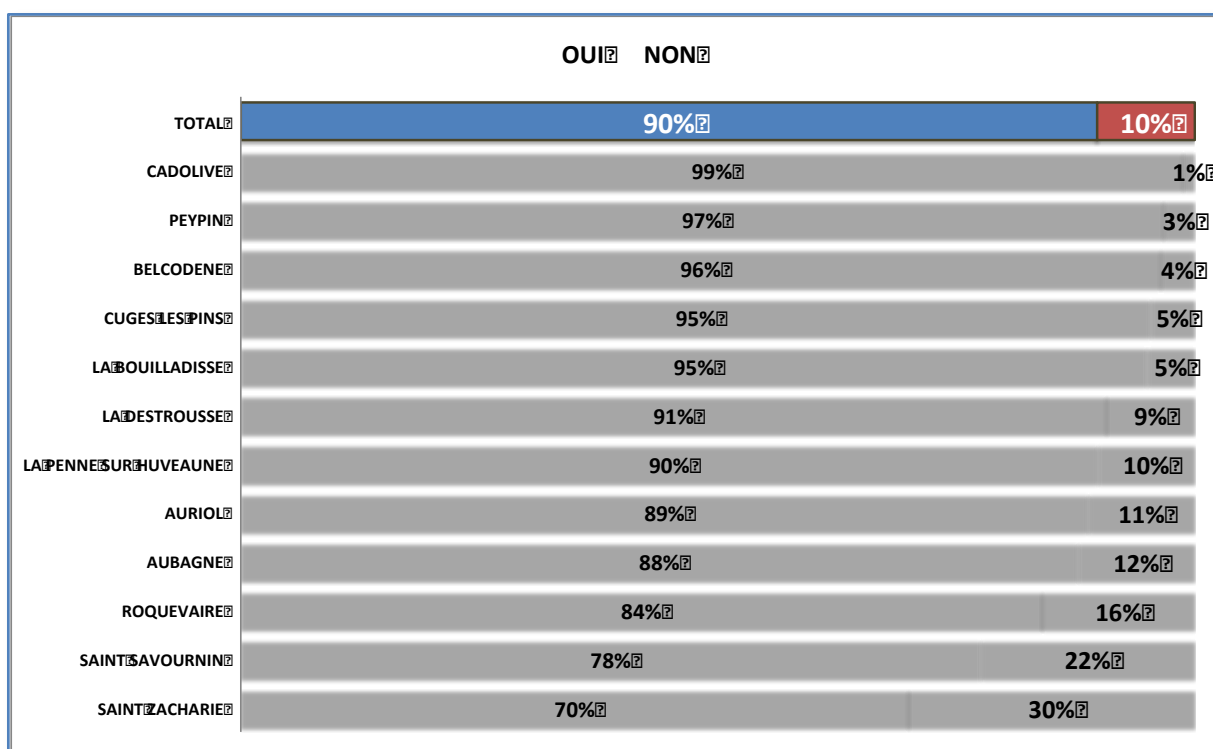
## Question

Le projet de « ligne de tramway sur la voie de Valdonne Val'Tram » fait partie des 99 projets de transports collectifs retenus par l'Etat dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » et des 15 meilleurs projets parmi ceux-ci. Il bénéficie ainsi d'une subvention de l'Etat particulièrement élevée.

**Pensez-vous que ce projet remplisse l'objectif de favoriser le report de la voiture particulière vers les modes de transport moins polluants ?**

