Annexe 3 (6 pages)

MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET D'EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE ENTRE LA RUE DE ROME ET LA PLACE DU 4 SEPTEMBRE

Vu pour être annexé à l'arrêté n° 2026-42 du 16 NOV. 2026

Le présent document répond aux dispositions de l'article L.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

A cet égard, il reprend l'essentiel des éléments figurant dans le dossier technique soumis à enquête publique, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer.

Pour le préfet et par délégation, le secrétaire général

Romain DELMON

Pour une information plus complète, tant sur le projet que sur les résultats de l'enquête publique, il conviendra de se reporter au dossier de DUP, aux registres et rapport de la commissaire enquêtrice, ainsi qu'à la déclaration de projet portant sur l'intérêt général de la réalisation des travaux nécessaires à l'extension du réseau de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre.

1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Le projet d'extension du réseau de tramway de Marseille consiste à étendre le réseau de tramway sur 2,1 km. L'extension débute en se connectant au réseau existant rue de Rome, au niveau de la place de Rome, se prolonge le long de la Préfecture, emprunte le boulevard Paul Peytral, le Cours Pierre Puget, le boulevard de la Corderie puis l'avenue de la Corse et se termine au niveau de la place du 4 Septembre.

1.1. Objectifs du projet

Les objectifs principaux de ce projet visent à :

- Améliorer l'offre et la performance des transports en commun sur la section de ligne créée et plus largement sur le réseau de transports en commun de Marseille. L'opération permettra de proposer un axe attractif et de restructurer les réseaux de bus et de tramway afin d'optimiser les coûts globaux d'exploitation ;
- Améliorer la desserte des quartiers peuplés, accueillant de nombreux équipements publics (préfecture, palais de justice, établissements scolaires) et sites patrimoniaux remarquables (Basilique Notre-Dame de la Garde, Abbaye Saint-Victor, Palais du Pharo, etc.) ;
- Améliorer l'intermodalité et favoriser le développement des modes actifs par la création de cheminements continus, sécurisés et accessibles, l'amélioration des correspondances, notamment avec le métro au niveau de la place Estrangin et avec les lignes de bus desservant les quartiers des collines au niveau de la rue d'Endoume ;
- Améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des transports en commun et de l'espace public ;
- Améliorer le cadre de vie et apaiser l'environnement urbain en réduisant les niveaux de pollution sonore des axes circulés ;
- Valoriser le patrimoine urbain, architectural et paysager par une requalification de l'espace public respectant les prescriptions du Site Patrimonial Remarquable de Marseille et en préservant et renforçant le patrimoine végétal.

1.2. L'enquête publique et les conclusions de la commissaire enquêtrice

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du présent projet s'est déroulée du 4 mai 2026 au 10 juin 2026 inclus.

L'abondance des observations du public apporte la preuve que cette enquête publique a suscité un vif intérêt de la part des habitants.

La commissaire enquêtrice a rendu son rapport et ses conclusions le 8 juillet 2026. Ces conclusions et observations ont été notifiées par la Préfecture à la Métropole Aix-Marseille-Provence le 15 juillet 2026.

La commissaire a émis un avis favorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique assorti d'une réserve et de trois recommandations.

La commissaire enquêtrice a assorti son avis favorable d'une réserve ainsi rédigée :

> « Le maître d'ouvrage doit faire une étude plus détaillée sur les besoins en stationnement pour démontrer l'utilité des 220 places de stationnement prévues dans ce parking. Cette étude comportera notamment les points suivants :
>
> - Marges possibles de réduction du nombre de places de stationnement ;
> - Revoir le nombre de places dans les parkings existants privés ou publics ;
> - Étudier les possibilités de parkings relais plus périphériques avec navette, tarifs préférentiels ;
> - Explorer d'autres formes d'usage de la voiture de type autopartage.
>
> La réserve sera considérée comme levée dès lors que la Métropole aura produit une étude détaillée et documentée qui sera jointe aux conclusions de l'enquête ».

La commissaire enquêtrice a également fait part de trois recommandations :

« D'une façon générale, il convient de ne pas banaliser l'espace urbain (exemple : mobilier urbain), et de mettre en valeur les spécificités marseillaises.

