



LA MÉTROPOLE AGIT
MARSEILLE CHANGE

PHOTOMONTAGE © STOA

NOVEMBRE 2022

DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE

EXTENSIONS NORD ET SUD
DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2



“ En 2025, le tramway T3 sera mis en service jusqu’au pôle d’échange Capitaine Gèze et jusqu’à La Gaye. Ce n’est pour autant qu’une première étape dans la réalisation des projets du plan de mobilité 2020-2030 qui prévoit d’étendre le réseau de tramway sur le territoire métropolitain.

PRÉAMBULE

Le besoin de poursuivre et d’intensifier l’effort sur les mobilités collectives est incontestable. Il se traduit aujourd’hui par la mise en œuvre par la Métropole Aix-Marseille-Provence du volet Mobilité du plan Marseille en Grand portant sur 15 projets prioritaires. Cela est d’autant plus nécessaire sur les secteurs Nord du territoire, où le besoin de relier les quartiers prioritaires du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) s’est confirmé, au regard de la configuration de ce secteur insuffisamment desservi.

Le projet de la phase 2 des extensions Nord et Sud du tramway T3 de Marseille porte cette ambition de relier le nord au sud et de donner des moyens efficaces de mobilité pour se déplacer sur ces territoires. C’est également un formidable vecteur de dynamisme tant dans le renouvellement et la requalification urbaine de ces secteurs, que dans le développement économique.

La concertation préalable, organisée sous l’égide de deux garants de la Commission Nationale des Débats Publics (CNDP), est ouverte.

C’est l’occasion pour l’ensemble des citoyens, des acteurs économiques et institutionnels de comprendre les caractéristiques de ce projet et de formuler un avis sur ce projet.

Ce rendez-vous offre la possibilité à chacun de participer à la construction d’un projet de développement de la ville et d’amélioration de la qualité de vie.

C’est le moment de s’informer, de questionner et de contribuer.

“ Votre avis compte ! ”

SOMMAIRE

LA CONCERTATION	6
La concertation	7
S'informer et s'exprimer	10
Après la concertation préalable	11
LE CONTEXTE MÉTROPOLITAIN	12
La Métropole Aix-Marseille-Provence	13
Les déplacements	14
Les documents de planification de la mobilité	15
LE CONTEXTE DE L'OPÉRATION	20
Une opération d'extensions Nord et Sud du réseau de tramway en deux phases	21
Le contexte local	22
Les principaux objectifs de l'opération	28
Le tramway, un mode pertinent	36
LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION PRÉALABLE	38
Le tracé	40
Les stations	42
L'insertion dans l'espace public	44
L'offre de service	47
L'organisation de l'intermodalité	50
La fréquentation	52
Le projet détaillé par séquence	53
Le calendrier de l'opération	66
Le coût des travaux	67
LES ACTEURS DU PROJET	68
Le maître d'ouvrage du projet	69
Les partenaires institutionnels	69

GLOSSAIRE

AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
BMPM	Bataillon de Marins-Pompiers de Marseille
CNDP	Commission Nationale du Débat Public
GIP	Groupement d'Intérêt Public
GPMM	Grand Port Maritime de Marseille
Intermodalité	Combinaison de plusieurs modes de transport pour un même trajet
IRIS	Acronyme pour «Îlots Regroupés pour l'Information Statistique». Découpage en unité géographique homogène proposé par l'INSEE pour la diffusion des données socio-démographiques au sein des communes d'au moins 10 000 habitants.
NPNRU	Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain
PEM	Pôle d'Echange Multimodal
Plateforme	Voie séparée des voies de circulation automobiles, dédié à la circulation du tramway
PMR	Personne à Mobilité Réduite
QPV	Quartier Politique de la Ville
REM	Réseau Express Métropolitain
Report Modal	Changement de mode de transport pour les voyageurs, par exemple de la voiture vers le tramway
Site propre	Voie ou emprise exclusivement réservée aux véhicules de transport collectif
TC	Transport Collectif
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
THNS	Transport à Haut Niveau de Service
VP	Voiture Particulière



LA CONCERTATION



LA CONCERTATION

L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION

La concertation préalable est un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les grands principes d'un projet.

La concertation préalable, initiée par la **Métropole Aix-Marseille-Provence**, vise à associer les habitants, les associations locales et toutes les personnes concernées par le projet et permet notamment :

- de présenter les caractéristiques principales du projet au public;
- de recueillir l'avis de tous sur les grands principes de l'opération et notamment le choix du tracé ;
- de répondre aux questions sur le projet;
- d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes du public.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le projet de phase 2 des extensions Nord et Sud de la ligne de tramway fait l'objet d'une concertation préalable menée en amont de l'enquête publique.

Elle intervient en application des articles L 103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme et des articles L 121-8 et suivants du Code de l'Environnement. La concertation préalable vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration des projets, dès lors que les projets sont susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement.

La présente concertation est menée à l'issue d'études de faisabilité et intervient en amont des études de conception.



“ Les contributions du public sont essentielles car elles nourrissent les études de conception ”

MA PAROLE A DU POUVOIR

Dans sa séance du jeudi 5 mai 2022 la **Métropole Aix-Marseille-Provence** c'est prononcé pour «la réalisation de deux concertations (une pour le Nord et une pour le Sud) au second semestre 2022» et «l'organisation d'une concertation préalable en application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme.»

Cette délibération est complétée par une délibération du 30 juin 2022 considérant, «qu'il convient de solliciter la désignation d'un garant auprès de la **CNDP**, qui sera chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public pour la concertation préalable»

Ces deux délibérations sont consultables sur le site de la **Métropole Aix-Marseille-Provence** sur le site : www.ampmetropole.fr/les-actes

Répondant au courrier de saisine du 4 août 2022 de La **Métropole Aix-Marseille-Provence**, la **Commission Nationale du Débat Public** (www.debatpublic.fr), dans sa séance du 07 septembre 2022 a désigné «MM. Mathias Bourrissoux et Jean-François Coumel garants de la concertation préalable sur les projets d'extension Nord et Sud du Tramway de Marseille.»

Quels sont les objectifs d'une concertation préalable ?

Le débat public, en l'occurrence la concertation préalable, doit permettre aux citoyens de participer à l'élaboration des projets qui ont des conséquences sur l'environnement.

L'article L121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

Un garant pour quoi faire ? Rôle et mission du garant

La mission des garants de la **CNDP** est bien de veiller au respect des droits du public, notamment de s'assurer que le droit d'être informé et de débattre est respecté par les responsables d'un projet. Elle vérifie que toute personne intéressée puisse avoir la possibilité de s'exprimer sur le projet, qu'il s'agisse de son opportunité, des enjeux et des caractéristiques de celui-ci.

La réalisation d'un dossier de concertation par le maître d'ouvrage, à la fois accessible, pédagogique et complet, est au cœur de cette démarche, veillant ainsi au respect du droit à l'information du public. Une information accessible également dans les différents lieux de la concertation, et sous différents formats de diffusion (papier, site internet...). Les garants ont à cœur de veiller au strict respect des modalités de la concertation préalable quant à sa durée, à son support par registre papier au siège de la **Métropole Aix-Marseille-Provence** ou en mairie d'arrondissement (9/10 et 15/16), sur un registre dématérialisé ; à la communication par voie d'affichage sur les lieux déjà cités ou tout autre support de communication (presse, aribus, réseaux sociaux...).

A l'issue de cette concertation ils rédigeront un bilan de la concertation préalable dans un délai d'un mois. Celui-ci comportera une synthèse des observations et propositions formulées par les participant-es, les évolutions du projet qui résultent de la concertation et des préconisations.

Ce bilan, publié sur le site de la **CNDP** et du maître d'ouvrage, est joint au dossier de l'enquête publique. Le maître d'ouvrage dispose de deux mois pour répondre publiquement aux demandes de précisions et recommandations formulées par les garants.

Les Garants CNDP

Mathieu Bourrissoux:
mathias.bourrissoux@garant-cndp.fr

Jean-François Coumel:
jean-francois.coumel@garant-cndp.fr



endp Commission nationale
des élus locaux

Vous donner la parole
et la faire entendre.

Les garants de la concertation se tiendront à la disposition du public :

En mairie des 15^e/16^e arrondissements :

- Le 15 décembre 2022 de 13h30 à 16h30
- Le 5 janvier 2023 de 8h30 à 12h

En mairie des 9^e/10^e arrondissements :

- Le 12 janvier 2023 de 8h30 à 11h45

©FLICKR / CNDP

S'INFORMER ET S'EXPRIMER

Les rendez-vous de la concertation

- **Une réunion publique d'ouverture** organisée au palais du Pharo au démarrage de la concertation préalable.
- **Deux réunions d'information** portant respectivement sur l'extension Nord et sur l'extension Sud, organisées dans les arrondissements concernés.
Les modalités de participation sont précisées sur le site internet de la concertation

Pour vous informer

- **Le dossier de concertation** constitue le document support de la concertation. Il présente le contexte de l'opération, ses objectifs, ses principales caractéristiques, les alternatives de tracé. Il est consultable dans les lieux d'exposition et sur le site internet de la concertation.
- **Les panneaux d'exposition** sur le projet installés dans les lieux d'exposition et consultables sur le site internet.
- **Des dépliants** synthétisant le projet sont mis à disposition dans les lieux d'exposition et sur le site internet.
- **Des avis à la presse et sur les réseaux sociaux** sont régulièrement diffusés pour une large information du public
- **Le site internet** dédié à la concertation

Les lieux d'exposition

- **Métropole Aix-Marseille-Provence**
du lun. au ven. 9h00-12h00 / 13h30-16h30
Hémicycle du Pharo
58, boulevard Charles Livon
13007 Marseille
- **Mairie des 15^e/16^e arrondissements**
du lun. au ven. 8h30-12h00 / 13h30-16h30
246, rue de Lyon
13015 Marseille
- **Mairie des 9^e/10^e arrondissements**
du lun. au ven. 8h30-11h45 / 12h45-16h30
150, boulevard Paul Claudel
13009 Marseille

Pour vous exprimer

Des registres numériques et papier pour déposer un avis ou poser une question

- **Registre numérique**
www.registre-numerique.fr/tramway-T3-phase2
- **Registres papiers**
mis à disposition dans les 3 lieux dédiés à la concertation



APRÈS LA CONCERTATION PRÉALABLE

Le bilan de la concertation

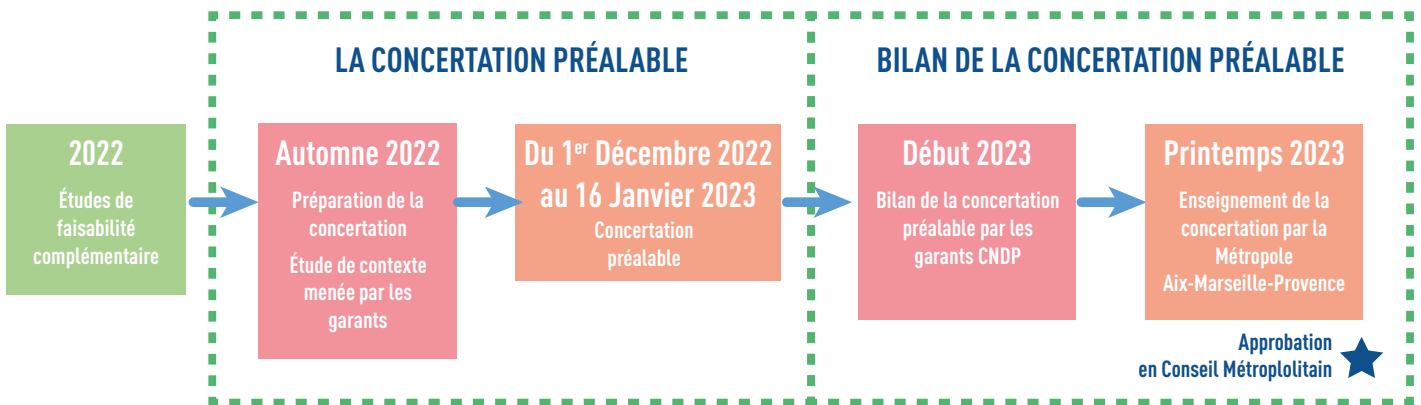
À l'issue de la concertation préalable, un bilan sera tout d'abord établi par les garants, qui résume la façon dont elle s'est déroulée. Il sera par la suite publié sur le site internet de la métropole et sur le site internet de la CNDP, conformément à l'article R.121-23 du Code de l'Environnement.

La concertation préalable nourrira la décisions des élus. Un tracé définitif sera choisi et les différentes contributions alimenteront les études de conception.

Dans les deux mois suivant le bilan des garant, un bilan des enseignements de la concertation sera élaboré et publié par la Métropole Aix-Marseille-Provence.



© DAVID GIRARD / MAMP



La suite

À l'issue de la phase de concertation, les études détaillées seront menées par le futur maître d'œuvre de l'opération. Des échanges avec les acteurs locaux, acteurs publics et institutionnels seront menés tout au long des études de conception afin de partager les objectifs attendus du projet et de recueillir les avis déterminants pour l'opération.

Le projet sera à nouveau présenté au public dans le cadre de l'enquête publique en vue de l'obtention de l'arrêté d'utilité publique, préalablement aux travaux d'infrastructures.

2

LE CONTEXTE
MÉTROPOLITAIN



LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

La Métropole Aix-Marseille-Provence se développe sur un territoire très étendu (plus de 3 100 km²), regroupant 92 communes. Elle est la première métropole française par sa superficie (six fois plus étendue que la métropole lyonnaise, quatre fois plus que le Grand Paris).

Au-delà de sa très grande superficie, ce territoire atypique se distingue par l'importance de sa façade maritime (255 km de côtes, hors étang de Berre, plus grand étang salé relié à la mer d'Europe) et son relief comprenant de nombreux massifs dont certains culminent à plus de 1 000 mètres d'altitude.

La particularité de la Métropole est d'être polycentrique, formée de bassins de vie interdépendants. Sa croissance ne s'est pas faite de manière concentrique autour d'une ville centre. La Métropole est née de l'union de 6 intercommunalités à la personnalité marquée. Elle est constituée d'un réseau de villes grandes ou moyennes réparties sur l'ensemble du territoire. Sur le plan démographique, les 2 principales villes (Aix-en-Provence et Marseille) regroupent un peu plus de 50 % de la population. Avec 1,8 million d'habitants, la Métropole Aix-Marseille-Provence est la deuxième métropole française derrière le Grand Paris.

Au-delà des deux principaux pôles urbains que sont Marseille et Aix-en-Provence, on retrouve sur l'ensemble du territoire plusieurs pôles générateurs de mobilité : villes moyennes, grands espaces économiques, pôles commerciaux, l'université d'Aix-Marseille, des portes d'entrées nationales et internationales (ex : aéroport, ports, gares TGV), équipements de santé, culturels et sportifs d'envergure... le tout imbriqué dans un système écologique de premier ordre : parcs naturels, grands sites, Étang de Berre, littoral côtier ou encore massifs montagneux (73% d'espaces agricoles et naturels).

La géographie particulière et sa multipolarité ont fortement orienté le développement des divers espaces la composant, à travers un réseau de communication marqué par de nombreuses infrastructures autoroutières et ferroviaires, partout où la platitude du relief le permettait. Il est à noter que le département des Bouches-du-Rhône détient la plus forte part de voies autoroutières dans son réseau viaire global (source INSEE 2015).

Le mode d'urbanisation, la densité relativement faible de l'habitat, les nombreux pôles d'activités, lieux de vie ou équipements et leur dispersion ont favorisé les multiples échanges et les déplacements. L'usage de la voiture individuelle reste prédominant.



© SHUTTERSTOCK

LES DÉPLACEMENTS

La mobilité métropolitaine actuelle repose essentiellement sur la voiture, avec plus d'un déplacement sur deux en voiture occupée par une seule personne.

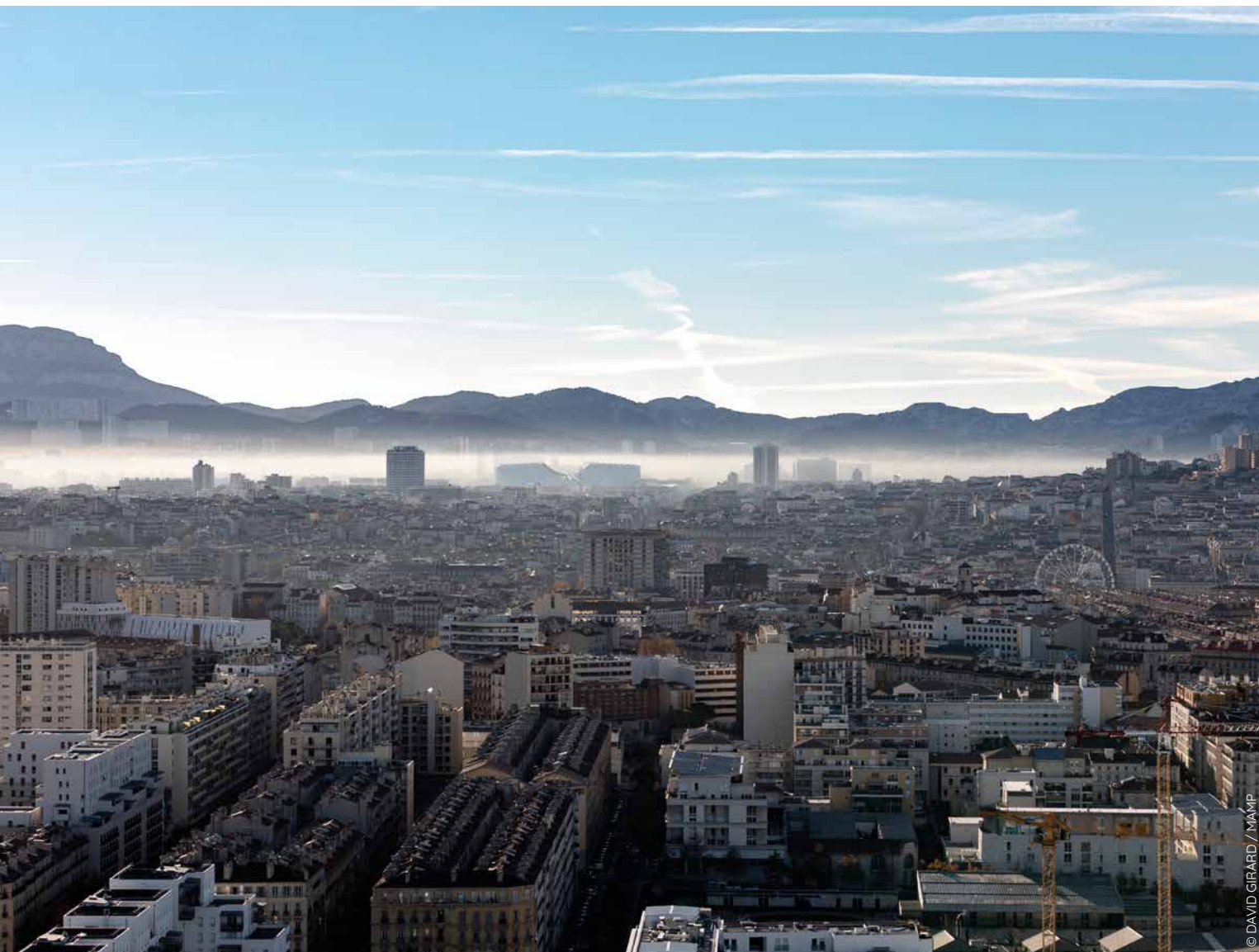
Après la voiture, la deuxième manière de se déplacer la plus utilisée est la combinaison des modes, ou multimodalité. Plus de 700 000 habitants sont ainsi adeptes de la combinaison de la voiture et du bus, du vélo et du train ou autre enchaînement. Viennent ensuite les usages exclusifs des transports en commun puis de la marche à pied et des deux-roues.