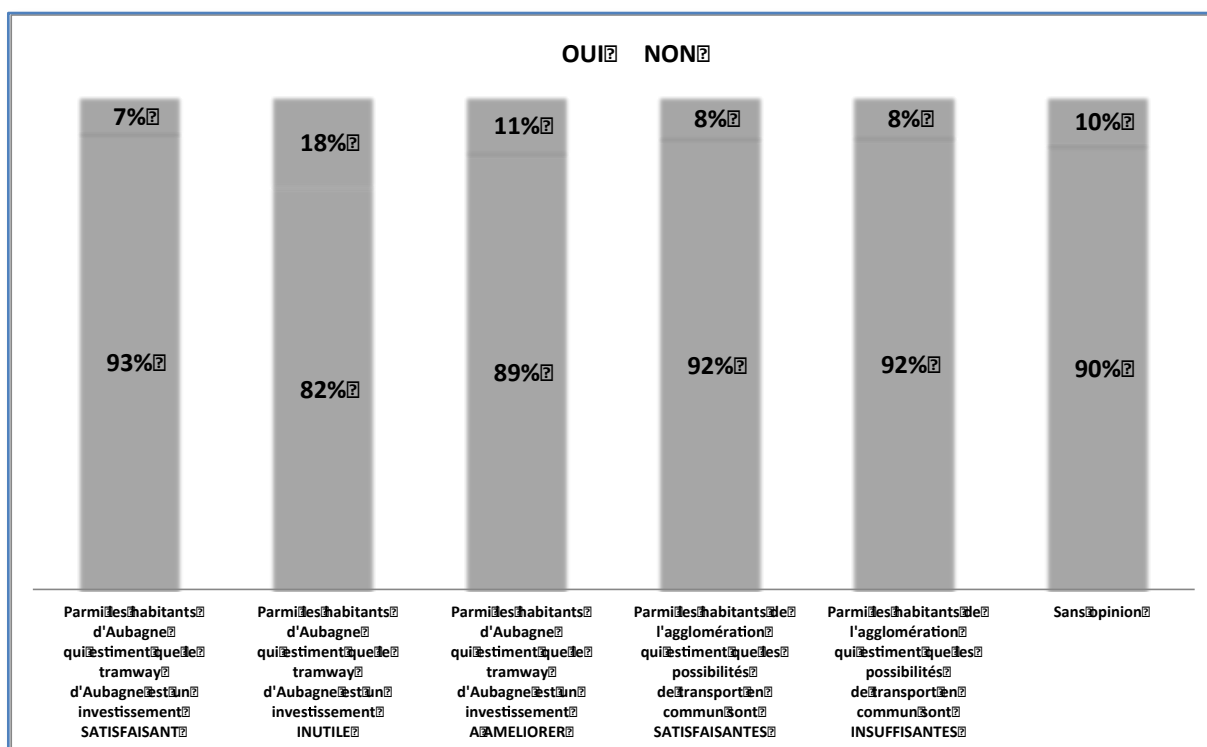
1. OUI
2. NON

## Résultats



## Analyse

Les résultats à cette question n° 7 sont logiquement très proches voire similaires à ceux de la question précédente avec un total de 90 % estimant que le Val'Tram favorise le report de la voiture particulière vers les modes de transport moins polluants. Là aussi, cette opinion est globalement partagée dans les mêmes proportions quelles que soient les prises de position sur la tram (légèrement inférieure de 6 points pour les Aubagnais qui estiment que le tram actuel est inutile) ou l'offre de transport (92 %), et la voiture comme mode de transport privilégié (91 %).



A l'occasion de cette question, l'impact fiscal du projet est évoqué par les correspondants, mais en proportion minoritaire. Il est toutefois plus marqué dans les communes qui ne se trouvent pas sur le tracé du Val'Tram ainsi que chez les opposants à l'actuel tramway d'Aubagne.



## Question

Pensez-vous que ce projet encourage un développement durable des territoires et augmente l'accès à la mobilité ?

1. OUI
2. NON

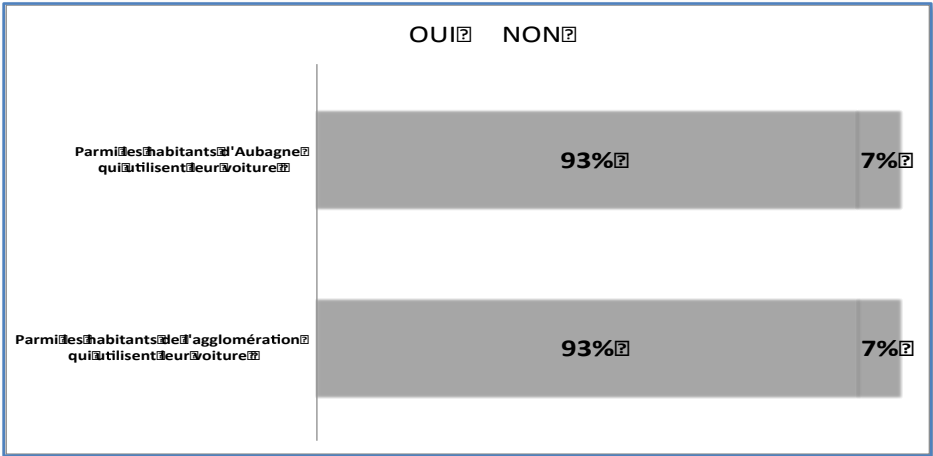
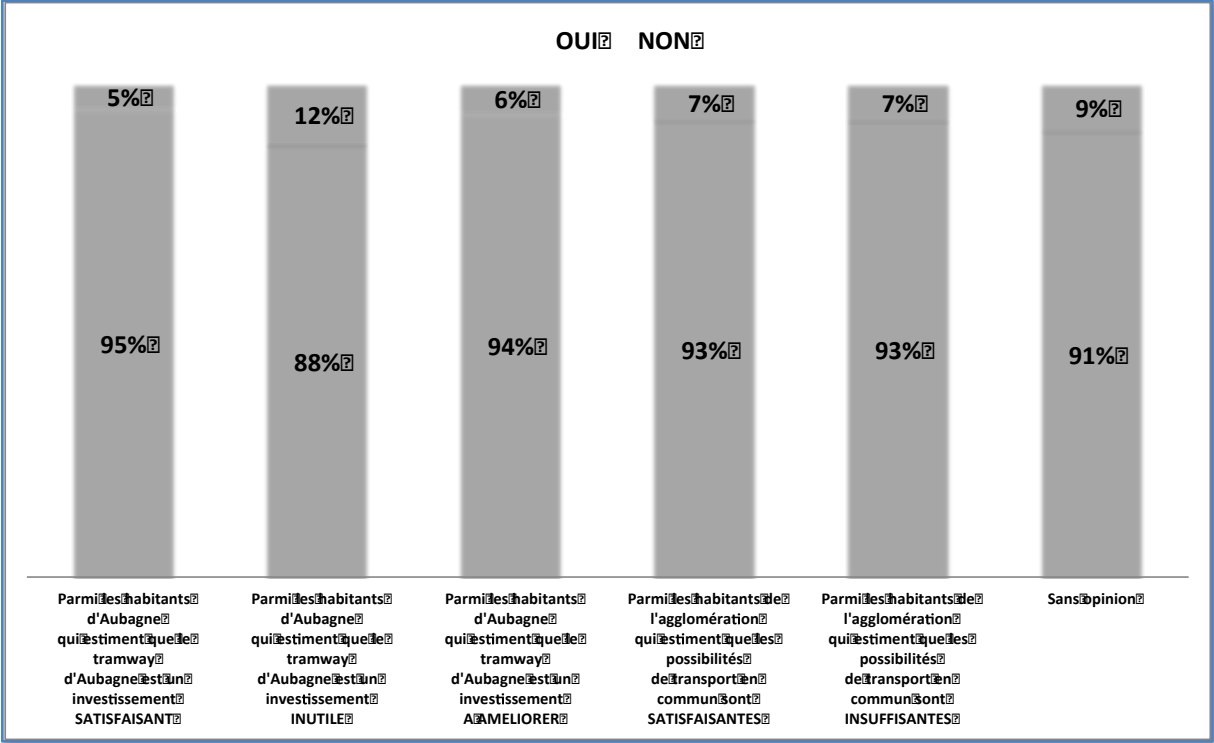
## Résultats