<u>Végétation :</u>

- *Respecter les consignes de l'arrêté ministériel de janvier 2025, pour les interventions à proxmité des platanes ;*
- *Planter des essences végétales adaptées au climat méditerranéen ;*
- *Renforcer la structure de l'espace urbain en plantant des sujets de la même essence, sur une même place (Faux-poivriers sur la place Estrangin, tilleuls sur la place du 4 septembre)*
- *Assurer un suivi du chantier par un professionnel compétent*
- *Ne pas négliger le poste plantations qui arrive en dernier quand le budget a déjà été impacté par les aléas du chantier*
- *Éviter de planter des espèces végétales allergisantes*
- *Prévoir un entretien et suivi des plantations pendant 5 ans.*

<u>Circulation :</u>

- *Supprimer les revêtements en pavés où circulent les véhicules*

<u>Communication - information :</u>

- *Dialoguer en amont avec certaines catégories de population plus spécifiques : centres médicaux, commerçants, écoles*
- *Respecter les consignes décrites dans la mesure de réduction n°1 (MR1) de la pièce G4* ».

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

La déclaration de projet expose l'ensemble des réponses apportées par le maître d'ouvrage à cette réserve ainsi qu'aux recommandations.

2. JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

2.1. Préambule

Le projet d'extension de tramway de Marseille entre la rue de Rome et la place du 4 Septembre est un projet prioritaire de la Métropole figurant dans le Plan de Mobilité 2020-2030, approuvé le 16 décembre 2021, qui prévoit explicitement cette extension de 2,1 km pour compléter la desserte du centre-ville. Le projet figure également parmi les projets prioritaires de transports en commun en site propre au sein du plan « Marseille en Grand » lancé en septembre 2021 par l'Etat.

L'idée d'une desserte en transport en commun de type tramway vers la place du 4 Septembre est ancienne. Une première étude d'impact a été réalisée en 2002 par la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole. Cette étude portait sur un projet global comprenant trois lignes de tramway à Marseille : Noailles-Les Caillols, Bougainville-Castellane et Place du 4 Septembre-La Blancarde, ainsi que l'extension du dépôt Saint-Pierre et l'aménagement des espaces publics associés. L'enquête publique s'est déroulée de janvier à février 2004 et le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral n° 2004-54 du 29 juin 2004. Si une grande partie des travaux a été réalisée, l'extension jusqu'à la place du 4 Septembre n'a jamais été mise en œuvre.

Le présent projet vise donc à réaliser cette extension, permettant une exploitation en croix du réseau :

- T2 entre La Blancarde et la place du 4 Septembre ;
- T3 entre Gèze et La Gaye ;
- Maintien de la T1 entre Noailles et Les Caillols.

Le projet permettra de relier directement, sans correspondance, la place du 4 Septembre à la gare de la Blancarde et de renforcer l'intermodalité avec le métro, le réseau tramway existant et le réseau ferroviaire régional.

Le besoin d'une liaison structurante traversant les quartiers denses des 6e et 7e arrondissements est identifié depuis plus de vingt ans dans les documents de planification métropolitains, notamment l'Agenda de la mobilité, le Plan de mobilité métropolitain et le PLUi. Le projet est également cohérent avec le SCoT métropolitain et figure parmi les opérations financées du programme « Marseille en Grand ».

2.2. Améliorer les transports en commun, l'intermodalité et offrir une alternative crédible à la voiture

Le projet améliore fortement les transports collectifs et la performance globale du réseau. Il renforce le maillage du réseau existant, favorise l'intermodalité avec le métro, le tramway et le ferroviaire et permet de desservir directement des quartiers aujourd'hui insuffisamment couverts par une offre performante.

Le tramway offre par ailleurs une accessibilité universelle grâce à son plancher bas et à des aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite. Il constitue ainsi une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle.

2.3. Encourager le développement des modes actifs

Le projet s'accompagne d'une requalification complète des espaces publics. Il permet la création de continuités cyclables sécurisées et de cheminements piétons confortables sur l'ensemble du tracé. Au-delà de l'infrastructure de transport, l'opération participe ainsi au développement des mobilités actives et à un meilleur partage de l'espace public.