Sur les 39 millions de kilomètres parcourus dans la Métropole en 2009, près de 80 % ont été réalisés en voiture ou deux-roues motorisés, ce qui occasionne une saturation des réseaux routiers. Cela génère des nuisances environnementales,

qui contribue au réchauffement climatique, à l'encombrement de l'espace public par les voitures, les deux-roues motorisés et les poids lourds.

L'ensemble du territoire est concerné, même si les plus forts taux de concentration sont situés à proximité des axes routiers et des grandes zones urbaines. Ainsi, en 2016, 71 000 personnes (essentiellement dans les grands centres urbains) étaient exposées à des teneurs supérieures aux valeurs limites réglementaires d'oxydes d'azote.

Pour répondre à cette problématique, l'élaboration d'un Agenda de la Mobilité et d'un Plan de Mobilité a été engagée dès la création de la Métropole afin de trouver des leviers d'actions répondant aux objectifs locaux, nationaux et internationaux.



LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

L'Agenda de la Mobilité

Le dynamisme incontestable du territoire métropolitain est aujourd'hui entravé et, demain, sera remis en cause, si une réponse rapide et forte n'est pas apportée au constat que chacun peut faire: la croissance ininterrompue du trafic automobile handicape le développement économique et social du territoire, l'épanouissement des activités, et réduit l'espérance de vie des habitants à cause de la pollution engendrée.

Approuvé par le conseil métropolitain du 15 décembre 2016, l'Agenda de la Mobilité est l'acte 1 d'un projet métropolitain d'ensemble. Posant une réponse ambitieuse à l'enjeu prioritaire des déplacements, il prépare la stratégie territoriale et les documents de planification urbaine.

L'Agenda de la Mobilité décrit la construction, en une vingtaine d'années, d'un système de transport intégré pour la deuxième Métropole française, si particulière par sa multipolarité et sa taille. Il s'agit d'irriguer l'ensemble des unités (quartiers, villages, villes) qui compose le territoire et favoriser l'accès par tous aux grands équipements (hôpitaux, universités, équipements sportifs et culturels, mais aussi gares et aéroport).

L'Agenda ambitionne de diminuer la part modale de l'automobile et prévoit un programme important pour développer les axes lourds.

Les dix premières années de l'Agenda posent rapidement, et pour un coût maîtrisé, les bases d'un système de transport attractif : abonnements, pôles d'échanges, Réseau Express Métropolitain (REM), lignes Premium urbaines. L'objectif est ainsi de convaincre les automobilistes de prendre les transports en commun (report modal). Dans le même temps, les investissements de long terme sont aussi engagés. Ils se concentrent sur les transports de masse, dans les corridors avec le plus de flux. Comme les trains, le tramway ou le métro proposent plus de places, ils permettront d'accueillir la croissance de l'usage des transports initiée par le car et le bus Premium.

L'extension du réseau de tramway est un maillon important dans la mise en œuvre de cet Agenda.

En matière de tramway, l'Agenda prévoit de prolonger le réseau de tramway pour atteindre près de 35 km. Au sein de la ville de Marseille, les extensions sont prévues vers le nord, le sud ainsi que l'ouest vers la place du 4 Septembre.



**Date d'adoption de l'Agenda Mobilité :
le 15 décembre 2016**

WWW.AGAM.ORG/AGENDA-DE-LA-MOBILITE/



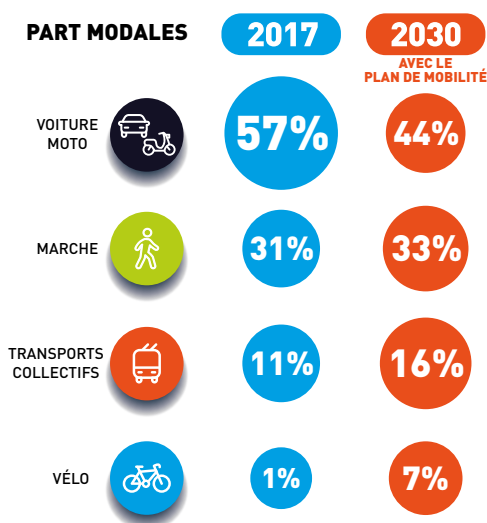
Le Plan de Mobilité 2020 - 2030

Date d'adoption du Plan de Mobilité 2020 - 2030 :
le 16 décembre 2021

Le Plan de Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence est l'outil qui formalise cette vision stratégique et planifiée de la mobilité métropolitaine des personnes et des marchandises sur une période de dix ans. Il s'inscrit dans la continuité de l'Agenda de la Mobilité métropolitaine



OBJECTIFS AMBITIEUX DE L'ÉVOLUTION DES MOBILITÉS



Le Plan de Mobilité s'articule autour d'objectifs, visant en particulier à diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 26% d'ici 2030.

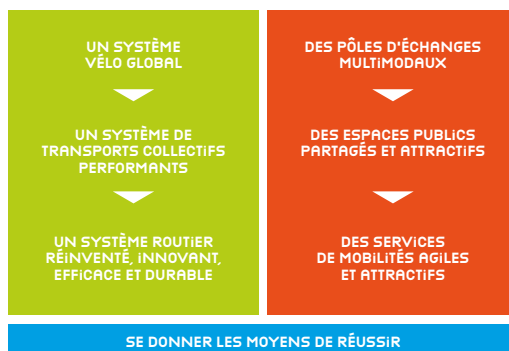
Pour cela, il ambitionne de multiplier par 5 la part du vélo, d'augmenter de 50% l'usage des transports en commun, et ainsi atteindre moins d'1 déplacement sur 2 en voiture ou en moto.

Le Plan de Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence est un projet ambitieux pour lequel la mise en œuvre d'infrastructures est indispensable pour répondre aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air.

Le cœur du projet du Plan de Mobilité pour les transports en commun consiste en une armature multimodale à 2 échelles : métropolitaine (le Réseau Express Métropolitain car-train - REM) et urbaine (les Transports à Haut Niveau de Service: THNS).

Elle nécessite d'une part de renforcer le réseau de transports urbains avec 22 projets de Transport à Haut Niveau de Service (métro, tramway, BHNS, câble urbain), et d'autre part de mettre en place le REM à partir du renforcement de 3 axes TER+ rendu possible avec la ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, ainsi que la création de 26 lignes Car+ bénéficiant de 100 kilomètres de voies dédiées aux bus sur autoroute.

LE PLAN D'ACTION DU PLAN DE MOBILITÉ S'ORGANISE AUTOUR DE 7 LEVIERS



Le choix du mode, leur interconnexion, le niveau d'aménagement, et en particulier des voies dédiées, s'appuie sur une analyse globale et cohérente du potentiel d'utilisateurs et des enjeux de fiabilité et de qualité de service.

Cette armature s'articule autour de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), soit à renforcer pour les existants ou à créer (PEM Saint-André par exemple).

Les projets de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) et de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) portés par la Métropole Aix-Marseille-Provence répondent pleinement aux objectifs de diminution des émissions de GES et de report modal.

Autour des lignes de TCSP et de PEM, le Plan de Mobilité met en avant la nécessaire mise en cohérence du développement urbain des secteurs bien desservis : réduction de l'offre de stationnement, intensification urbaine, organisation de l'accessibilité fine.

Au travers de son Plan de Mobilité, la Métropole Aix-Marseille-Provence se fixe d'atteindre un objectif : faire en sorte que **50 % des Métropolitains se situent à moins de 500 m d'un transport à haut niveau de service** et que 95 % des habitants du territoire se trouvent à 15 minutes maximum d'un point d'accès à un transport en commun.



Le Plan de Mobilité Métropolitain prévoit de **renforcer le réseau en site propre de Marseille en :**

- / modernisant les deux lignes de métro (véhicules autonomes, hausse de la desserte, mise en accessibilité PMR, climatisation);
- / étendant les transports à haut niveau de service à Marseille, avec notamment : **La création d'un grand axe Nord Sud en deux phases;** Les extensions de tramway vers le 4 Septembre, la Belle-de-Mai puis Saint-Jérôme, la vallée de l'Huveaune;
- / organisant des lignes de rocade en BHNS rapides connectées à des pôles d'échanges avec les transports radiaux.

www.ampmetropole.fr/missions/mobilite/une-mobilite-de-projets-davenir/le-plan-de-mobilite/

Le plan «Marseille en Grand»

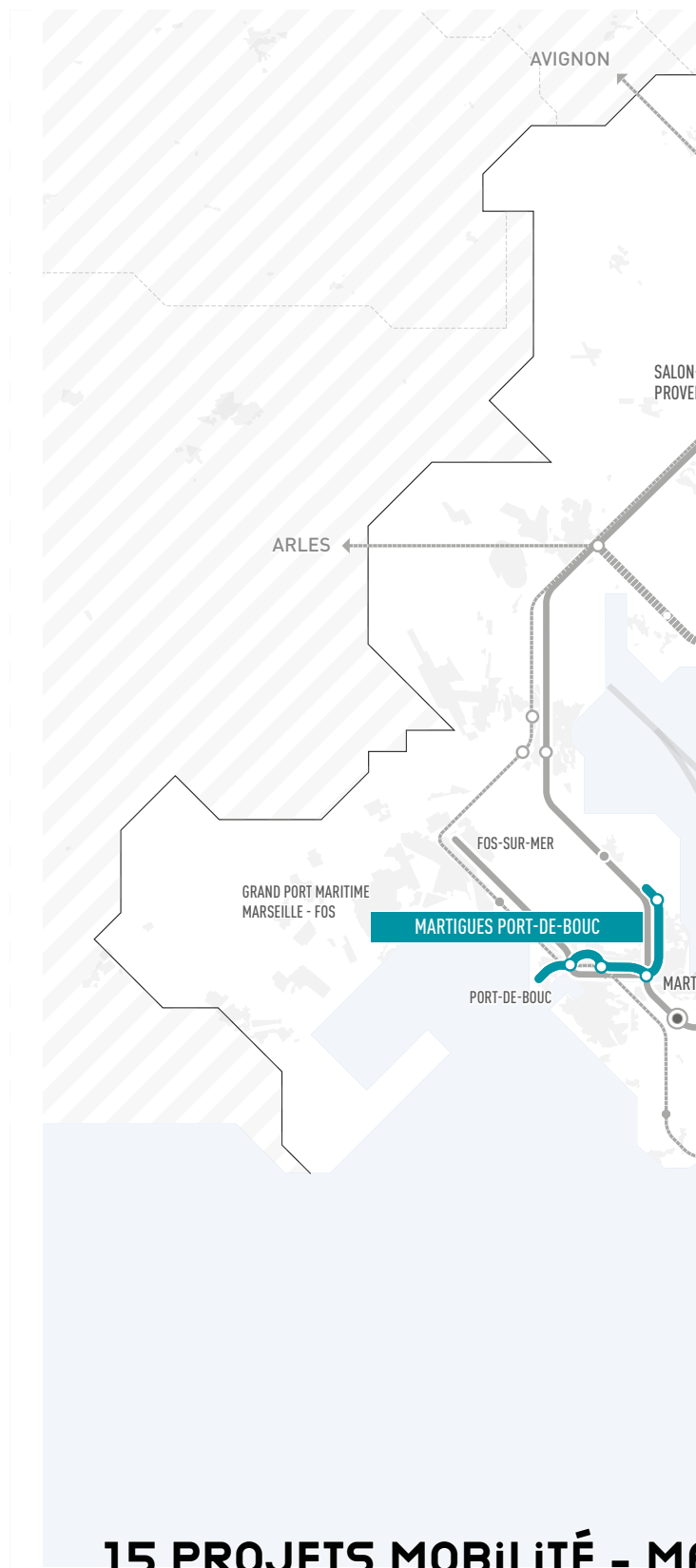
La Métropole Aix-Marseille-Provence porte le volet Mobilité du plan «Marseille en Grand». Annoncé par le Président de la République Emmanuel Macron lors de sa venue à Marseille en Septembre 2021, il comporte un plan d'investissement massif dans plusieurs domaines: l'éducation, les transports, la sécurité, le logement, l'emploi, la culture, la sécurité.

Quinze projets structurants pour développer la mobilité ont été identifiés comme prioritaires au titre du plan « Marseille en Grand », parmi lesquels la modernisation du métro, la création ou l'extension de quatre lignes de tramway dont la phase 2 des extensions Nord et Sud, et cinq BHNS.

Ces quinze projets bénéficieront d'un financement de l'Etat à hauteur de 1 milliard d'euros, au travers d'une subvention directe de 256 millions d'euros et d'un prêt de 744 millions d'euros.

Pour mettre en œuvre ce plan de soutien, la **Métropole Aix-Marseille-Provence** préside un groupement d'intérêt public (GIP) Aix-Marseille-Provence Mobilités, créé le 10 février 2022, qui associe l'Etat, le Conseil régional, le Conseil départemental, les six communes principalement concernées, les représentants du monde économique et des associations d'usagers des transports.

Le GIP Mobilité doit permettre un pilotage et un suivi des projets engagés, et garantir l'efficacité opérationnelle du plan de soutien. La récente affectation des financements de l'Etat par le GIP confirme la priorisation pour le désenclavement des quartiers Nord. 80 % de l'enveloppe a été allouée à des projets dans les Quartiers Nord.

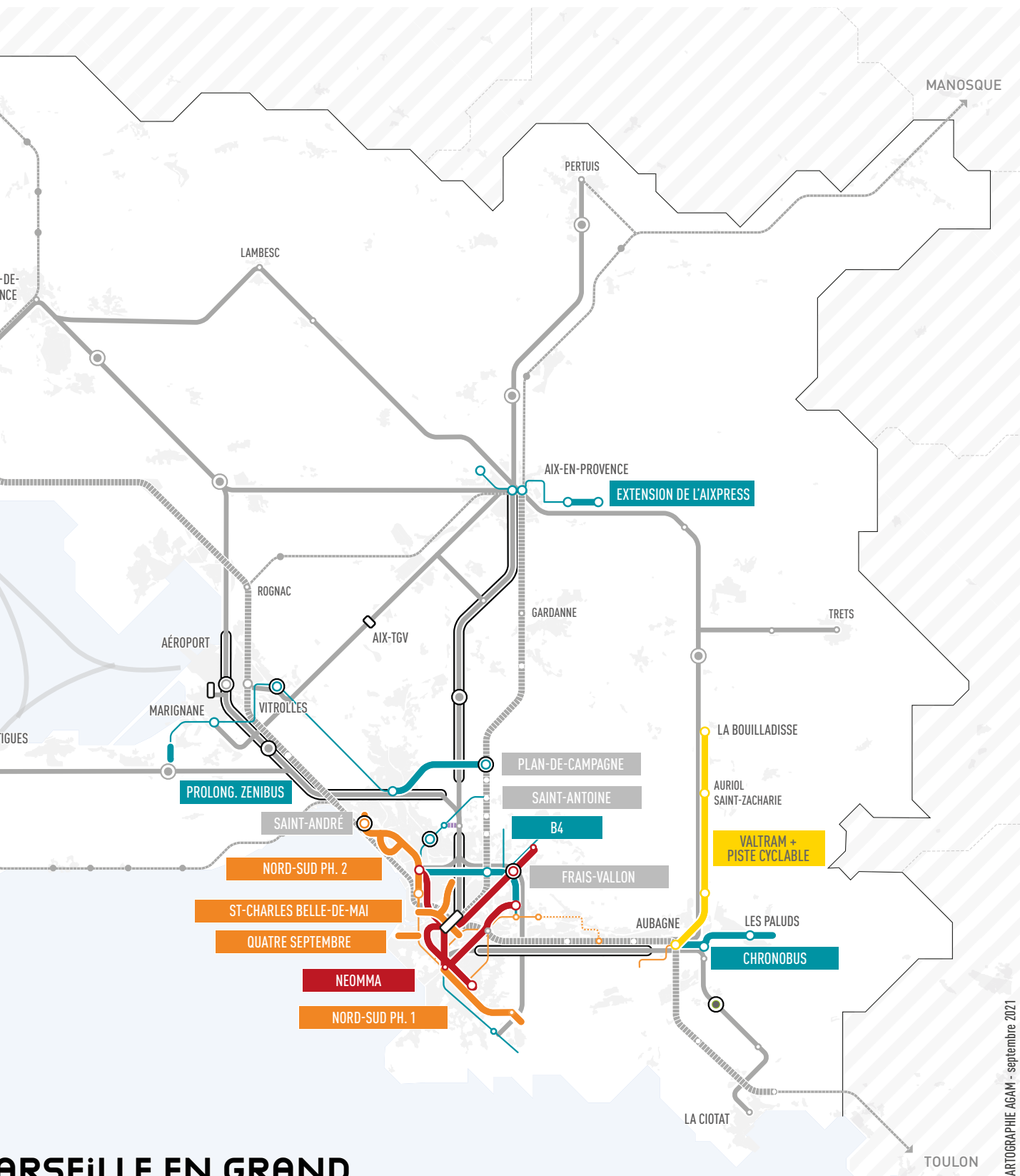


LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

- Ferroviaire - ligne +
- Ferroviaire
- Car+
- Car+ avec voie réservée

LES TRANSPORTS

- Existant
- Projets



ARTOGRAPHIE AGAM - septembre 2021

MARSEILLE EN GRAND

EN SITE PROPRE

- Métro
- Tramway
- Tramway périurbain
- Bus à Haut Niveau de Service

LES PÔLES D'ÉCHANGES

- Gares TGV et aéroport
- ⊙ Pôles d'échanges existants
- ⊙ Pôles d'échanges en projet



3

LE CONTEXTE
DE L'OPÉRATION



UNE OPÉRATION D'EXTENSIONS NORD ET SUD DU RÉSEAU DE TRAMWAY EN DEUX PHASES

Les extensions Nord et Sud du tramway de Marseille représentent un total d'environ 14 km d'infrastructure nouvelle et sont découpées en deux phases.