	OUI	NON
AUBAGNE	90%	10%
AURIOL	87%	13%
BELCODENE	95%	5%
CADOLIVE	99%	1%
CUGES LES PINS	99%	1%
LA BOUILLADISSE	99%	1%
LA DESTROUSSE	89%	11%
LA PENNE SUR HUVEAUNE	88%	12%
PEYPIN	94%	6%
ROQUEVAIRE	87%	13%
SAINT SAVOURNIN	91%	9%
SAINT ZACHARIE	87%	13%
<b>TOTAL</b>	<b>92%</b>	<b>8%</b>

## Analyse

92 % des habitants de l'Agglomération estiment que le Val'Tram encourage un développement durable des territoires et augmente l'accès à la mobilité.

Sur cette question particulièrement, les réponses sont assez homogènes que ce soit par communes (de 87 % pour Auriol, Roquevaire et Saint-Zacharie à 99 % pour Cadolive, Cuges-les-Pins et La Bouilladisse), par opinion sur le tram (88 % à 95 %) ou l'offre de transport (93 %), ou par rapport au mode de transport choisi (93 % chez les utilisateurs de la voiture) :

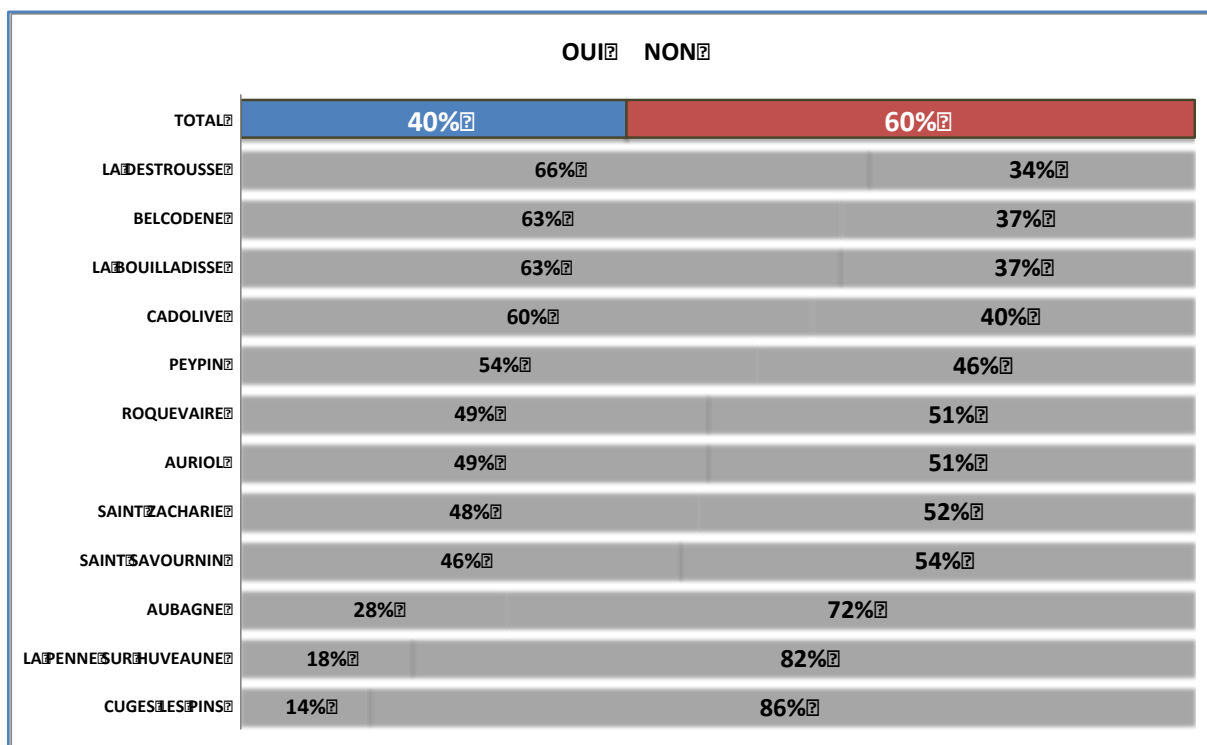


## Question

La réalisation de ce projet Val'Tram changera-t-il certaines de vos habitudes en matière de déplacement ?