2.4. Améliorer l'attractivité du territoire et développer l'économie en créant de l'emploi

L'amélioration de l'accessibilité générée par le tramway constitue un facteur d'attractivité résidentielle, touristique et économique. Les études de l'AGAM mettent en évidence les effets positifs du tramway sur la création d'entreprises, l'installation d'activités économiques et le développement commercial des quartiers desservis.
Le projet génèrera également des emplois directs et indirects durant la phase de travaux, puis favorisera l'implantation de nouveaux commerces, services et activités en phase d'exploitation.

2.5. Renforcer l'accessibilité des équipements publics et des sites patrimoniaux, et favoriser l'apaisement de l'environnement urbain

Le corridor du projet dessert de nombreux équipements publics, établissements scolaires, services administratifs et sites patrimoniaux majeurs de Marseille : Préfecture, Palais de Justice, Abbaye Saint-Victor, Fort Saint-Nicolas, Notre-Dame de la Garde, plage des Catalans, etc.

La création du tramway, accompagnée d'aménagements cyclables et piétons, permettra de rendre ces équipements plus accessibles tout en améliorant significativement le cadre de vie. Le projet contribuera à réduire la congestion, le bruit, les émissions polluantes et les nuisances liées à la circulation automobile.

2.6. Préserver et renforcer la biodiversité en ville et prendre en compte les enjeux climatiques

Le projet prévoit la conservation de la très grande majorité des arbres existants et la plantation de 137 nouveaux arbres, soit un total de 470 arbres conservés ou plantés le long du tracé. Ce bilan représente une augmentation d'environ 30 % du patrimoine arboré.

La végétalisation, l'utilisation de matériaux perméables et la création d'espaces arborés permettront de renforcer la biodiversité urbaine, d'améliorer la fraîcheur en ville et de contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur.

Le projet présente ainsi un bilan globalement positif pour l'environnement urbain et les enjeux climatiques.

2.7. Répondre au défi de la transition énergétique et aux enjeux de santé publique

Le projet favorisera le report modal de la voiture vers les transports collectifs et les modes actifs. Les études réalisées montrent une diminution du trafic routier, de la consommation d'énergie fossile, des concentrations de polluants atmosphériques et des nuisances sonores.

L'amélioration de la qualité de l'air, la réduction du bruit et le développement de modes de transport décarbonés contribuent directement aux objectifs de santé publique et de transition énergétique poursuivis à l'échelle métropolitaine.

2.8. Un bilan socio-économique favorable

L'évaluation socio-économique du projet conclut à une rentabilité collective positive. Les bénéfices pris en compte concernent notamment :

- Les gains de temps pour les usagers ;
- L'amélioration de la fiabilité des déplacements ;
- Les gains en sécurité routière ;
- Les bénéfices environnementaux ;
- Les économies d'usage automobile ;
- Les gains liés au développement du vélo.

La valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) du projet est estimée à 77,89 M€, pour un taux de rentabilité interne de 5,06 %, supérieur au taux d'actualisation de référence de 3,4 %. Le projet présente ainsi un bilan socio-économique positif.

2.9. Synthèse de la justification de l'utilité publique

En conclusion, l'utilité publique du projet repose sur les motifs suivants :

- Développement d'une offre de transport en commun efficace et attractive ;
- Réduction de l'usage de la voiture et des nuisances associées ;
- Renforcement de l'intermodalité et des mobilités actives ;
- Amélioration de l'accessibilité pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite ;
- Amélioration du maillage et de la fiabilité du réseau de transport ;
- Renforcement de l'attractivité économique et commerciale du territoire ;
- Amélioration de la desserte des équipements publics et du patrimoine remarquable ;
- Apaisement de l'environnement urbain et amélioration du cadre de vie ;
- Préservation et renforcement de la biodiversité urbaine ;
- Contribution à la transition énergétique et à la protection de la santé publique.

L'ensemble de ces éléments permet de démontrer que le projet présente une utilité publique majeure et répond à des objectifs de mobilité, de développement urbain, d'amélioration du cadre de vie, de protection de l'environnement et de santé publique justifiant son caractère d'utilité publique