PHASE 1

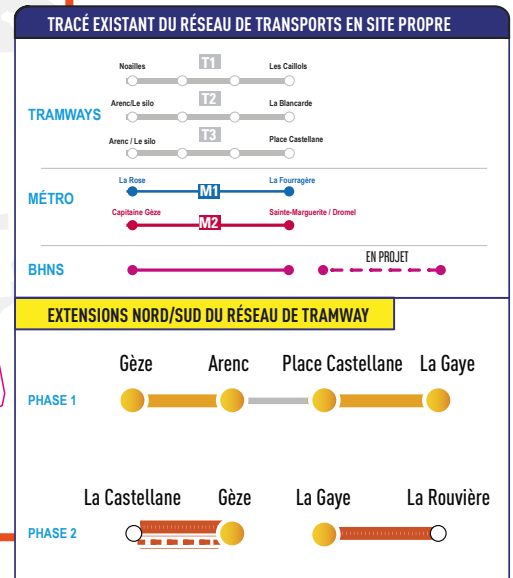
Une première phase des extensions Nord et Sud est déjà engagée et sa mise en service est prévue pour fin 2025. Elle comprend :

- L'extension au nord de 1,8 km, depuis l'actuel terminus de la ligne de tramway Arenc au futur pôle d'échange multimodal de Gèze
- L'extension au sud de 4,4 km, de la Place Castellane au futur pôle d'échange multimodal de La Gaye
- La création d'un nouveau centre de maintenance et de remisage à Dromel, permettant d'accueillir 30 nouvelles rames de tramway, et d'un parc-relais de plus de 600 places

PHASE 2

La deuxième phase de ce projet d'extensions consiste à prolonger le tramway de Marseille vers le Nord, jusqu'à la Castellane, via le lycée Saint-Exupéry (6,3 à 7,1 km) et vers le Sud jusqu'à la résidence La Rouvière (1,5 km).

Ulérieurement, un prolongement de la ligne de tramway pourra être envisagé vers le PEM de Saint-Antoine, qui serait lui-même relié à l'hôpital Nord par un transport par câble.



RÉSEAU DE TCSP DE MARSEILLE À L'HORIZON DE LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY

LE CONTEXTE LOCAL

Une topographie et un relief marqués

La ville de Marseille partage les mêmes spécificités que la Métropole ; une très vaste superficie (240 km²), une grande diversité de ses espaces, un important linéaire de côtes, un tissu urbain collinaire et un fort relief.

Construite au pied des massifs de l'Etoile, de l'Estaque, du Garlaban et des Calanques, la ville de Marseille a dû composer avec la topographie marquée qui l'entoure. Le quartier le plus haut de Marseille culmine ainsi à 242 m d'altitude et le développement urbain s'est adapté à ce contexte

conduisant à des rues au profil chahuté et aux pentes soutenues. Au Nord, le tracé du tramway s'inscrit au pied de deux massifs façonnant le paysage marseillais : la chaîne de l'Estaque, et la chaîne de l'Etoile. Ils offrent une végétation foisonnante et des vues dégagées sur ces coteaux.

Au Nord comme au Sud de l'opération, la topographie occupe ainsi une place prédominante dans le paysage, avec des rues escarpées et des pentes importantes.

Le tracé du tramway s'insérera en tenant compte de cette contrainte naturelle. Des solutions techniques qualitatives seront recherchées pour insérer de manière vertueuse et perméable l'infrastructure du système de transport dans ce paysage caractéristique tout en obtenant des temps de parcours attractifs



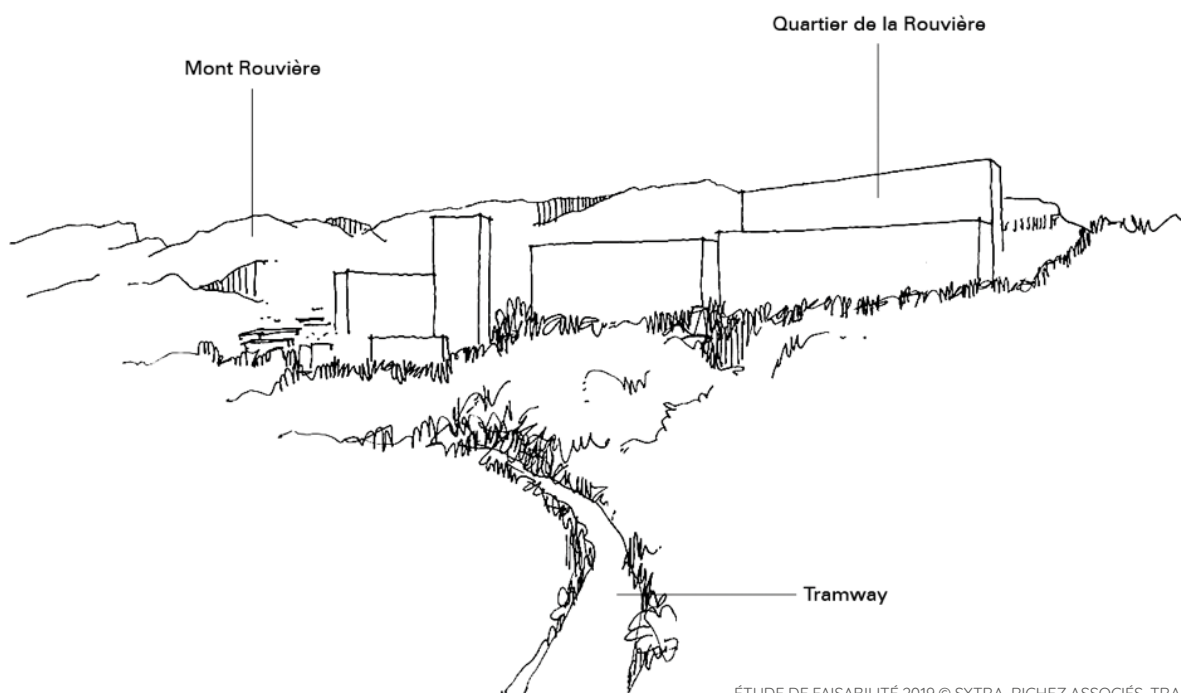
Un tissu urbain hétérogène

Au Nord, le tramway traverse plusieurs formes urbaines : la ville dense avec des habitations individuelles ou collectives de faible hauteur (Rue de Lyon, quartier de La Cabucelle), des noyaux villageois et faubourgs historiques (Saint-André), des logements collectifs de grande hauteur de type « grands ensembles » (Consolat Mirabeau, La Castellane, Campagne Lévêque). On retrouve également de grandes emprises liées à des équipements majeurs : commerciaux (Grand Littoral), scolaires (lycée Saint-Exupéry) ou des grandes zones d'activités et espaces industriels (Saumaty-Séon, Grands Arnavants). Il existe actuellement peu de lien entre ces différentes poches urbaines.

Au Nord, le nouveau tramway constituera un trait d'union reliant les différents quartiers de Marseille et renouer avec les qualités de la ville traditionnelle. Au pied des coteaux marseillais, ce projet se situe au cœur d'un rapport Ville Nature important. Les atouts paysagers de ce secteur, en particulier les perspectives sur les massifs voisins et la baie de Marseille, seront à valoriser.

Au Sud, l'extension du tramway prend place au cœur d'un contexte moins urbain, à fort enjeu paysager. Le Chemin de la Colline Saint Joseph laisse une végétation foisonnante s'exprimer le long de la voie. Les habitations sont en retrait et les perspectives s'ouvrent sur les coteaux voisins. Le quartier de la Rouvière se dessine dans le paysage urbain de ce secteur. Ce quartier de grands ensembles domine le paysage environnant, à l'écart du centre-ville de Marseille.

Au Sud, le futur tramway s'inscrira dans un milieu animé par la présence du végétal, en veillant à conserver et valoriser cet aspect caractéristique du secteur.



ÉTUDE DE FAISABILITÉ 2019 © SYTRA, RICHEZ ASSOCIÉS, TRANSITEC

Des quartiers «Nord» difficilement accessibles

Jusqu'à la deuxième partie du XXème siècle, ce que l'on identifie comme les « quartiers Nord » de Marseille représentait un espace à dominante rurale où quelques noyaux villageois occupaient un espace collinaire au sein duquel des entreprises avaient découpé des emprises dédiées à une industrie le plus souvent locale (savonneries, tuileries, carrières...). Ainsi Saint-Henri, Saint-André, Saint-Antoine, Sainte-Marthe ou l'Estaque étaient des villages installés dans un tissu collinaire en balcon au-dessus de la mer.

Entre les années 60 et les années 80 (les Trente Glorieuses), le territoire a été bouleversé par la construction de nombreuses cités de logements (la Savine, la Castellane, la Bricarde, Campagne

Lévêque, et bien d'autres) et la création d'infrastructures. La population de Marseille passa de 661 000 habitants en 1955 à 908 000 en 1982, dont une grande partie s'est installée dans le secteur Nord de la ville.

De nombreuses ruptures dans le tissu urbain (topographie accidentée, grandes emprises industrielles, portuaires ou logistiques) morcellent le territoire de l'extension Nord et créent des obstacles à la mobilité des habitants. Les infrastructures routières et ferroviaires d'envergure nationale (réseau ferré national, autoroutes) ne répondent plus aux enjeux des déplacements quotidiens des quartiers et contribuent à leur enclavement.

Vue aérienne d'un secteur de l'extension Nord où cohabitent activités économiques et noyaux villageois, le tout séparé par les infrastructures routières et ferroviaires



© 2022 GOOGLE

Des quartiers densément peuplés

Marseille s'est construite en agglomérant progressivement des villages et regroupe aujourd'hui 111 quartiers, souvent structurés autour de l'ancien hameau ou noyau villageois.

Le projet d'extension de la ligne de tramway dessert directement plusieurs quartiers parmi les plus peuplés de Marseille

Au niveau de l'extension Nord :

- La Cabucelle (plus de 8 000 habitants en 2018)
- Saint-Louis (plus de 10 500 habitants au recensement INSEE 2018), regroupant les grands ensembles de Campagne Levêque, la cité et résidence Saint Louis
- Saint-André village, qui regroupe près de 3 000 habitants
- Consolat regroupant environ 4 000 habitants
- Verduron, regroupant les cités de La Castellane et La Bricarde (plus de 8 000 habitants en 2018)

Ces quartiers sont situés dans les 15^e et 16^e arrondissements de Marseille, marqués par une très forte densité de population et une croissance démographique importante.

Les quartiers Nord sont également l'espace d'accueil de nombreuses activités économiques (Grand port Maritime de Marseille, zones d'activités Arnavant et Saumaty Séon, Grand Littoral).



CAMPAGNE LÉVÊQUE

© 13 HABITAT

Au niveau de l'extension Sud :

- Mazargues (environ 17 500 habitants au recensement de 2018)
- Le Cabot (environ 11 000 habitants) regroupant les résidences de l'allée des Pins et de Valmante
- La Panouse (environ 6 000 habitants), regroupant les résidences de la Rouvière

Les quartiers Sud sont des quartiers résidentiels, situés dans les 9^e et 10^e arrondissements de Marseille. L'habitat se caractérise par la présence de nombreuses résidences qui concentrent une forte densité de population : Château Sec, Allée des Pins, Valmante, La Rouvière, etc.

Les quartiers Sud accueillent également des pôles d'emplois importants : le siège de la CPAM (2 000 emplois), CNRS (2 400 emplois), EDF, pôle hospitalier Clairval.



LA ROUVIÈRE

© LES ÉCHOS

Le réseau actuel de transport en commun

Le réseau actuel de transport marseillais comprend :

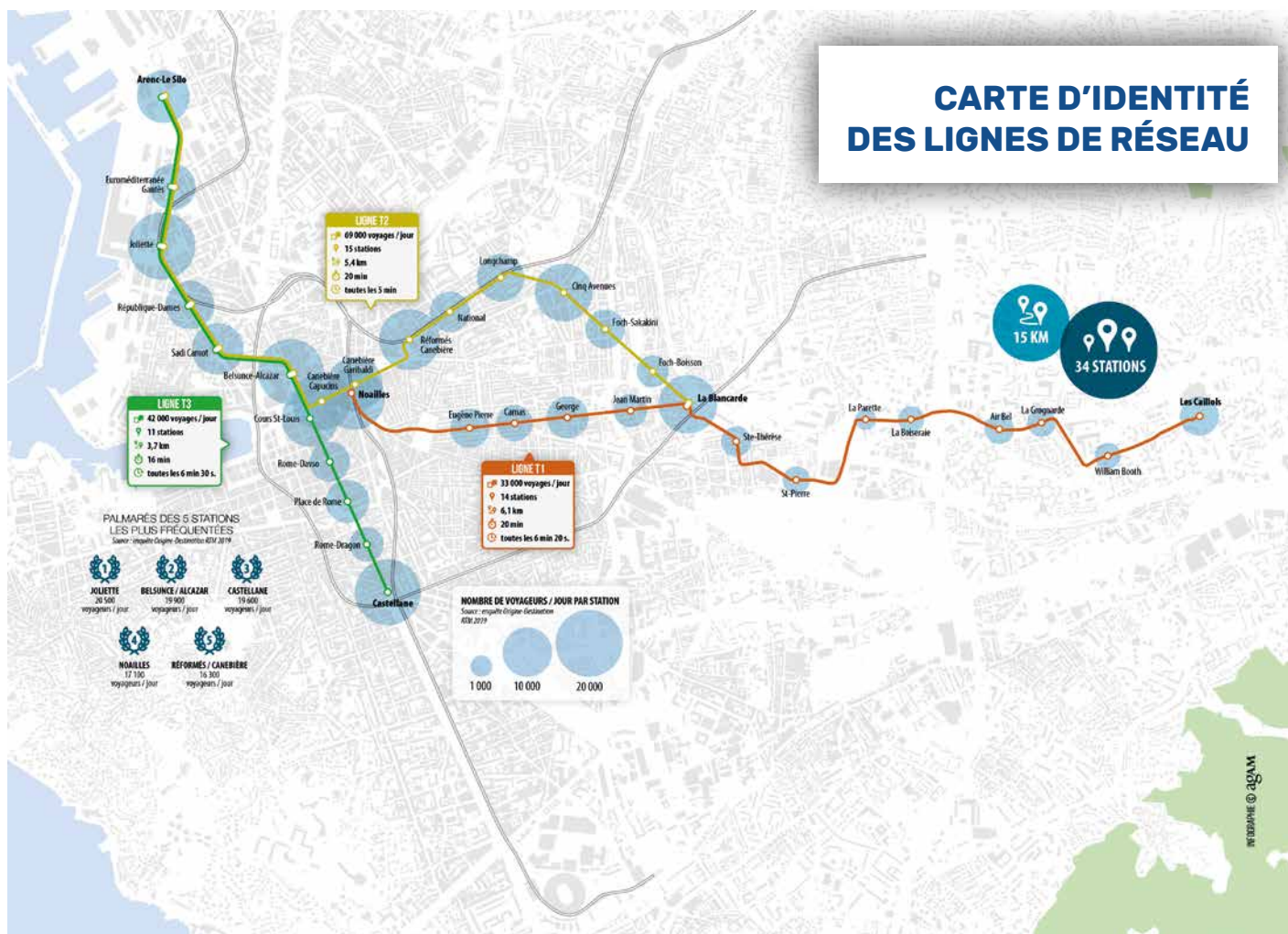
- / 2 lignes de métro :
 - Ligne 1 : La Rose - La Fourragère
 - Ligne 2 : Capitaine Gèze - Sainte-Marguerite Dromel
- / 3 lignes de tramway :
 - Ligne T1 : Noailles - Les Caillols
 - Ligne T2 : La Blancarde - Arenc
 - Ligne T3 : Arenc - Castellane (Capitaine Gèze - La Gaye en 2025)
- / Plus d'une centaine de lignes de bus dont 3 Bus à Haut Niveau de Service.

Le réseau est fréquenté par 884 000 voyageurs quotidiens (2019).

Les lignes de transports lourds représentent une majorité de la fréquentation du réseau (36% en métro, 16% en tramway, 6% en BHNS), mais ces ratios sont relativement faibles en comparaison avec d'autres grands réseaux urbains français.

De par la diversité de ses espaces, Marseille a besoin de liens et d'infrastructures de transports à la hauteur de la taille de son territoire. Entre le nord et le sud de l'agglomération les liaisons sont difficiles.