1. OUI
2. NON

## Résultats



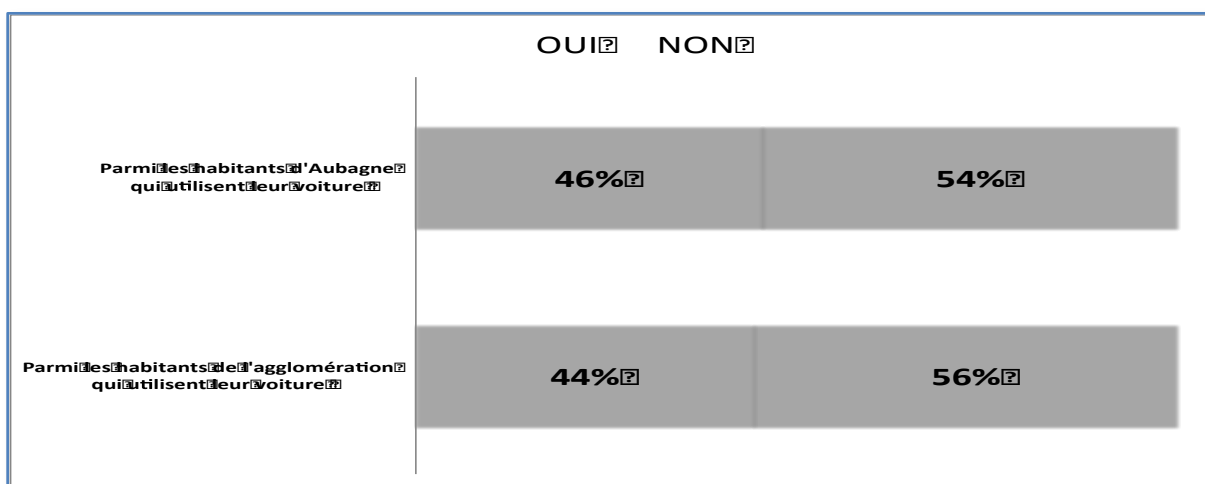
## Analyse

Ainsi, un total de 40 % de la population de l'Agglomération estime que la réalisation du Val'Tram changera certaines de ses habitudes en matière de déplacements ; l'impact est donc très significatif. Il est à nouveau davantage marqué dans les communes directement ou indirectement concernées par le Val'Tram.

Toutefois, il convient de noter qu'Aubagne constitue la seule commune concernée directement par la Val'Tram dont les habitants estimant que la réalisation du Val'Tram changera certaines de ses habitudes en matière de déplacement est nettement inférieure à la moyenne de l'Agglomération avec 28 % contre 40 %.