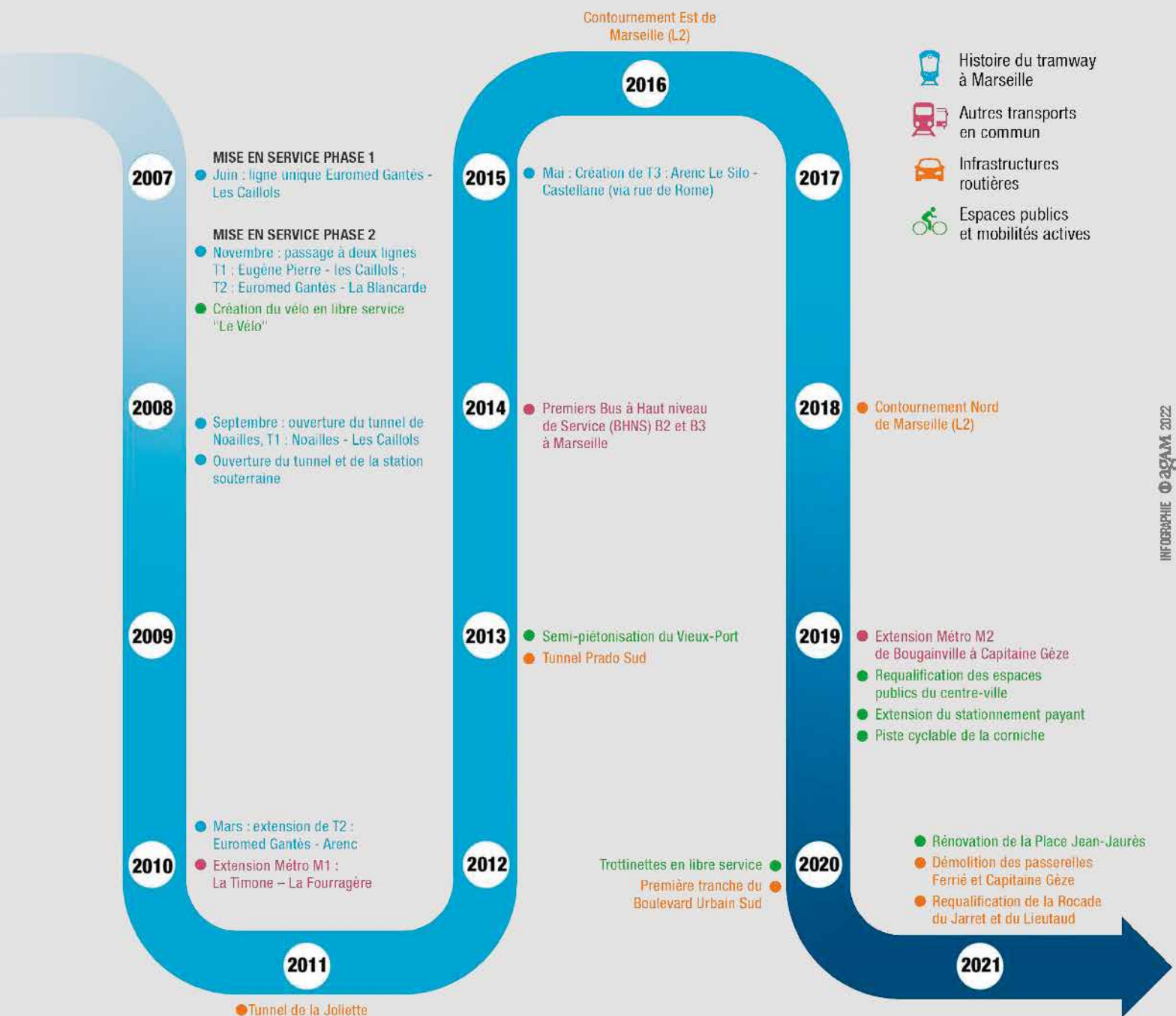
Les projets du Plan de Mobilité ont vocation à renforcer l'offre sur ces axes structurants.



SOURCE : INFOGRAPHIE ©AGAM - PUBLICATION N°1 DE L'OBSERVATOIRE MOBILITÉS, JUILLET 2022

www.agam.org/wp-content/uploads/2022/09/Observatoire-Les-effets-du-Tramway-Planche-BD.pdf

LA GÉNÈSE DU TRAMWAY À MARSEILLE



SOURCE : INFOGRAPHIE ©AGAM - PUBLICATION N°1 DE L'OBSERVATOIRE MOBILITÉS, JUILLET 2022

www.agam.org/wp-content/uploads/2022/09/Observatoire-les-effets-du-Tramway-Planche-BD.pdf

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

Développer l'offre de Mobilité de Marseille

Permettre la réalisation d'un grand axe Nord-Sud

La deuxième phase des extensions Nord et Sud de la ligne de tramway T3 vise à poursuivre l'extension du réseau de tramway de Marseille dans la logique d'un grand axe structurant Nord-Sud. L'opération participe ainsi pleinement à l'atteinte des objectifs fixés par le Plan de Mobilité 2020-2030 en matière de développement du réseau de transport en commun à haut niveau de service. Elle s'inscrit également dans le volet mobilité du plan «Marseille en Grand».

Favoriser l'intermodalité en maillant le réseau

Le prolongement de la ligne de tramway constituera un nouveau maillon entre les différents secteurs du territoire et le centre-ville. Le réseau maillé favorisera les correspondances entre modes et ouvrira l'accès à toutes les destinations tant locales que métropolitaines (liaisons ferroviaires).

- Le futur pôle d'échanges multimodal de Saint-André permettra la connexion entre la future ligne de tramway, les lignes de bus et la halte TER de Saint André, dont la création est prévue en accompagnement du renforcement de l'offre ferroviaire sur les voies littorales (LNPCA).
- La création d'un pôle d'échanges multimodal au lycée Saint-Exupéry permettra connexion entre les lignes de bus et la future ligne de tramway.
- La ligne BHNS B4 reliant les pôles d'échanges «Capitaine Gèze» et «La Fourragère» sera également en connexion avec le tramway.
- Au Sud, le projet de ligne de BHNS B5 pourrait être en connexion avec le pôle d'échanges multimodal de la Gaye. Ce projet est étroitement dépendant de la réalisation du Boulevard Urbain Sud

Améliorer la qualité et l'attractivité de l'offre de transport collectif

La nouvelle offre de transports en commun en site propre développée par le projet permettra d'accroître l'attractivité à la fois du réseau de tramway et de l'ensemble du réseau de transports collectifs de Marseille. Le réseau de transports en commun deviendra plus compétitif que l'usage du véhicule particulier pour un grand nombre de déplacements.

Les objectifs de niveau de service se déclinent ainsi selon plusieurs caractéristiques :

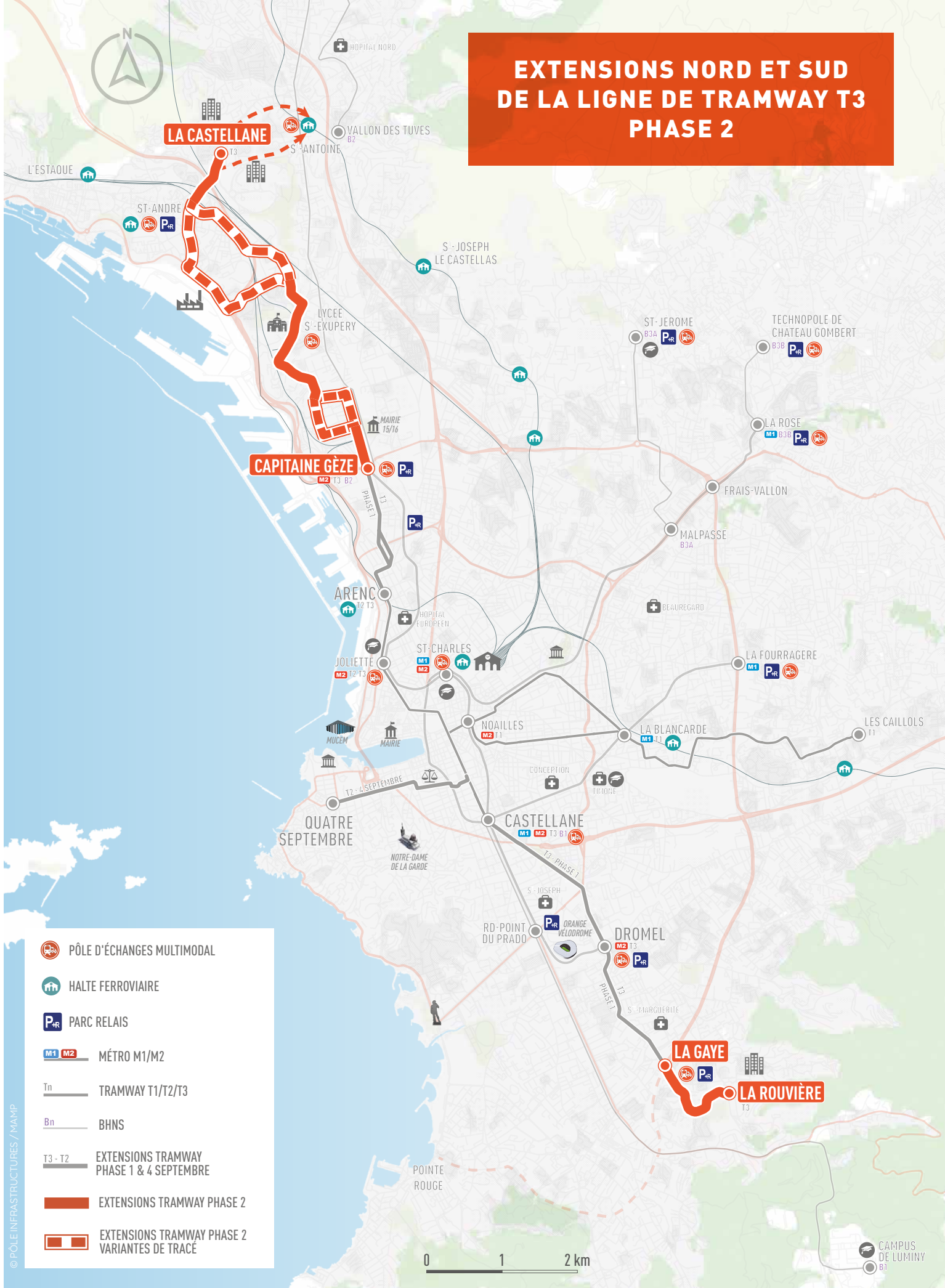
- un système de transport **accessible** à tous :
 - » les cheminements et les accès aux quais,
 - » les conditions d'attente sur les quais,
 - » l'accès aux rames depuis les quais ainsi que l'accès aux quais depuis les rames,
 - » l'information à bord des rames,
 - » les modalités d'achat de titres de transport.
- des **temps de trajet garantis** grâce à la grande fiabilité du système de transport
- des **temps de parcours compétitifs**

Les temps de parcours seront estimés plus finement dans les étapes ultérieures des études, dans un objectif d'optimisation du tracé, de réduction du nombre de franchissements de carrefours et d'entrées charretières, d'ajustement du temps d'arrêt en station au regard de la fréquentation, de meilleure priorité au carrefour.

- des **temps d'attente réduits** pour faciliter la combinaison avec d'autres lignes ou moyens de transport (train, métro, tram, bus, voiture, vélo, etc.)
- une amplitude horaire cohérente avec les besoins de déplacements
- des **services** pour les voyageurs : info voyageurs, info en temps réel, info dysfonctionnements, achat/rechargement de titres.



EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 PHASE 2



PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

HALTE FERROVIAIRE

PARC RELAIS

MÉTRO M1/M2

TRAMWAY T1/T2/T3

BHNS

EXTENSIONS TRAMWAY PHASE 1 & 4 SEPTEMBRE

EXTENSIONS TRAMWAY PHASE 2

EXTENSIONS TRAMWAY PHASE 2 VARIANTES DE TRACE

0 1 2 km

Desservir les quartiers densément peuplés

Le projet permet également la desserte de quartiers marqués par une très forte densité de population et une croissance démographique importante.

Au niveau de l'extension Nord, le tramway dessert en particulier le quartier de Saint-Louis, regroupant les grands ensembles de Campagne Levêque et Consolat, le quartier Verduron, regroupant les cités de La Castellane et La Bricarde, le quartier de la Cabucelle.

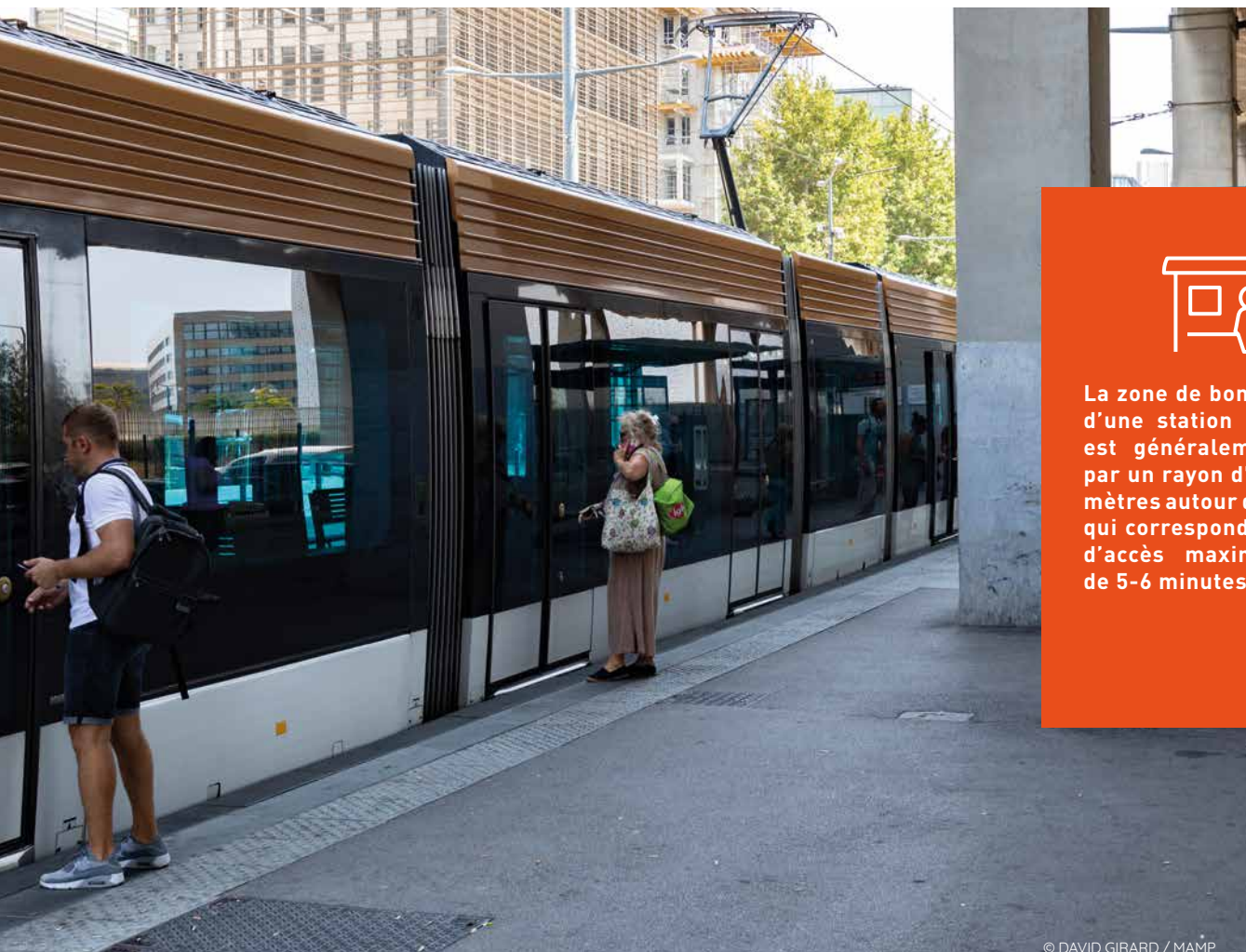
Les 25 zones IRIS (Îlots Regroupés pour l'Information Statistique) situées dans un environnement proche de l'extension Nord regroupent près de 60 000 habitants (données INSEE 2012) et environ 30 000 emplois (données SIRENE 2018). Les projections de population sur le secteur indiquent une croissance soutenue (+35%

à l'horizon 2030); celle-ci est essentiellement concentrée sur quelques IRIS : Cap Pinède, Zoccola, Arenc et Campagne Levêque-Abattoirs.

L'extension Sud dessert des quartiers résidentiels, néanmoins caractérisés par la présence de nombreuses résidences qui concentrent une forte densité de population : Château Sec, Allée des Pins, Valmante, La Rouvière...

Les 13 zones IRIS situées dans un environnement proche de l'extension Sud regroupent environ 28 000 habitants (données INSEE 2012) et 14 500 emplois (données SIRENE 2018). Les projections de population sur le secteur indiquent une croissance modérée (+16% à l'horizon 2030) essentiellement concentrée sur les Hôpitaux-CNRS et résidence Valmante-Hesperides.

“ **Le tracé du tramway et le positionnement des stations devra permettre d'obtenir le compromis entre les populations directement desservies et le temps de parcours de la ligne de tramway** ”



La zone de bonne desserte d'une station de tramway est généralement définie par un rayon d'environ 500 mètres autour de la station, qui correspond à un temps d'accès maximal à pied de 5-6 minutes

© DAVID GIRARD / MAMP

Désenclaver les quartiers « Nord »

Sur toute sa longueur, l'extension Nord du tramway est bordée par des quartiers prioritaires de la Politique de la Ville (QPV) : La Cabucelle, la Calade-Campagne-Lévêque, La Viste, Consolat- Mirabeau, Saint-André, Saint-Henri, la Castellane/la Bricarde/Plan d'Aou/Saint-Antoine. Quatre de ces secteurs font l'objet de projets de renouvellement urbain : La Cabucelle, Campagne Lévêque, Consolat - Ruisseau Mirabeau, Castellane - Plan d'Aou - La Bricarde.