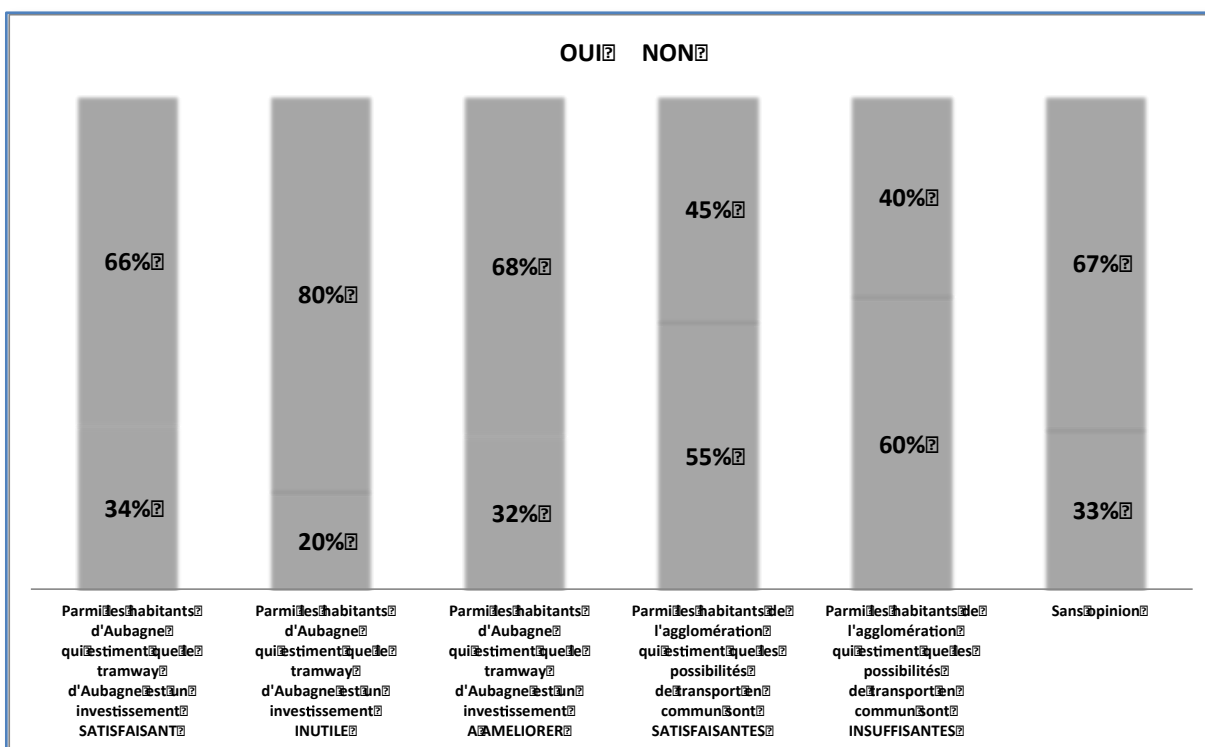


Une analyse des réponses a été réalisée spécifiquement sur la population ayant indiqué la voiture comme mode de transport principal. Comme le montre les graphes suivants, 46 % des Aubagnais utilisant la voiture changeraient certaines de leurs habitudes en matière de déplacements (contre 28 % en moyenne sur la commune), et 44 % des habitants de l'Agglomération (contre 40 % en moyenne) :



Ainsi, la population la plus concernée par un éventuel changement d'habitudes, c'est-à-dire ceux qui utilisent aujourd'hui majoritairement leur voiture, sont nettement plus nombreux que la moyenne à envisager un changement d'habitudes.

Une autre analyse porte sur les réponses de la population en fonction soit de leur opinion sur le tram pour les Aubagnais (question n° 2), soit en fonction de leur opinion sur l'offre de transport pour le reste des habitants de l'Agglomération (question n° 2) :



Ainsi, 32 % des habitants d’Aubagne qui estiment que le tramway est un investissement à améliorer sont susceptibles de changer certaines de leurs habitudes en matière de déplacement (contre une moyenne de 28 % sur Aubagne), et même 20 % des habitants d’Aubagne qui estiment que le tramway est un investissement inutile.

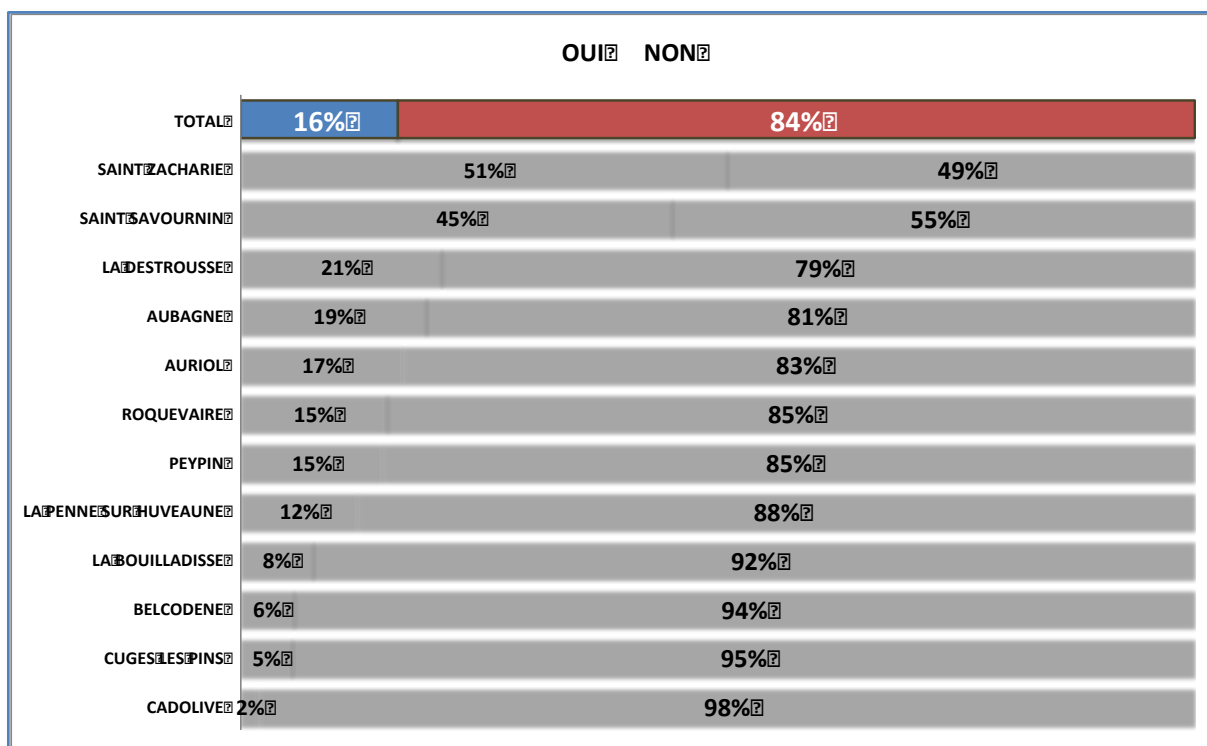
Davantage d’habitants insatisfaits de l’offre de transport sur l’Agglomération (60 %) envisagent de changer certaines de leurs habitudes en matière de déplacement grâce au Val’Tram contre 55 % des habitants satisfaits. L’impact est donc mesurable et important.

### Question

**Auriez-vous une suggestion complémentaire à communiquer dans le cadre de ce projet Val’Tram ?**

1. OUI
2. NON

### Résultats



### Analyse

Une proportion significative de la population (16 %) a des suggestions à faire démontrant son intérêt et les débats que suscite le projet.

Sur les communes de Saint-Zacharie et de Saint-Savournin, la population a largement souhaité ajouter un commentaire : très majoritairement, il s’agit de remarques pour se plaindre que la commune ne soit pas concernée par le tracé du Val’Tram (cet élément se retrouve dans les réponses à la question n° 4 sur le tracé où respectivement 33 % et 28 % des habitants n’approuvent pas celui-ci).

Parmi les suggestions générales, les éléments suivants sont souvent cités :

- La mise en place de parkings aux abords des gares est particulièrement appréciée et **plébiscitée**, d'autant que les parkings seront gratuits. Il est toutefois souvent demandé si un système de surveillance de ces parkings sera mis en place. A Aubagne, la population se plaint du manque de parkings en général, et aux abords de la gare en particulier.
- La phase 2 du Val'Tram est déjà réclamée par de nombreux habitants de Belcodène ainsi que, dans une moindre mesure de La Bouilladisse qui souhaitent la prolongation de la ligne vers Aix-en-Provence.
- Dans cette même partie de l'Agglomération, de nombreux habitants réclament la création d'un nouvel échangeur sur l'autoroute au niveau de Belcodène.
- La population manifeste souvent la crainte que le Val'Tram vienne modifier les lignes de bus existantes. Cette inquiétude revient encore plus souvent auprès des habitants d'Aubagne qui ont constaté des modifications à l'occasion de la mise en service du tramway actuel (c'est notamment le cas de la ligne n° 6 souvent évoquée par les correspondants). En revanche, de nombreux correspondants souhaitent que les gares du Val'Tram soient intégrées dans les arrêts des lignes existantes.



## Bilan général de la téléconsultation

Sur la forme, la téléconsultation a donc été très bien accueillie. Les habitants ont souvent évoqué cette méthode des appels comme « une vraie enquête publique » où l'avis de tous est recueilli pour être mieux pris en compte.

Sur le fond, il se dégage donc une franche adhésion au projet, vécu comme intéressant, intelligent, de bon sens et utile.

Toutefois la perception de celui-ci est différente selon le lieu d'habitation des correspondants :

### Aubagne

Les habitants d'Aubagne voient dans le Val'Tram, les avantages suivants :

- Synergie avec le tramway existant, permettant de rendre ce dernier moins « inutile »,
- Désengorgement des routes sur le territoire de l'Agglomération, et particulièrement dans Aubagne,
- Apport de clientèle issue de l'Agglomération pour les commerces d'Aubagne.

### Autres communes desservies

La population des communes de Roquevaire, Auriol, La Destrousse et La Bouilladisse adhèrent très majoritairement au projet, adhésion amplifiée par les projets de parkings gratuits aux gares.

Les rares oppositions émanant des populations résidant dans les communes desservies par le futur Val'Tram s'expriment par rapport au coût de l'opération mais surtout par rapport à l'arrivée voire l'installation de populations exogènes non désirées.

### Communes non desservies

Il s'agit des communes de La Penne-sur-Huveaune, Cuges-les-Pins, Saint-Zacharie, Peypin, Cadolive, Saint-Savournin et Belcodène. La population est moins informée et restent plutôt indifférente au projet évoquant un engagement financier qui pèsera sur la fiscalité.

Au-delà de cette consultation, il ressort un vrai intérêt et préoccupation pour la question du transport collectif sur l'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile.

Ainsi, par exemple, de nombreuses critiques remontent à propos des bus souvent jugés trop rares, aléatoire pour les bus à la demande, voire même inexistant.