En desservant des quartiers où la dépendance aux transports en commun est très forte (à peine plus d'un ménage sur deux motorisé pour La Castellane-Bricarde par exemple) et marqués par une population jeune et un fort taux de chômage, le tramway facilitera ainsi l'accès des habitants aux emplois et équipements, le long du tracé.

En effet, s'il desservira directement des zones d'activités et connectera directement les quartiers Nord au centre-ville, il mettra aussi en lien, via les pôles d'échanges de Gèze et de Saint-André, ces quartiers avec d'importants bassins d'emplois (par exemple les zones d'activités de l'Étang de Berre, accessibles directement via des trains cadencés à Saint-André).

Le tramway permettra de désenclaver physiquement des quartiers cloisonnés dans un tissu urbain hétéroclite traversés par une structure viaire configurée principalement pour une fonction de transit et constitués de grandes emprises foncières peu perméables. Il viendra répondre à la difficulté que représentent les déplacements internes aux secteurs traversés (Grand Littoral, Lycée Saint Exupéry) et les échanges inter-quartiers.



Grand ensemble
de La Castellane
© Agence MAGNUM
Patrick Zachmann



Vue aérienne des grands
ensemble de La Castellane
et de La Bricarde © MAPM

Renforcer l'accès aux pôles d'emplois, polarités commerciales et aux grands équipements

L'extension Nord du tramway s'insère dans un territoire marqué par l'activité économique, au cœur de la façade maritime, avec les bassins Est du grand port maritime de Marseille (GPMM) qui viennent délimiter ce corridor.

Les 30 000 emplois présents sur le territoire de l'extension Nord sont principalement répartis sur les secteurs « Arnavant – Cabucelle » et « Saint-Henri - Saint-André » :

- Les zones d'activités des « Arnavants » regroupent près de 7 000 emplois et 900 établissements.
- Le secteur Saumaty Séon, ayant connu un développement important dans les années 2000 et qui regroupe environ 4 500 emplois sur plus de 60 000 m² de bureaux et locaux d'activités. Il accueille également des activités de logistique portuaire et urbaine.

Le secteur Nord constitue d'autre part le dernier grand territoire d'activités industrielles à Marseille.

Il comprend un important pôle commercial, Grand Littoral, qui constitue une polarité importante tant pour les habitants, qu'en termes d'emplois (plus de 1000 emplois).

La phase 2 des extensions Nord et Sud vise également à desservir de grands équipements générateurs de trafic, notamment :

- Le lycée Saint-Exupéry ;
- L'école de la 2^{ème} Chance ;
- Le lycée professionnel de la Calade ;
- La Mairie du XV/XVI et le parc Billoux ;
- L'institut de formation Houphouët Boigny ;
- Le collège Rosa Parks



Au Sud, l'extension de la ligne de tramway améliorera la desserte par une ligne de transport structurante du siège de la CPAM et ses 2000 emplois, de la zone commerciale située au pied de la Résidence de la Rouvière, du pôle hospitalier Clairval (à environ 600 m du terminus), ainsi que de collèges

Améliorer la qualité de l'air et favoriser le report modal

Le tramway est un projet majeur et fédérateur dans la stratégie de développement durable de la Métropole.

- **Un système de transport peu émissif** : fonctionnant à l'électricité, il ne produit aucun gaz à effet de serre.
- **Un vecteur d'apaisement** : performant, moderne, rapide, le tramway devient une véritable alternative à la voiture. La réduction de la place accordée à l'automobile ainsi que la création de parc relais favoriseront également le report modal. Le trafic automobile est régulé et diminué, contribuant ainsi à réduire les pollutions urbaines.

Les estimations de trafic prévoient **un report modal de l'ordre de 4 400 déplacements par jour** vers les transports en commun, représentant une diminution des déplacements réalisés en voiture particulière.

Une intégration urbaine, paysagère et environnementale vertueuse

Une attention particulière sera portée à l'intégration urbaine, paysagère et environnementale du projet. Les nombreuses plantations existantes seront dans la mesure du possible conservées et renforcées dans le cadre de l'aménagement. D'autres actions telles que l'économie de l'énergie, l'utilisation de matériaux recyclés, la perméabilité hydraulique des aménagements et l'atténuation des îlots de chaleur, seront développées dès la conception détaillée du projet.

Un chantier vertueux

La Métropole Aix-Marseille-Provence encourage la prise en compte des enjeux environnementaux et de développement durable dans la réalisation de ces grands projets. A cet effet, des mesures seront mise en place afin d'assurer un chantier respectueux de l'environnement, en limitant les nuisances causées aux riverains, aux intervenants et à l'environnement naturel.

Encourager le développement des modes actifs

Les espaces publics étant majoritairement dédiés à la voiture, le réaménagement de façade à façade de l'ensemble du tracé permet d'améliorer le partage de l'espace public entre les modes de déplacement et redonner de l'espace pour les modes actifs et la vie locale.

Des aménagements cyclables seront créés tout le long du projet en accompagnement de l'infrastructure de tramway.



© DAVID GIRARD / MAMP

Les impacts détaillés du projet sur l'environnement seront décrits dans l'étude d'impact, pièce essentielle du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, qui sera réalisée dans le cadre des études de conception menées par la suite.

Cette étude mettra en évidence les conséquences directes et indirectes du projet sur l'environnement. Elle précisera également les moyens mis en œuvre dans la conception du projet pour leur réduction, voire leur suppression. Des mesures compensatoires sont envisageables à titre exceptionnel lorsqu'il n'est pas possible de réduire ou de supprimer les impacts significatifs du projet sur l'environnement.

Accompagner le développement urbain

Le projet de tramway améliore significativement la qualité de desserte mais également la qualité des espaces publics le long du tracé et le cadre de vie des habitants, **au travers d'un réaménagement de façade à façade des axes empruntés par le tramway.**

Il participe ainsi à la stratégie urbaine métropolitaine visant à redynamiser des quartiers et à renouveler la Ville en apportant les conditions favorables à l'émergence de projets urbains de qualité le long du tracé.

Desservir les quartiers prioritaires de la politique de la ville

Un des enjeux majeurs de l'extension de la ligne de tramway consiste ainsi à offrir une meilleure accessibilité aux quartiers inscrits au Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPRU):

- La Cabucelle
- Campagne Lévêque
- Consolat - Ruisseau Mirabeau
- La Castellane - Plan d'Aou - La Bricarde

Accompagner l'opération d'intérêt national euro-méditerranée

Moteur d'une transformation urbaine majeure avec l'extension du centre-ville vers le nord, limitrophe à l'hyper-centre de Marseille et impactant le quartier de La Cabucelle, voisin du Grand Port Maritime de Marseille, l'opération Euromed 2 va contribuer à améliorer l'attractivité et la qualité de vie des habitants de l'ensemble du secteur. Au-delà des impacts à grande échelle, l'environnement urbain immédiat du quartier de La Cabucelle va être fortement bouleversé.

Les quartiers d'Euroméditerranée I et II bénéficieront largement de la desserte par le tramway. S'ils en bénéficieront déjà au travers de la phase 1 des extensions, en poursuivant le prolongement vers La Castellane, c'est l'ensemble de l'aire Euroméditerranée qui sera desservie par une ligne de tramway qui rayonnera vers le Nord.

Accompagner la revitalisation du secteur Cap pinède – Capitaine Gèze

L'axe Cap Pinède-Capitaine Gèze (10 ha sur 1,6 km de long) est un axe routier majeur qui relie les autoroutes A55 et A7, et qui marque la frontière Nord d'Euromed 2. L'objectif du projet de réaménagement est porté par Euroméditerranée est de reconfigurer cet axe en boulevard urbain multimodal et d'accompagner la revitalisation du secteur en lien avec le projet de renouvellement urbain de La Cabucelle.

Les travaux de la requalification de l'axe ont démarré en 2021, avec la démolition de la passerelle Capitaine Gèze, afin d'accompagner les évolutions en termes d'infrastructures routières, de transport et d'opérations immobilières.

Accompagner et requalifier les secteurs traversés

Les espaces publics du territoire de l'extension Nord, fruits du développement de la ville dans les années 60-80, nécessitent une requalification en profondeur pour améliorer leur qualité (revêtements, espaces verts) mais également la distribution des espaces aux différentes fonctionnalités (modes actifs, voies routières, transports en commun, espaces végétalisés) cohérents avec la vision d'une ville moderne.

L'extension Sud est confrontée aux mêmes problématiques, à une échelle moindre.

Le projet de tramway représente l'opportunité de requalifier l'espace public en réalisant des aménagements de qualité le long du tracé.

L'opération intègre le réaménagement de façade à façade des axes empruntés.

L'infrastructure tramway sera accompagnée d'une intervention générale sur la trame viaire et sa recomposition. Un travail sur l'amélioration des cheminements sera envisagé avec les opérations de rénovation urbaine des quartiers traversés, pour que l'accessibilité au tramway soit valorisée et que ce projet joue pleinement son rôle d'outil de requalification et de valorisation urbaine.



LE TRAMWAY, UN MODE PERTINENT



© DAVID GIRARD / MAMP

Le tramway, des atouts majeurs

Le tramway bénéficie de nombreux avantages :

- **Connexion directe** vers le centre-ville en prolongement de la ligne de tramway existante
- **Rabattement efficace vers les autres modes de transport structurants** (TER à la halte Saint-André, Métro Ligne B à Capitaine Gèze)
- **Confort élevé**, accessible aux personnes à mobilité réduite
- **performant** et doté d'une vitesse commerciale satisfaisante
- **fiable** et régulier, notamment car sa circulation en site propre limite les problèmes d'exploitation liés à la présence des voitures
- système de transport **peu émissif** en gaz à effet de serre
- capacité de transport élevée répondant aux enjeux de desserte des secteurs Nord et Sud densément peuplés
- **vecteur essentiel d'image**, faisant du design de la rame un marqueur d'identité important pour les réseaux de transport et les territoires traversés
- occasionne **peu de nuisances phoniques** pour les riverains
- infrastructure de transport offrant des perspectives de requalification urbaine des quartiers traversés
- végétalisation possible de la plateforme tramway et des espaces publics traversés, contribuant à la réduction des îlots de chaleur en ville

Le tramway bénéficie d'une attractivité très forte. Ce système de transport permet de proposer une offre performante de transport, représentant une véritable alternative à l'usage de la voiture. Au-delà de son rôle de développement de la mobilité, le tramway représente un outil d'aménagement et de développement économique. L'infrastructure de tramway sera un véritable levier d'image des secteurs traversés.

Le Bus à Haut Niveau de Service, une alternative au tramway ?

Un mode de transport type bus / trolleybus ou BHNS ne permettrait pas de répondre pleinement aux objectifs du projet.

Limité à une longueur maximale de 24 mètres, le BHNS est, comme le bus, limité en termes de capacité et donc d'offre de transport. Il offre une capacité de transport d'environ 150 places (dont 30 assises), soit un peu plus de la moitié de la capacité d'un tramway.

La volonté à la fois de « désenclaver » les quartiers Nord et Sud au moyen d'une meilleure accessibilité en transport et de concrétiser une véritable liaison performante, attractive et de qualité, se trouverait amoindrie par une connexion indirecte vers le centre-ville. Par les ruptures de charges qu'il engendrerait, un BHNS nuirait à l'attractivité globale du

réseau, en multipliant les correspondances avec le réseau de tramway ou métro existant qui pénalisent les temps de parcours entre le corridor d'étude et le centre-ville. Ce type de mode ne présente par ailleurs pas le même potentiel d'attractivité que le tramway.

Enfin, un BHNS ne permet pas d'accompagner aussi finement le développement urbain qu'un tramway. Le BHNS conserve une connotation routière, sans possibilité de plateforme engazonnée, et représente un « effet levier » moindre pour les quartiers traversés. Outre son rôle de développement de transports en commun attractifs et efficaces, le tramway a un effet positif sur la requalification urbaine des quartiers traversés et accompagne de manière qualitative les mutations des quartiers.



© DAVID GIRARD / MAMP

4

LE PROJET
SOU MIS À LA
CONCERTATION
PRÉALABLE



Le projet tel que présenté dans ce dossier de concertation a été élaboré à partir d'études préalables. La conception du projet est le fruit d'un compromis entre de nombreuses contraintes et analyses reposant sur de multiples critères : insertion urbaine, environnement, desserte des quartiers, impacts fonciers, coût d'investissement, niveau de service, temps de parcours, exploitation et exploitabilité, connexion avec le réseau de transport, aménagements cycles et piétons, contraintes techniques (réseaux souterrains existants), circulation et stationnement.

Depuis les premières études, les partenaires institutionnels de l'opération (Métropole Aix-Marseille-Provence, Ville de Marseille) proposent désormais les grandes orientations du projet, ainsi que le projet soumis à concertation préalable en cohérence avec les documents de planification.



© DAVID GIRARD / MAMP

LE TRACÉ

Les études de faisabilité ont permis un recensement de l'ensemble des itinéraires possibles pour l'extension Nord, chacun ayant été évalué sous plusieurs angles. Les analyses ont fait émerger le tracé de l'extension Nord ci-dessous, comportant des variantes de tracé soumises à la concertation. L'opération vise à créer une nouvelle infrastructure de tramway sur une longueur de 7,8 à 8,6 km répartis comme suit :

EXTENSION NORD



EXTENSION SUD



LES STATIONS

Principes de localisation

La localisation des stations vise le meilleur équilibre entre les objectifs de :

- **Desserte des lieux générateurs de trafic:**
Au Nord : la mairie du 15/16, le noyau villageois de La Cabucelle, les Abattoirs, le lycée professionnel de La calade, l'institut de formation des aides-soignants, la résidence Campagne Levêque, le Lycée Saint Exupéry, la cité Saint-Louis, Consolat Mirabeau, le village de Saint-André, la zone d'activité André-Roussin, La Castellane.
Au Sud : L'allée des Pins, Valmante, La Rouvière
- **Desserte des pôles d'échanges de transport:** Capitaine Gèze (phase 1), le futur PEM du lycée Saint-Exupéry, le futur PEM de Saint-André, La Gaye (phase 1). Les quartiers d'Euroméditerranée I et II bénéficieront largement de la desserte par le tramway. S'ils en bénéficieront déjà au travers de la phase 1 des extensions, en poursuivant le prolongement vers La Castellane, c'est l'ensemble du périmètre d'Euroméditerranée qui sera desservi par une ligne de tramway et qui rayonnera vers le Nord
- **Prise en compte des contraintes d'insertion:** Emprise disponible, alignement droit, pente limitée, insertion des zones de manœuvre pour les terminus
- **Performance de la ligne de tramway :** Recherche du meilleur compromis entre une bonne vitesse commerciale et une desserte fine du secteur. L'implantation des stations de l'extension tend vers une inter-distance entre stations d'environ 500 à 600 m. Ces valeurs sont adaptées à l'environnement traversé (les distances inter-stations du centre-ville étant de l'ordre de 300 à 400 m)



Typologie des stations

Les stations sont de manière générale à quai latéraux et dimensionnées pour accueillir les rames de tramway, d'une longueur de 42,5 m à plancher bas intégral.

Les quais des stations sont surélevés par rapport au plan du roulement du tramway pour permettre l'accès de plain-pied aux rames. Le raccordement à l'espace public s'effectue par des rampes ou par un nivellement progressif permettant notamment d'assurer la continuité pour les PMR. Un emmarchement est toutefois possible dans la mesure où, au moins un des côtés du quai est constitué d'une rampe permettant l'accessibilité PMR.

Les caractéristiques géométriques des stations sont les suivantes :

- **Longueur de quai :** 40 mètres minimum
- **Largeur du quai pour une station latérale :** 3,5 mètres Cette largeur sera adaptée au trafic attendu sur la station
- **Largeur du quai dans le cas d'une station centrale :** 5 mètres et en tout état de cause adaptée au trafic attendu sur la station
- **Hauteur de quai :** 0,3 mètres par rapport au plan de roulement
- **Pente maximale nominale station :** 4%
- **Dévers maximal de quai :** 2 %
- **Pente des rampes d'accès au quai :** 4 %

Les stations sont équipées d'abris tramway et des équipements nécessaires aux usagers (bornes d'information voyageurs, sonorisation, distribution automatique des titres de transport).

Concernant les équipements de station, une homogénéité de traitement sera recherchée avec l'ensemble des stations du réseau.

Ainsi, sauf cas particulier et traitement spécifique proposé par le maître d'œuvre en charge de la conception du projet, les principes déployés sur le réseau (abris, petit mobilier) seront repris dans le cadre de l'opération d'extension.



© DAVID GIRARD / MAMP

L'INSERTION DANS L'ESPACE PUBLIC

Principes d'insertion

L'insertion de l'infrastructure tramway suppose des compromis entre :

- Les contraintes de conception d'une ligne de tramway
- Les contraintes des réseaux existants, de la nature des sols, de nivellement des bâtis avoisinants
- Les fonctionnalités de l'espace public : trottoirs, aménagements cyclables, voies de circulation, stationnement lorsque cela est possible et nécessaire
- Les enjeux environnementaux : perméabilité des revêtements, aménagements paysagers, réduction des îlots de chaleur, gestion de l'eau...

En fonction des emprises disponibles sur les différents axes empruntés, des choix et arbitrages seront à effectuer sur les fonctionnalités à intégrer, leur dimensionnement, et les éventuels besoins d'acquisitions d'emprises bâties ou non bâties.

Les aménagements cyclables et piétons

L'extension du tramway et le réaménagement urbain induit permettent une amélioration globale des circulations en modes actifs tout au long du tracé.

En effet, au-delà de la réalisation d'un axe de transport structurant pour le territoire et améliorant les déplacements en transports en commun, le projet des extensions Nord et Sud du tramway permet une requalification et un réaménagement urbain de façade à façade des voies empruntées par le tramway, et ainsi la création de cheminements pour les cycles et les piétons. Il permet ainsi d'améliorer les cheminements actifs au sein de l'espace public.