## Synthèse des contributions écrites et des échanges lors des permanences

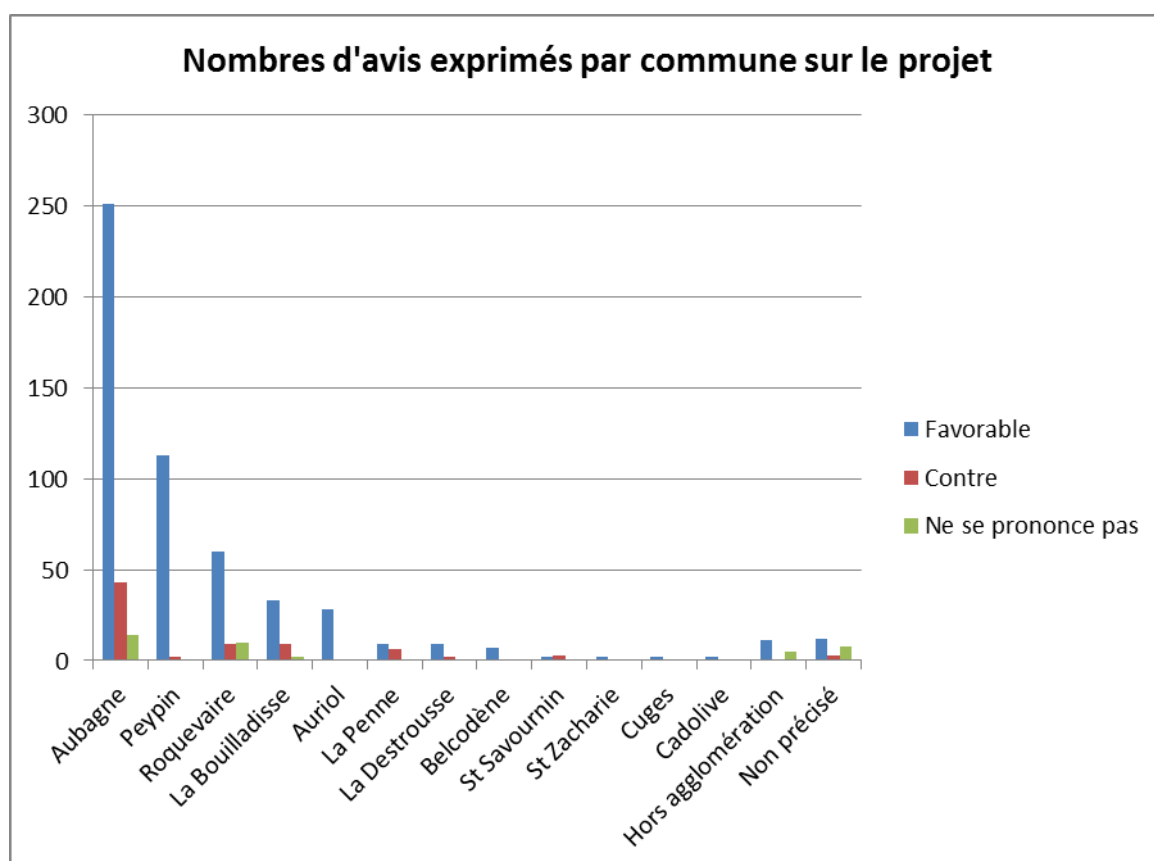
### Une Mobilisation importante

- Plus de 300 personnes ont participé aux permanences, 5 020 internautes ont consultés le site valtram.com, 10 018 personnes ont visionné le film,
- 708 avis écrits ont été déposés sur les registres et via la page « Vous avez la parole » du site internet.

### Motivation des avis

#### Une adhésion forte au projet proposé

- 9% d'avis négatifs pour 74% d'avis en faveur de la réalisation d'une ligne de tramway entre La Bouilladisse et Aubagne sur l'ancienne Voie de Valdonne, preuve d'un véritable engouement pour le projet notamment pour les communes concernées par le projet.



#### Des avis très favorables motivés par

- la limitation de l'usage de la voiture et la diminution du trafic automobile dans les villages traversés
- la protection de l'environnement, nécessaire pour l'avenir de notre territoire
- l'amélioration de l'offre de transport en commun pour certaines communes mal desservies aujourd'hui
- la synergie du projet avec la ligne de tramway mise en service en septembre 2014.

#### Des avis défavorables motivés par

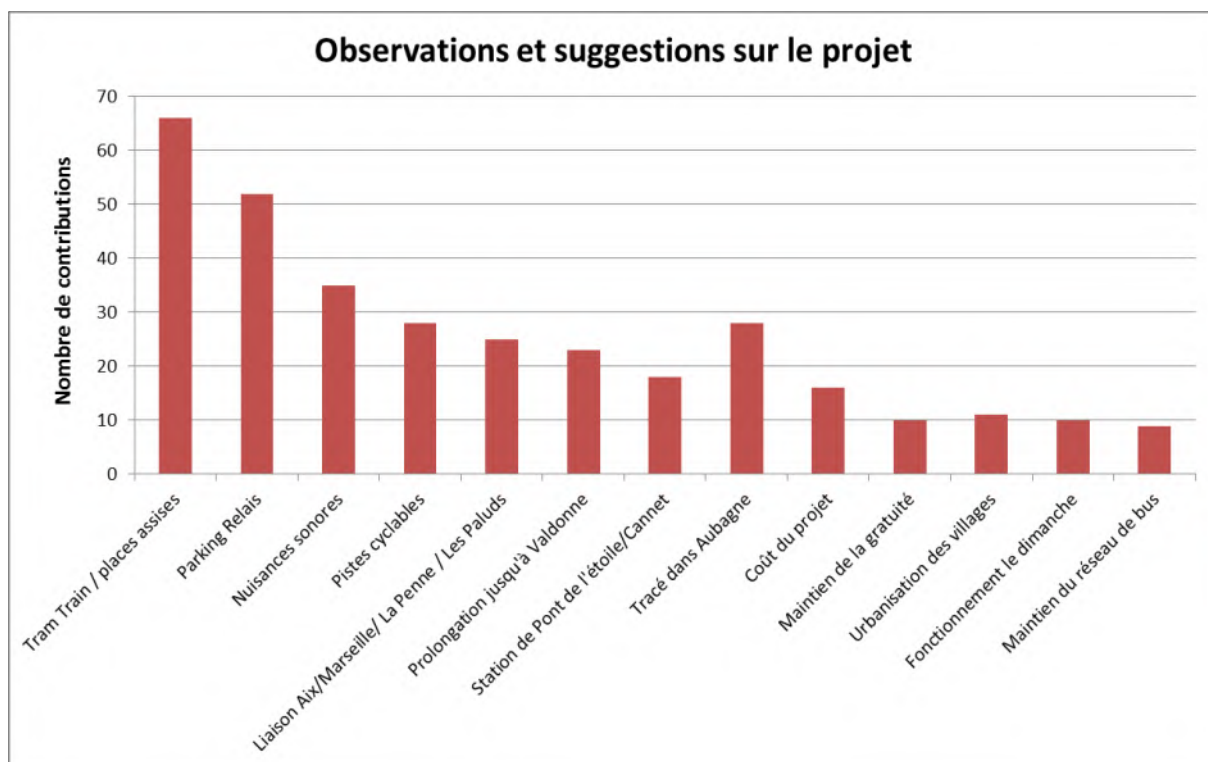
- Le choix du tramway par rapport au Tram-train qui réduit le nombre de places offertes