Ces aménagements pour les modes actifs seront conçus en cohérence avec d'autres projets, notamment les projets de renouvellement urbain (NPNRU) et d'aménagement de l'axe Cap Pinède Capitaine Gèze, qui concourent tous à une amélioration sensible des circulations actives.

L'insertion des cycles sera étudiée finement dans le cadre des études préliminaires et d'avant-projet. Elle fera l'objet de concertation avec les associations de vélo, les associations PMR, et sera présentée au public dans le cadre du dossier d'enquête publique préalable à la DUP.

La question foncière

L'impact foncier

Le projet tel que présenté vise à limiter les impacts sur le foncier. Les conséquences de l'insertion de la ligne de tramway sur les parcelles bâties et non bâties ne pourront être clairement déterminées qu'à l'issue des études de conception. Des échanges auront alors lieu avec les riverains concernés.

La procédure d'acquisition

En cas de besoin d'acquisition, la Métropole Aix Marseille Provence privilégiera les négociations amiables avec les propriétaires concernés. En cas d'absence de réponse ou désaccord, la Métropole pourra recourir à une acquisition par voie d'expropriation, après l'obtention de l'arrêté d'utilité publique.



© NOSTRAM / STOA



Cohérence avec la politique cyclable de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Afin de répondre aux enjeux de qualité de l'air et de santé publique qui constituent l'un des quatre volets de l'agenda environnemental commun au Département des Bouches-du-Rhône et à la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Métropole s'engage dans la mise en œuvre d'un plan vélo sur cinq ans. L'objectif vise à réduire l'usage de la voiture sur un territoire où 39 % des déplacements de moins de 3 km se font actuellement en voiture, alors qu'ils pourraient se faire en 15 minutes à vélo classique et en 7 minutes avec un vélo à assistance électrique..

Ce plan s'articule autour de 15 actions et de 3 axes stratégiques qui sont :

AXE 1 : Développer l'usage du vélo dans les trajets du quotidien

AXE 2 : Favoriser l'accès au vélo au plus grand nombre

AXE 3 : Renforcer l'attractivité du territoire et sécuriser l'usage du vélo

Au sein de l'AXE 1, la première action consiste à créer un réseau de lignes vélo afin d'assurer des liaisons lisibles et sécurisées entre les principaux pôles générateurs de déplacement (centre-ville, zones d'activités, pôles d'échanges, zone d'enseignement).

À l'échelle métropolitaine, l'objectif est de réaliser 16 lignes vélo sécurisées.



Parmi les lignes identifiées dans le plan vélo marseillais, les lignes suivantes sont concernées par le projet d'extension Nord-Sud phase 2 :

Ligne 1 Littoral :

« L'Estaque – Montredon », en passant par le Cap Janet, Cap Pinède et Arenç. Cette ligne emprunterait un tronçon commun avec le tramway dans le cas de la variante de tracé Littoral.

Ligne 8 Nord Bis :

soit 9,4 km à terme de Saint-Charles à La Castellane, puis Saint Antoine et l'Hôpital Nord

La ligne 8 Nord bis desservira l'ensemble des stations se trouvant le long du tracé du tramway.

Les aménagements paysagers

Le projet de tramway est un vecteur d'amélioration de l'aménagement paysager des secteurs traversés : augmentation du nombre d'arbres sur l'espace public, limitation des îlots de chaleur, amélioration de la gestion des eaux pluviales sur le tracé, participation au maintien d'une biodiversité en milieu urbain...

Plusieurs solutions peuvent être mises en œuvre, parmi lesquelles :

Végétalisation de la plateforme tramway

La végétalisation de la plateforme tramway contribue à l'apaisement de l'espace public. Fraîcheur, couleur, rétention d'eau, biodiversité, réduction des îlots de chaleur sont autant d'attraits apportés par ce traitement de la plateforme.

Un hectare de surface végétalisée absorbe le CO2 émis par 30 véhicules et permet de fournir de l'oxygène pour 150 personnes.

Elle constitue un filtre naturel de l'air et de l'eau. Perméable, elle capte et élimine les poussières et bactéries nocives présentes dans l'air et purifie l'eau tout en limitant son ruissellement.

Du fait de leur végétalisation, les plateformes végétalisées réduisent également les nuisances sonores qui sont trois à six fois plus importantes sur une surface nue.

La végétalisation est donc un élément dont l'utilité dépasse la fonction ornementale première.



L'objectif sera de proposer une végétalisation :

- Compatible avec l'exploitation d'un tramway
- Adaptée au climat méditerranéen
- Facilement gérable par la RTM
- Peu consommateur de ressources, notamment en eau
- Ne nécessitant qu'un entretien limité après mise en place par une entreprise spécialisée
- Compatible avec les règles d'intervention du BMPM

Plantations d'arbres et massifs arbustifs

Les extensions Nord et Sud de la ligne de tramway offrent l'opportunité d'intervenir sur les aménagements paysagers et les plantations d'arbres.

Les propositions d'aménagements paysagers tiendront compte des qualités paysagères existantes, dans l'objectif de les maintenir et les conforter dès que cela est possible.

L'état sanitaire des arbres sera vérifié, mais en cas de remplacement, il est privilégié un alignement continu des plantations.

Le bilan vert de l'opération sera évalué dans le cadre des études détaillées et présenté dans le dossier d'enquête publique préalable à la DUP.

Lorsque cela semble judicieux (espace large et peu contraint, surlargeurs...), les trottoirs et les aménagements des tramways seront plantés de plates-bandes et de massifs de vivaces et arbustifs. Cette végétation de hauteur intermédiaire permettra d'habiller les pieds d'arbres, d'accompagner les cheminements piétons ou encore de délimiter les espaces du projet.

L'OFFRE DE SERVICE

Schéma d'exploitation du réseau de tramway

La phase 2 des extensions Nord-Sud du tramway de Marseille s'inscrit dans la continuité des étapes de développement du réseau:

- 2025 : mise en service de la phase 1 des extensions Nord-Sud entre Arenc et Gèze au nord, entre la place Castellane et La Gaye au sud
- 2028 : mise en service de la branche ouest du tramway vers la place du Quatre Septembre

À l'horizon de la mise en service en 2029 des extensions phase 2, le réseau de tramway pourrait être exploité en «croix». Cependant, des réflexions seront conduites sur le schéma d'exploitation de l'ensemble du réseau et pourraient amener à revoir le schéma envisagé à l'horizon de la mise en service de l'opération, pour s'adapter également aux développements futurs du réseau de tramway.

Fréquence 5 min
en heure de pointe

Environ 17 km/h
de vitesse commerciale

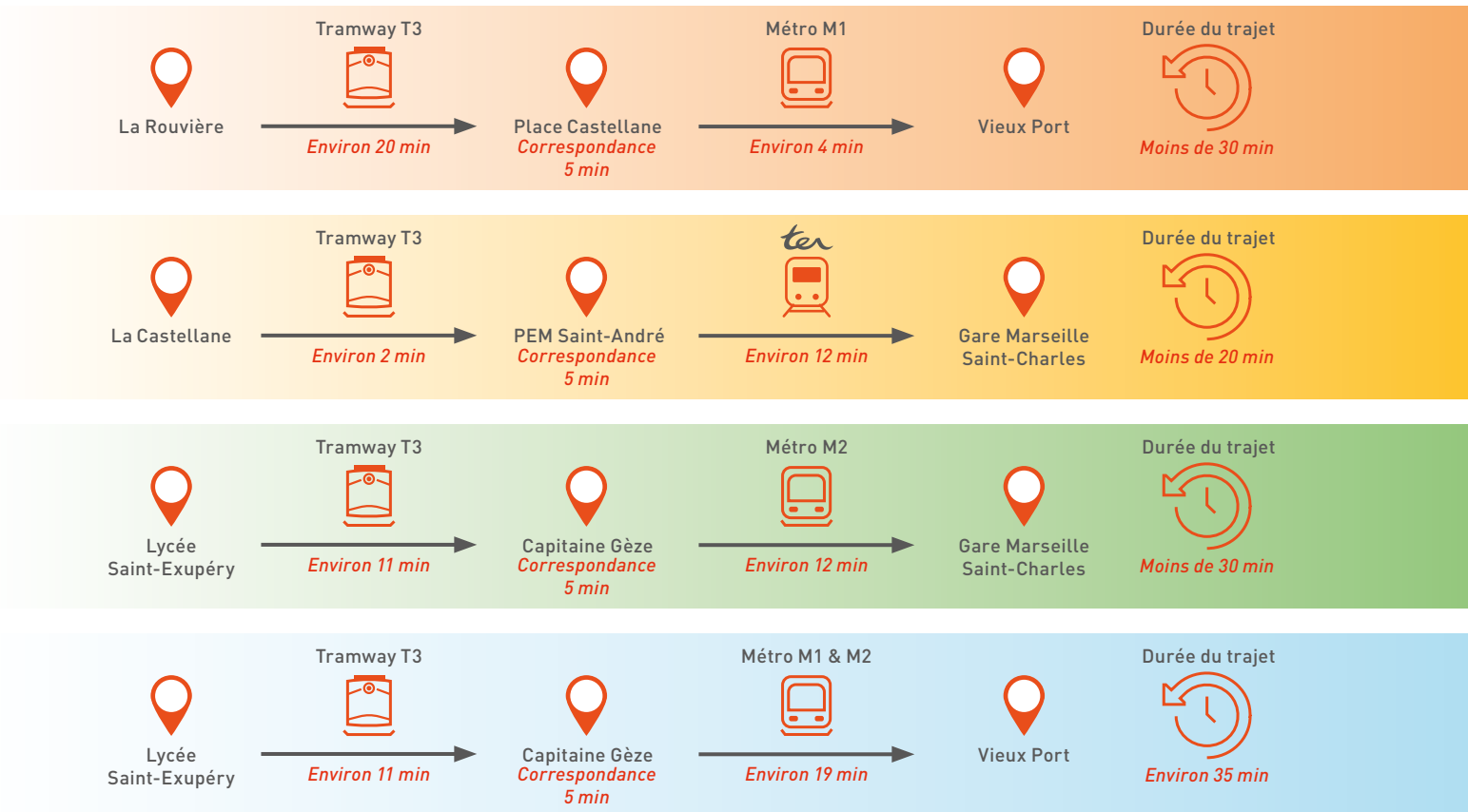
22 à 25 min
de **temps de parcours** entre Capitaine Gèze et La Castellane

5 min
de **temps de parcours** entre La Gaye et La Rouvière

Variation de temps de parcours entre les deux alternatives de tracé Pradel/Littoral :
+3 min pour la variante Littoral



Des temps de trajet performants



Le matériel roulant



BOMBARDIER FLEXITY OUTLOOK EN SERVICE SUR LE RÉSEAU MARSEILLAIS © MAMP

Le matériel roulant en service depuis 2007 sur les trois premières lignes du tramway de Marseille est composé de 32 rames Bombardier Flexity Outlook.

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Tramway sur rails alimenté par ligne aérienne de contact
- Plancher bas intégral
- Dimensions d'une rame : environ 42,5 m de long, 2,4 m de large et 3,5 m de haut
- Captation de l'énergie électrique (750V) par pantographe
- Capacité d'une rame : environ 270 voyageurs en charge normale – 62 places assises
- Vitesse maximum : 70 km/h
- Rames réversibles disposant d'une cabine de conduite à chaque extrémité.



L'aménagement des rames Bombardier est une création de l'agence MBD Design.

L'extérieur rappelle la coque d'un navire, dont la proue est la cabine de conduite.

Un cercle lumineux porte la couleur de la ligne desservie par la rame.

À l'intérieur, le plancher, les parois et le plafond sont bleus, avec des sièges et des persiennes estivales en bois.

Les rames sont climatisées et sont dotées de panneaux de communication dynamique

La **Métropole Aix-Marseille-Provence** et la RTM, exploitant du réseau de transport de Marseille, viennent de confier le marché d'acquisition au groupement CAF SA et CAF France des nouvelles rames nécessaires aux extensions (15 rames pour la phase 1). Le confort des voyageurs sera amélioré par rapport aux rames actuelles : bandeaux lumineux intérieurs et extérieurs sur les portes indiquant leur mise en mouvement, nombreux écrans d'information dynamiques, prises de recharge USB, système de climatisation énergétiquement sobre, aménagement intérieur plus fonctionnel...

Le design extérieur des nouvelles rames a été travaillé pour garantir leur harmonie esthétique avec le tramway actuel.



RAMES EN COURS D'ACQUISITION AUPRES DU CONSTRUCTEUR CAF DANS LE CADRE DE LA PREMIÈRE PHASE DES EXTENSIONS NORD ET SUD

17 à 18 nouvelles rames compléteront le parc de matériel roulant pour l'exploitation des extensions de la phase 2.



L'ORGANISATION DE L'INTERMODALITÉ

Correspondances sur l'extension Nord

- Avec le train du futur PEM de Saint-André
- Avec le métro ligne 2 au PEM de Capitaine Gèze
- Avec le BHNS B2 et le BHNS B4 au PEM Capitaine Gèze
- Avec des lignes de bus aux PEM de Saint-André, du lycée Saint-Exupéry et Capitaine Gèze

Pôle d'échanges multimodal (PEM) de Saint-André

Dans l'objectif de créer un réseau multimodal et interconnecté, la Métropole Aix-Marseille-Provence prévoit la réalisation d'un pôle d'échanges à Saint-André qui offrira à terme une intermodalité.

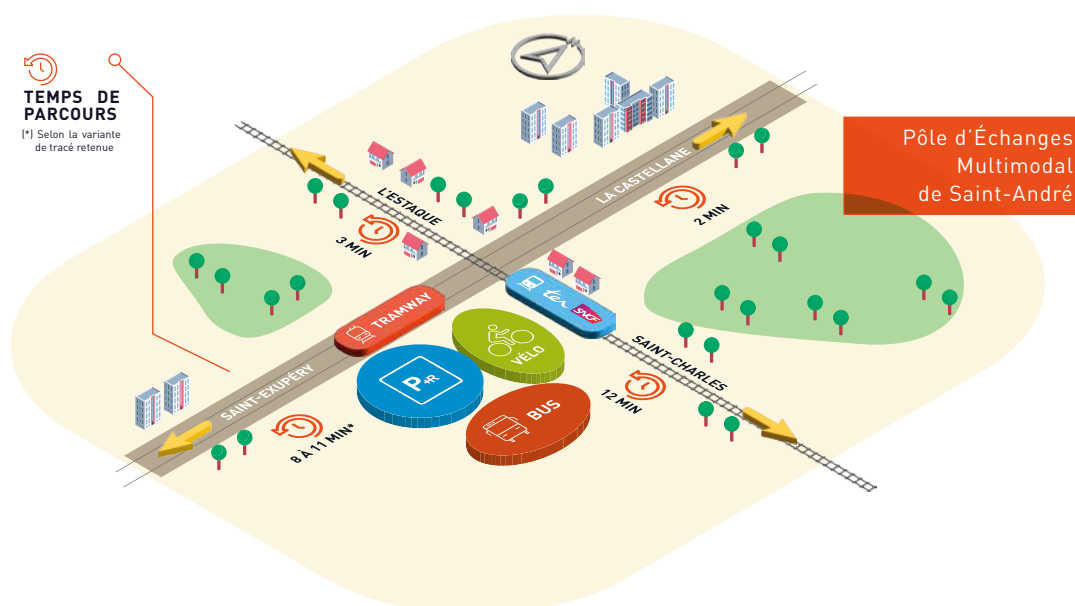
Le pôle d'échanges multimodal à Saint-André assurera les fonctions suivantes :

- Du rabattement sur le tramway pour les usagers des quartiers la Bricarde, la Castellane, Verduron, Saint-Henri, Saint-André, en priorité par les modes actifs et les transports collectifs (bus)
- Du rabattement sur le tramway pour les automobilistes
- Du rabattement sur le TER pour les habitants des quartiers alentours et extérieurs à Marseille (en lien avec Vitrolles Aéroport Marseille Provence, Miramas, la Côte bleue, les zones d'activité de l'étang de Berre, etc.). La future halte ferroviaire Saint-André, qui sera réalisée dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte D'Azur (LNPCA), offrira une desserte avec des trains toutes les 15 min et permettra de rejoindre Arenc en moins de 10 min et la gare Saint Charles en moins de 15 min

Les fonctionnalités qui seront assurées sur le PEM de Saint-André sont :

- Une interconnexion bus / tramway / TER de qualité
- Un parking relais de proximité
- Une zone de dépose-minute
- Un vélo parc
- Une offre de vélos en libre-service

L'aménagement du pôle d'échange de Saint-André est porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence et la SNCF dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNCPA)





Pôle d'échanges multimodal (PEM) de Capitaine Gèze

Le pôle d'échanges de Capitaine Gèze a été mis en service en décembre 2019. Il regroupe aujourd'hui une station de métro, une gare de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS B2 d'ores et déjà et BHNS B4 en projet), des lignes de bus urbain et des lignes de cars Express Métropolitain, un parc relais d'environ 650 places et d'un parc à vélos.

© DAVID GIRARD / MAMP

Correspondances sur l'extension Sud

- Avec des lignes de bus au futur PEM de La Gaye

Pôle d'échanges multimodal (PEM) de La Gaye

Le pôle d'échanges de La Gaye sera réalisé dans le cadre des extensions Nord-Sud phase 1. Ce PEM regroupera à terme des lignes de bus urbain, un parc à vélos. L'intégration du Bus à Haut Niveau de Service B5 et d'un paring relais dépend de la continuité du Boulevard Urbain Sud

La phase 2 du prolongement Sud du tramway sera connectée au futur pôle multimodal de La Gaye.

LA FRÉQUENTATION

La fréquentation de la ligne T3 s'établit à environ 140 000 montées par jour d'ici 2030. Le choix de l'itinéraire Pradel / Littoral ou Méditerranée / Mardirossian n'influe pas sur la fréquentation de la ligne.



© DAVID GIRARD / MAMP

La fréquentation de la ligne est en hausse d'environ **+45000 montées par jour** suite à la deuxième phase du prolongement de la ligne.

A l'horizon 2030, l'extension du tramway nord-sud phase 2 permet des reports modaux d'environ **4400 nouveaux déplacements par jour** vers les transports en commun.

Dans le détail, ces nouveaux voyageurs sur la ligne de tramway T3 proviennent :

- Des reports modaux depuis les véhicules particuliers vers le tramway (chaque déplacement pouvant générer une ou plusieurs montées sur les différentes lignes du réseau)
- De reports depuis les lignes de bus et de BHNS, en particulier depuis le BHNS B2
- De reports depuis la ligne de métro M2
- De reports par accès marche à pied pour les populations et habitations à moins de 500 m d'une station

L'extension de la ligne de tramway T3 permet des voyages plus directs, avec une baisse du taux de correspondance sur le réseau de la RTM

- Les nouvelles stations de l'extension Nord génèrent environ 30 000 montées par jour en 2030.
- Les nouvelles stations de l'extension Sud génèrent environ 6 000 montées par jour en 2030.
- Les stations existantes du réseau (ou réalisées dans le cadre de la phase 1) sont également plus fréquentées avec environ 9 000 montées supplémentaires par jour en 2030

2 stations se démarquent, cumulant chacune environ 5 000 montées par jour :

La Castellane et Lycée Saint-Exupéry. Les stations desservant le noyau villageois de la Cabucelle et de Saint André sont également très fréquentées.

LE PROJET DÉTAILLÉ PAR SÉQUENCE

Extension Nord – Séquence Gèze – Mairie du 15/16

Depuis la future station tramway capitaine Gèze, qui sera réalisée dans la première phase de l'extension Nord, le tramway remonte sur la rue de Lyon jusqu'au parc Billoux, et la mairie de secteur des 15ème et 16ème arrondissements, où sera implantée une station de tramway



Avec le noyau villageois de La Cabucelle à l'ouest et le ruisseau des Aygaldes à l'Est, le tramway emprunte la rue de Lyon caractérisée par une emprise viaire très étroite (entre 15 et 16 m entre les façades des bâtiments).



L'intégration de l'ensemble des fonctionnalités de l'espace public dans cet environnement contraint nécessite de trouver un compromis entre l'extension du domaine public sur le bâti et le maintien de l'ensemble des fonctionnalités sur l'axe. Au regard de cet enjeu, il est proposé d'accompagner le projet tramway par l'aménagement d'une voie nouvelle en bordure du parc Billoux afin de restituer un unique sens de circulation sur la rue de Lyon et préserver ainsi la qualité architecturale et la mixité fonctionnelle du tissu urbain de la rue de Lyon.

Avec la mise à sens unique d'une partie de la rue de Lyon, les véhicules motorisés seraient reportés vers l'avenue Ibrahim Ali via une nouvelle voirie bidirectionnelle en bordure du Parc Billoux et de l'ancienne voie ferroviaire.

En complément, une connexion permettant aux piétons de rejoindre de façon apaisée le futur parc des Aygaldes, qui sera réalisé dans le cadre de l'opération Euroméditerranée, sera étudiée.



Extension Nord

Séquence Mairie du 15/16 - Place des Abattoirs

Cette séquence s'insère au sein du quartier de la Cabucelle, marqué par son tissu de type faubourg, sa diversité d'activités (noyaux villageois, grands ensembles, activités économiques) et ses nombreux équipements, en particulier liés à l'enseignement qui constituent autant de générateurs de flux à desservir.



Deux alternatives de tracé pour relier la rue de Lyon à la place des Abattoirs

Depuis le parc Billoux et la mairie du 15/16, deux alternatives de tracé permettent de relier le chemin de la Madrague-Ville et la place des Abattoirs et sont portées à la concertation

Variante de tracé Méditerranéenne

Après la station de la rue de Lyon, devant l'entrée du Parc Billoux et la mairie du 15/16, le tramway s'engagera dans le boulevard de la Méditerranée, bordé d'activités économiques.

Le boulevard de la Méditerranée est mis à sens unique. Au bout du boulevard de la Méditerranée, le tramway bifurque sur le chemin de la Madrague-Ville en direction du nord.

L'intégration de l'ensemble des fonctionnalités de l'espace public sur le chemin de la Madrague-Ville nécessite de trouver un compromis, pouvant nécessiter un élargissement des emprises du domaine public.

Une station est implantée au niveau de la rue Viala, permettant de desservir de manière fine le quartier de La Cabucelle.

Le tramway traverse le cœur du quartier de La Cabucelle, faisant l'objet d'un programme de renouvellement urbain, longe ensuite les entrepôts industriels avant de rejoindre la place des Abattoirs.



Variante de tracé Mardirossian














Depuis la station de la rue de Lyon, située devant l'entrée du parc Billoux et la mairie du 15^e/16^e, le tramway poursuit sur la rue de Lyon, longeant les anciennes usines de la sucrerie Saint-Louis qui font l'objet de réflexions concernant la mutation du site.

L'emprise étroite de la rue de Lyon nécessiterait son élargissement, avec des impacts bâtis sur les usines Saint Louis.

Une station est implantée en amont de la giration vers la traverse Mardirossian.

Le tramway bifurque ensuite sur la traverse Mardirossian, qui nécessite son élargissement et son décaissement au regard des pentes très importantes, incompatibles avec un tramway. Le tramway longe le site occupé par les services de la propreté urbaine de la Métropole Aix-Marseille-Provence puis le mur d'enceinte des anciens Abattoirs, avant de bifurquer sur le chemin de la Madrague Ville et rejoindre la place des Abattoirs.

Analyse multicritères des deux alternatives de tracé

Critères	Variante de tracé Méditerranée	Variante de tracé Mardirossian
 Ligne de tramway	Parcours sinueux	Fortes déclivités
 Temps de parcours	Temps de parcours équivalent	
 Enjeux de desserte	Desserte du noyau villageois de la Cabucelle	Doublon de desserte avec le BHNS B2
 Fréquentation	Fréquentation équivalente	
 Insertion urbaine et paysagère	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Insertion minimale sur le boulevard de la Méditerranée (emprises étroites) ◦ Insertion qualitative sur le chemin de la Madrague-Ville, avec plantation d'arbres 	Insertion qualitative de la ligne de tramway sur la traverse Mardirossian, avec alignements d'arbres et mutation possible de la place angle Mardirossian / Madrague-Ville en lieu de vie du quartier
 Accompagnement des mutations urbaines	Desserte au cœur du projet de renouvellement urbain de la Cabucelle	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Insertion en bordure du projet de renouvellement urbain de la Cabucelle. ◦ Le tramway induira une mutation urbaine le long de la traverse Mardirossian. ◦ Desserte des usines Saint-Louis Sucre, dont la reconversion urbaine est à l'étude
 Contraintes techniques		Girations étroites <ul style="list-style-type: none"> ◦ Fortes pentes impliquant un décaissement de la traverse Mardirossian, pour rendre l'axe compatible avec le tramway ◦ Interfaces avec le site de la propreté urbaine (camions bennes)
 Modes actifs	Insertion de pistes cyclables complexes sur le boulevard de la Méditerranée, du fait de l'emprise étroite	Insertion de pistes cyclables envisageable sur la traverse Mardirossian élargie (mais fort relief rendant la pratique du vélo plus difficile)
 Circulation	Suppression d'un sens de circulation sur le boulevard de la Méditerranée	Opportunité de création d'une connexion Mardirossian - Lavoisier pour soulager la rue de Lyon
 Stationnement	Suppression du stationnement rue de Lyon et boulevard de la Méditerranée	Suppression du stationnement rue de Lyon et Traverse Mardirossian
 Impact foncier	Impact foncier sur le chemin de la Madrague-Ville	Impact foncier sur la traverse Mardirossian et la rue de Lyon (bâti des usines Saint Louis)
 Coût	Coût équivalent	
 Planning	Planning équivalent	

Une station place des Abattoirs

L'insertion d'une station de tramway sur la place des Abattoirs permet de mettre en valeur le patrimoine architectural et de desservir les équipements publics de ce secteur, notamment l'école de la deuxième chance et la ZAC Saint Louis. La place publique sera requalifiée dans le cadre de l'opération





Extension Nord

Séquence Place des Abattoirs - Lycée Saint-Exupéry

Le tramway poursuit ensuite sur le chemin de la Madrague-Ville et longe la Calade, pour rejoindre ensuite le lycée Saint Exupéry.

La topographie très marquée crée des ruptures importantes entre le chemin de La Madrague Ville et les zones d'habitat. Des solutions d'aménagement qualitatives seront recherchées en accompagnement du projet de tramway pour favoriser l'accessibilité piétonne aux stations du tramway depuis les résidences des cités Campagne Levêque, Saint-Louis, La Calade et La Viste.



Une station permettant la desserte de La Calade et de Campagne Levêque

Une station intermédiaire permet la desserte de la cité Campagne Levêque (800 logements), des résidences de la Calade ainsi que du parc de La Calade.

L'implantation précise de la station sera définie au regard des contraintes techniques et des enjeux de desserte, notamment en lien avec le projet de renouvellement urbain Campagne Levêque.



Vue aérienne des résidences de Campagne Levêque © GOOGLE



PHOTOMONTAGE LA CALADE (IMAGE NON CONTRACTUELLE) - ÉTUDES PRÉALABLES © STOA

Une station implantée au niveau du Lycée Saint-Exupéry

La station surplombe le parc Séon, la cité Saint Louis et le port de Marseille, offrant des vues dégagées sur les coteaux et les massifs de l'Estaque.

La station est située à proximité immédiate du lycée Saint-Exupéry et du lycée professionnel privé Saint-Louis. Elle permet également le desservir le noyau villageois de Saint-Louis situé plus à l'est. La station permet des connexions avec le réseau de bus.



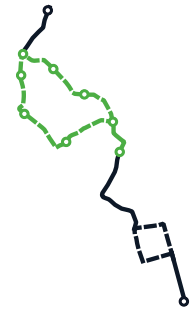
PHOTOMONTAGE SAINT-EXUPÉRY (IMAGE NON CONTRACTUELLE) - ÉTUDES PRÉALABLES © STOA

Extension Nord Séquence Lycée Saint-Exupéry - Saint-André

Cette séquence est caractérisée par un tissu disparate où plusieurs poches très diverses cohabitent : noyaux villageois (Saint-André, Saint-Henri), grands ensembles (Consolat Mirabeau), zones d'activités tertiaires (André Roussin) ou logistiques (Acti Sud) et zones portuaires.

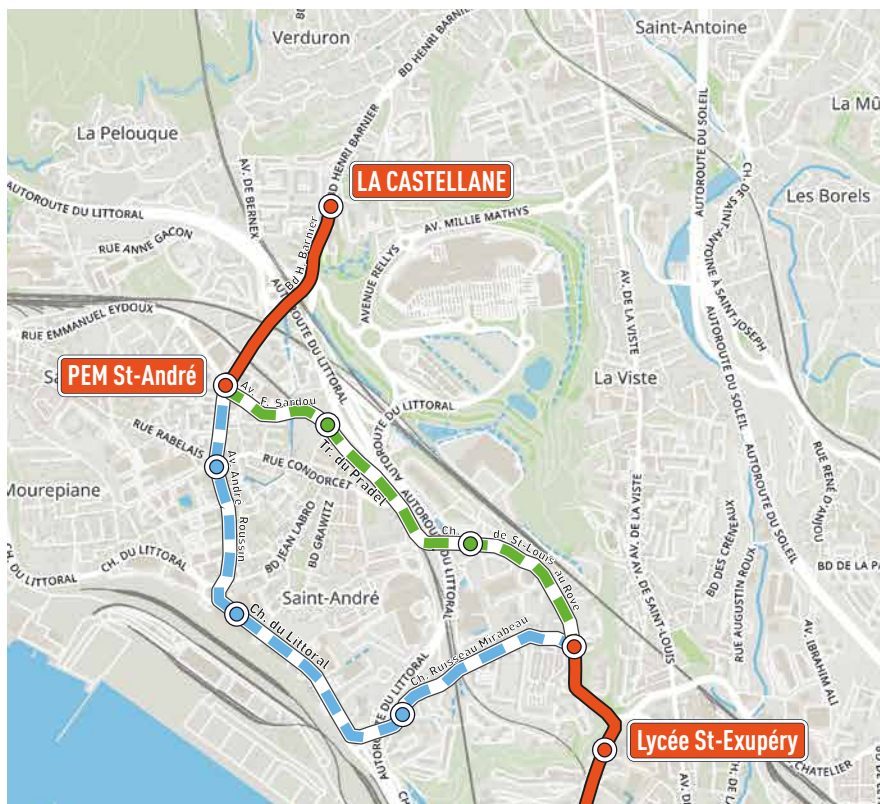
Ces poches sont séparées par les ruptures fortes créées par les infrastructures ferroviaires ou autoroutières, par les grandes emprises industrielles ou logistiques, mais aussi par la topographie.

Depuis le lycée Saint-Exupéry, le tramway emprunte le chemin de Saint-Louis au Rove vers le nord avec la création d'une plateforme en site propre s'adaptant à la topographie marquée du terrain.



Deux alternatives de tracé pour relier le lycée Saint-Exupéry au PEM Saint-André

A partir du giratoire chemin de Saint-Louis au Rove / Chemin du Ruisseau-Mirabeau, deux variantes de tracé ont été étudiées dans le cadre des études de faisabilité et sont portées à la concertation



Variante de tracé Pradel

Le tramway poursuit vers le nord sur le chemin de Saint-Louis-au Rove.

Il emprunte ensuite la traverse de Pradel et l'avenue Fernand Sardou jusqu'au pôle d'échanges de Saint André.

Le tramway longe ainsi la voie ferrée et le noyau villageois de Saint-André, dont la desserte est assurée depuis les stations par des cheminements modes actifs à aménager sous les voies ferrées en exploitation (dans le cadre des aménagements de l'opération de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur).














Variante de tracé Littoral

Depuis le chemin de Saint-Louis-au-Rove, le tramway bifurque sur le chemin du Ruisseau Mirabeau pour rejoindre le chemin du Littoral.

Cet axe intercepte deux lignes ferroviaires (vers Arenc et vers Mourepiane). L'insertion du tramway nécessite donc d'élargir l'ouvrage de la voie ferroviaire du littoral (vers Arenc), afin de permettre le passage du tramway.

Le tramway longe ensuite le Grand Port Maritime de Marseille via le chemin du Littoral pour rejoindre l'avenue André Roussin et remonter jusqu'à la future halte ferroviaire Saint-André.

Analyse multicritères des deux alternatives de tracé

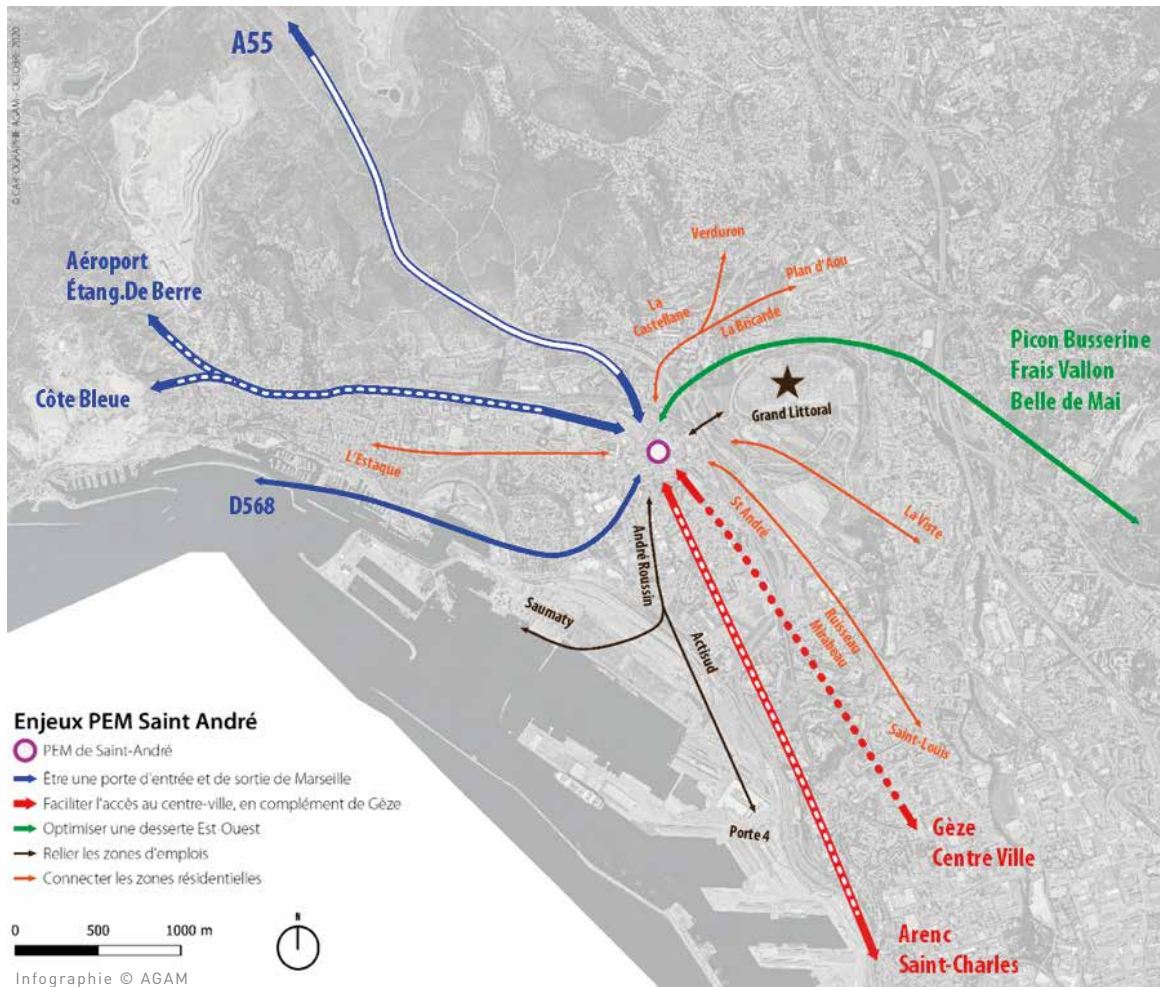
Critères	Variante de tracé Littoral	Variante de tracé Pradel
 Ligne de tramway	Tracé sinueux, avec des pentes modérées Linéaire d'infrastructures tramway supplémentaire de 800 m	Tracé le plus direct entre La Castellane > La Bricarde et le lycée Saint Exupéry > Capitaine Gèze
 Temps de parcours	+ 3 min de temps de parcours	
 Enjeux de desserte	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Desserte de 4 000 habitants et emplois supplémentaires ◦ Excellente desserte de Consolat Mirabeau avec l'implantation de deux stations ◦ Desserte de la zone portuaire et de la zone d'activité d'André Roussin 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Potentiel de desserte moindre ◦ Le tramway permet une desserte plus fine du cœur du noyau villageois de Saint-André
 Fréquentation	Fréquentation équivalente	
 Insertion urbaine et paysagère	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Intégration urbaine et paysagère qualitative offrant l'opportunité de développer des boulevards urbains, aujourd'hui très routiers. ◦ Forte opportunité de végétalisation au sein de secteurs aujourd'hui très minéraux 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Insertion « confidentielle » de la ligne de tramway ◦ L'arrivée du tramway sera une opportunité de travailler sur le désenclavement physique et symbolique du quartier Saint-André. ◦ Peu de possibilités d'aménagements paysagers
 Accompagnement des mutations urbaines	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Accompagnement de l'urbanisation et des mutations urbaines des quartiers traversés ◦ Accompagnement du renouvellement urbain Consolat-Mirabeau 	Pas de projets de renouvellement urbain sur le tracé
 Contraintes techniques	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Tracé sinueux ◦ Ouvrage ferroviaire à élargir et décaissement de la voirie à prévoir ◦ Pentes assez fortes, mais sans incidence sur l'exploitation ◦ Insertion du tramway sur des voies à forte circulation liée à l'activité du port maritime 	Proximité des emprises ferroviaires et du talus de l'autoroute sur la traverse Pradel
 Modes actifs	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Aménagements modes actifs de qualité, notamment sur le Chemin du Littoral et l'Avenue André Roussin. ◦ Fortes pentes sur le chemin du Ruisseau Mirabeau 	Aménagement modes actifs permettant le désenclavement du quartier de Saint-André
 Circulation	Impact faible	
 Stationnement	Suppression de places de stationnements sur le chemin du Littoral	Impact négligeable
 Impact foncier	Quelques impacts fonciers supplémentaires pour permettre l'élargissement du chemin du Littoral	Impacts fonciers limités
 Coût	Coût supplémentaire d'environ 50 M€ (linéaire supplémentaire et travaux d'élargissement de l'ouvrage ferroviaire)	
 Planning	Impact planning pouvant aller d'un à deux ans, au regard des travaux d'élargissement de l'ouvrage ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau	