- Des nuisances sonores et visuelles pour les riverains sur le passage de la voie et à proximité des stations
- Plus de liaisons possibles vers Aix-en-Provence et Marseille en empruntant la voie ferrée SNCF
- Pas de desserte de la zone industrielle des Paluds par le tramway
- Des coûts élevés pour le projet entraînant des augmentations d'impôt
- La dégradation du paysage pour les petits villages et leur urbanisation

## Les principales observations et suggestions

Le projet est très largement consensuel et attendu : près de **74 % des contributions écrites ont formulées un soutien ou une approbation au projet** et pratiquement aucune opposition majeure à la réalisation de cette opération ne s'est manifestée lors de la concertation. Des observations ont toutefois été formulées en vue de modifier, d'adapter ou de compléter le projet.

Les thématiques abordées dans les contributions écrites ont été analysées et représentées dans le graphique ci-dessous.



10% des observations écrites ont concerné la modification de matériel roulant, avec la proposition d'utiliser le tramway en lieu et place du tram-train. Des craintes sont exprimées sur la capacité du système tramway à transporter l'ensemble des usagers à l'heure de pointe, tout en offrant un bon confort de voyage.

Le stationnement des voitures à proximité des stations a largement été évoqué : il est demandé de prévoir un nombre suffisant de places pour les usagers souhaitant rejoindre les stations en voiture, notamment au niveau de la station Roquevaire. Il est demandé également que les parkings soient gratuits et sécurisés.



La principale nuisance redoutée est le bruit et les vibrations au passage du tramway pour les résidents très proches. Il est demandé de prévoir des équipements de qualité pour réduire au maximum les nuisances : murs anti bruit, protection visuelle.

Une vingtaine de personnes ne sont manifestées au sujet de la « Voie Verte », en demandant que soit prévu un véritable site dédié aux modes doux sur l'ensemble du tracé, à l'exception du franchissement des gorges de Roquevaire.

Les habitants ont également relevé la nécessité de construire un réseau de transport à l'échelle métropolitaine, reliant Marseille, Aix en Provence et la zone industrielle des Paluds au départ d'Aubagne.

Un autre sujet abordé concerne le prolongement du projet jusqu'à la zone industrielle de Valdonne, site historique de l'ancienne voie sur lequel des entreprises sont implantées.

Sur Roquevaire, le positionnement de la station Pont de l'Etoile fait débat. Le choix de l'ancienne gare présente l'avantage de pouvoir réaliser un parking relais de grande capacité. Toutefois, il est souligné que cette station est trop loin du village, notamment du secteur du Cannet. Les habitants proposent de rajouter une station en amont au niveau du passage à niveau du Cannet.

Le tracé préférentiel « A2 » dans Aubagne a fait l'objet de quelques remarques concernant l'augmentation du temps de parcours, l'impact sur le jardin des berges de l'Huveaune et la sécurité des passagers en cas de crues de l'Huveaune.

Des remarques concernent le coût total prévu pour l'investissement, avec la crainte exprimée que le budget prévisionnel ne soit pas tenu et engendre une augmentation de la fiscalité.

La question du maintien de la gratuité est soulevée : le coût du projet cumulé avec l'entrée du territoire dans la Métropole Aix-Marseille-Provence n'entraînera-t-il pas le retour à un réseau payant ?

Des habitants des villages traversés appréhendent une perte de leur qualité de vie du fait de l'urbanisation future à proximité des stations du Val'Tram.

L'amplitude horaire a parfois été jugée insuffisante pour répondre aux besoins des salariés qui commencent très tôt et finissent très tard. Un fonctionnement le dimanche est souhaité.

Enfin, certains usagers demandent le maintien des lignes de bus en vue de garantir une offre de transport entre deux stations de tramway et dans les quartiers situés en périphérie.

## Les engagements de la Communauté d'agglomération

Sur la base du projet soumis à concertation publique et afin de tenir autant que faire se peut des principales observations et suggestions formulées lors de celle-ci, l'agglomération retient les conclusions suivantes :

- la réalisation d'une ligne de tramway entre Le Bouilladisse et Aubagne en utilisant l'ancienne voie ferrée de Valdonne puis le tracé « A2 » en centre-ville d'Aubagne est affirmée. Le choix de ce matériel roulant permet de prolonger la ligne de tramway existante, en offrant une bonne qualité de service aux populations du nord du territoire, en connexion avec les lignes structurantes au niveau métropolitain (TER, Chronobus, navettes autoroutières). Le nouveau tracé apporte une desserte fine d'Aubagne, avec notamment une nouvelle station en hyper centre.
- les observations portées par le public et détaillées dans les paragraphes ci-dessus seront analysées par le bureau de la Communauté d'agglomération en vue de statuer sur le projet de référence définitif qui sera soumis au vote du conseil communautaire.

**Annexe : Avis du conseil de développement de la Communauté d'agglomération sur le projet Val'TRAM.**