Extension Nord Séquence Saint-André - La Castellane

Cette séquence est marquée par les importantes ruptures urbaines, constituées par la combinaison des infrastructures routières et ferroviaires : rond-point du Docteur Maria, autoroute A55, voies littorales, qui séparent les pôles d'habitat de La Castellane et de La Bricarde des quartiers historiques de Saint-André et Saint-Henri.

Cette séparation est renforcée par la topographie du secteur et l'importante déclivité des voiries permettant de rejoindre La Castellane.

L'arrivée du tramway et l'aménagement des axes André Roussin et Henri Barnier pourra permettre d'atténuer la coupure urbaine, en particulier pour les piétons et les cycles.



Une station dans le futur PEM Saint-André

Une station est prévue au niveau de la future halte ferroviaire de Saint André, qui sera réalisée par la SNCF dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Elle viendra compléter ce nouveau pôle d'échange multimodal.

La station répond à des enjeux de desserte métropolitains, et à l'échelle du quartier.

Compte tenu de son positionnement le long de l'A55, la station est facilement accessible en voiture et aura un véritable rôle de rabattement sur Marseille en complément du PEM de Capitaine Gèze. Un parc-relais sera réalisé au niveau du PEM pour favoriser le report modal (environ 150 places). Des études sont en cours pour l'aménagement urbain du PEM, associant la SNCF et la Métropole Aix-Marseille-Provence.

La station permettra également la desserte de proximité des noyaux villageois de Saint-André, Saint-Henri dans une moindre mesure et de la zone d'activité située le long de l'avenue André Roussin.

Une station terminus à La Castellane

Le terminus de la ligne de tramway viendra s'insérer sur le boulevard Henri Barnier, au cœur des deux cités de la Castellane et La Bricarde, regroupant environ 8 000 habitants. L'arrivée du tramway va non seulement permettre de relier les quartiers au centre-ville, mais représente également une opportunité pour consolider leur renouvellement urbain.

Le positionnement exact du terminus n'est pas encore arrêté ; les problématiques de fortes déclivités du boulevard Henri Barnier pourraient conduire à rechercher des solutions de stations plus ou moins enterrées.



© AMRM

Extension Sud

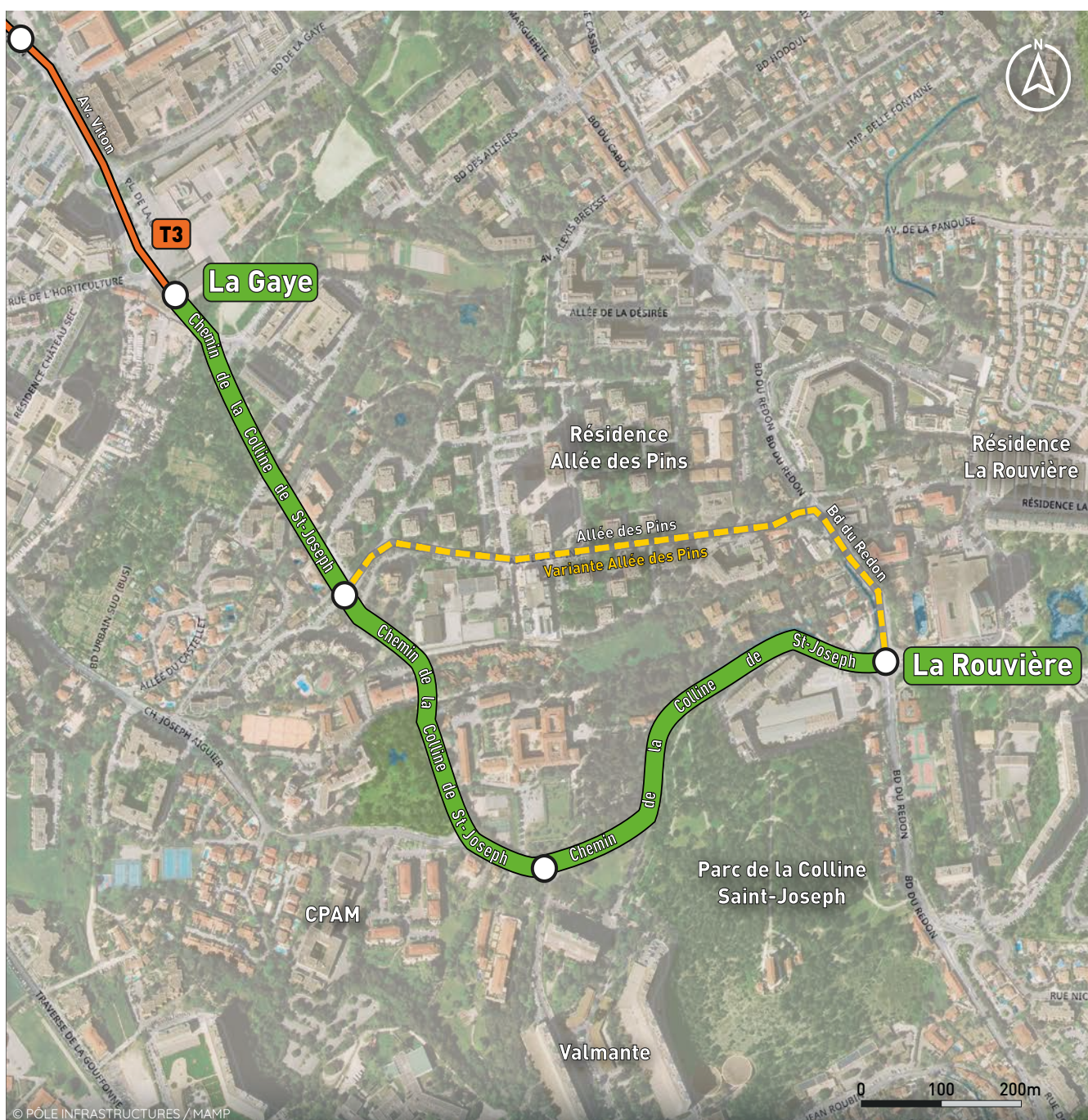
Pourquoi l'autre variante de tracé étudiée a-t-elle été écartée ?

Pour relier la Gaye à la copropriété de la Rouvière, deux variantes de tracé avaient été étudiées dans le cadre des études de faisabilité.

La première option, retenue en tracé de référence, emprunte le Chemin de la Colline Saint-Joseph tandis que la seconde emprunte l'allée des pins.

Le tracé par l'allée des pins a été écarté car, bien que moins sinueux et légèrement plus direct, passe à l'écart de deux générateurs importants : la résidence Valmante et ses environ 2 000 habitants ainsi que le siège de la CPAM et ses 2 000 emplois. Cette variante présente également d'importants impacts fonciers et sur les places de stationnement.

Le tracé par le Chemin de la Colline Saint-Joseph permet une desserte plus complète des quartiers traversés, avec une modification du plan de circulation pour permettre l'intégration de l'ensemble des fonctionnalités sur l'axe.



Les stations de l'extension Sud

Le tracé de l'extension Sud s'accompagne de la création de 3 nouvelles stations :

Une station au niveau de l'allée des Pins

La station sera implantée à l'intersection entre le Chemin de la Colline Saint Joseph et l'allée des pins. Elle permet principalement de desservir les résidences de l'allée des Pins.



CARREFOUR ALLÉE DES PINS / CHEMIN DE LA COLLINE SAINT-JOSEPH © GOOGLE



PHOTOMONTAGE CHEMIN DE LA COLLINE SAINT JOSEPH / VALMANTE (IMAGE NON CONTRACTUELLE) - ETUDES PRÉALABLES © STOA

Une station au niveau de la résidence Valmante

Cette nouvelle station, positionnée au plus près du chemin Joseph Aiguier, permettra de desservir principalement les habitants de la résidence Valmante ainsi que le siège de la CPAM.



Une station en contrebas de la Résidence de La Rouvière

La station terminus de l'extension Sud sera implantée en contrebas de la résidence de La Rouvière. L'implantation du terminus n'est pas encore arrêtée, les études détaillées permettront de définir son positionnement exact. Plusieurs options sont envisagées : sur le chemin de la colline Saint-Joseph ou sur le Boulevard du Redon.

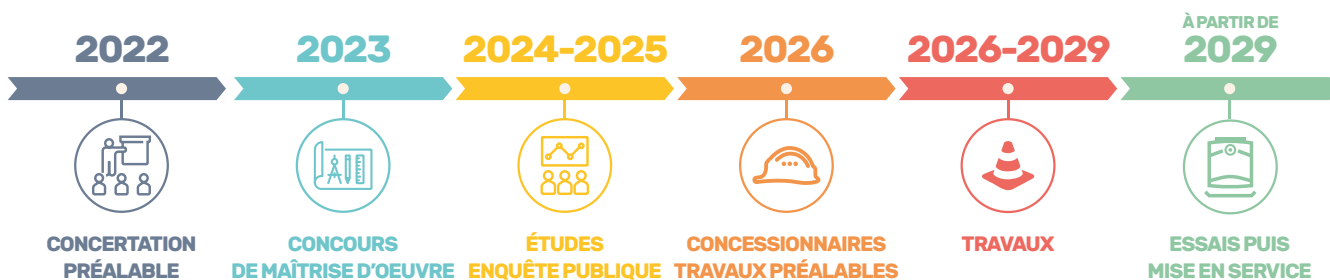
Le Boulevard du Redon permet d'irriguer le quartier de part et d'autre de la station terminus en reliant plusieurs résidences et commerces. La station permet également de desservir la Clinique Clairval, située quelques centaines de mètres plus au Sud.



RÉSIDENTICE DE LA ROUVIÈRE © AGAM

LE CALENDRIER DE L'OPÉRATION

L'objectif principal est une **mise en service de l'extension à partir de 2029**, selon le planning suivant:



La possibilité d'une mise en service partielle de la ligne, par exemple jusqu'au lycée Saint-Exupéry, sera étudiée dans le cadre des études de conception.

LES PROCHAINES PHASES D'ÉTUDES ET TRAVAUX

- / Les études de faisabilité pour les extensions ont été finalisées en septembre 2022.
- / Le lancement d'un **concours pour la maîtrise d'œuvre** est prévu fin 2022, pour un démarrage des études détaillées fin 2023.
- / A l'issue du concours, le prestataire désigné assurera la conception et le suivi des travaux de l'opération.
- / **Les études préliminaires** ont pour objectif de définir les caractéristiques principales du projet et de préciser le coût et les grandes phases du planning.
- / **Les études d'avant-projet** visent à consolider le socle de la phase d'études préliminaires, en entrant dans le détail des spécificités techniques, architecturales, programmatiques, réglementaires et planning de l'opération.
- / A l'issue des études d'avant-projet, une **enquête publique** sera organisée pour informer le public sur l'opération sur la base des études détaillées, et recueillir à nouveau les appréciations du public.
- / **Les études de projet** permettent d'approfondir la conception du projet, dans l'objectif de fournir les éléments nécessaires à la consultation des entreprises travaux qui viendront réaliser le projet.
- / Les **travaux** débuteront ensuite par les déviements de réseaux pouvant se trouver sous la plateforme du tramway et gêner la réalisation des travaux d'infrastructures de la ligne. Suite à ces travaux préalables, les travaux d'infrastructures, d'aménagements urbains et paysagers, et des équipements du système de transport seront menés, jusqu'à la phase d'essai du matériel roulant permettant la mise en service de la ligne de tramway étendue



LE COÛT DES TRAVAUX

À ce stade d'avancement des études, le coût des travaux de l'opération représente un investissement de **295 à 345 Millions d'euros HT**, selon la variante de tracé retenue.

Ce coût intègre les déviements de réseaux et travaux préparatoires, les travaux d'infrastructures, les aménagements urbains, le matériel roulant et les systèmes spécifiques au tramway.

Le coût final de l'opération sera précisé à l'occasion de la poursuite des études. Il dépendra des choix techniques et de la définition du tracé.

L'État, le Conseil Régional Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Ville de Marseille seront sollicités pour co-financer l'opération.

Dans le cadre de **Marseille en Grand**, l'Etat va attribuer une subvention d'un montant de **103,65 Millions d'euros HT** sur cette opération.



5

LES ACTEURS
DU PROJET



LE MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

La **Métropole Aix-Marseille-Provence** est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ; elle assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire.

LES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

Parmi les partenaires institutionnels de l'opération, intervenant à la fois comme gestionnaires de l'espace public, exploitant, partenaires financiers, acteurs locaux du territoire :

- La **Ville de Marseille**, au sein de laquelle s'inscrit entièrement le projet, et les services concernés ;
- Les **services de l'État**, avec lesquels la conception et la réalisation du projet sont menées en étroite collaboration :
 - La Préfecture des bouches du Rhône,
 - La Direction Régionale des Affaires Culturelle (DRAC), compétente en matière de protection du patrimoine architectural (Architecte des Bâtiments de France ABF) et archéologique ;
 - La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL PACA), compétente en matière d'environnement et développement durable ;
 - La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), compétente en matière d'aménagement du territoire, de prévention des risques, de développement durable ;
 - Le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) compétent en matière de sécurité dans les transports guidés et de prévention des risques.
- La **Région Sud**, en tant que chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ;
- Le **Département des Bouches du Rhône** ;
- L'**Agence Régionale de Santé** (ARS)
- Les **chambres consulaires** (Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine CCIMP et CMA) ;
- Le **Bataillon des Marins Pompiers de Marseille** (BMPM) ;
- La **Régie des Transports Métropolitains** (RTM), exploitant de l'ensemble du système de transport urbain et gestionnaire du matériel roulant et de l'acquisition des matériels roulants nécessaires pour l'extension du réseau de tramway ;
- Les **maîtres d'ouvrages des projets connexes**, en particulier :
 - Le service de la mission Renouvellement Urbain au sein de la Métropole, en charge des projets de renouvellement urbain en lien avec l'opération ;
 - L'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée (EPAEM), pilote de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée
 - SNCF réseau, qui prévoit notamment la création de la halte Saint-André dans le cadre de l'opération de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), desservie par le projet, et qui porterait également la maîtrise d'ouvrage des travaux d'élargissement de l'ouvrage ferroviaire dans le cas de la variante Littoral.

Le projet d'extension Nord et Sud du réseau de tramway s'inscrit entièrement sur le territoire de la Ville de Marseille.

La Ville dispose en particulier des compétences suivantes, en lien avec l'opération : les autorisations d'urbanisme, les services de secours, les parcs et squares, l'aménagement et l'habitat, le dispositif de sécurité et vidéosurveillance.

Leur association dans la conception du projet est essentielle tant pour partager l'avancement du projet que recueillir les avis. Les services de l'Etat et collectivités locales seront également consultés et amenés à se prononcer sur le projet dans le cadre de la concertation inter-administrative menée sous l'autorité du Préfet.

Dans la suite des études, des échanges seront également organisés avec les acteurs locaux et riverains directement concernés par l'opération pour affiner la conception du projet. L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique associera l'ensemble du public pour l'informer du projet et recueillir son avis.

DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE

EXTENSIONS NORD ET SUD
DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2

NOVEMBRE 2022



LES PARTENAIRES DE L'OPÉRATION :



La Métropole
Mobilité
une marque de

