LA MÉTROPOLE RÉALISE POUR VOUS

EXTENSION NORD - SUD DU RÉSEAU DE TRAMWAY

QU'EST-CE QU'UN PDU ?

Le plan de déplacements urbains (PDU)

a été créé par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (loi Loti) en 1982. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi Laure) l'a rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et en a défini la procédure d'élaboration.
Il définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus en intégrant plusieurs enjeux:

- la protection de l'environnement,
- l'intégration entre politiques urbaines et de mobilité,
- l'accessibilité des transports pour tous et la sécurité des déplacements.

Le PDU est un outil de programmation,

il hiérarchise et prévoit le financement de ses actions, et ses mesures s'imposent aux plans locaux d'urbanisme, aux actes et décisions prises au titre des pouvoirs de police du maire et des gestionnaires de voirie.
Enfin, le PDU, véritable démarche partenariale, associe au cours de son élaboration, puis de son évaluation, différents acteurs institutionnels et de la société civile pour partager un projet de mobilité au service des habitants et des activités locales.

Un outil global de planification de la mobilité

Par une meilleure adéquation avec la planification urbaine, le PDU doit permettre un usage accru des réseaux de transports collectifs existants et favoriser les déplacements de courte distance, pour lesquels la marche et le vélo sont des alternatives à la voiture.

Visant en premier lieu la diminution du trafic automobile

Le PDU s'articule autour de quelques grands objectifs stratégiques, parmi lesquels la diminution du trafic automobile. Cette ambition a été donnée aux PDU dès 1996 par la loi Laure dans un contexte de forte croissance de la motorisation des ménages et de l'usage de l'automobile.

La loi donne ainsi plusieurs leviers aux PDU pour atteindre cet objectif, en jouant à la fois sur la maîtrise de la demande de déplacements par des actions portant sur l'urbanisme et les transports, et sur le report modal, par des actions sur la voiture et ses modes alternatifs.

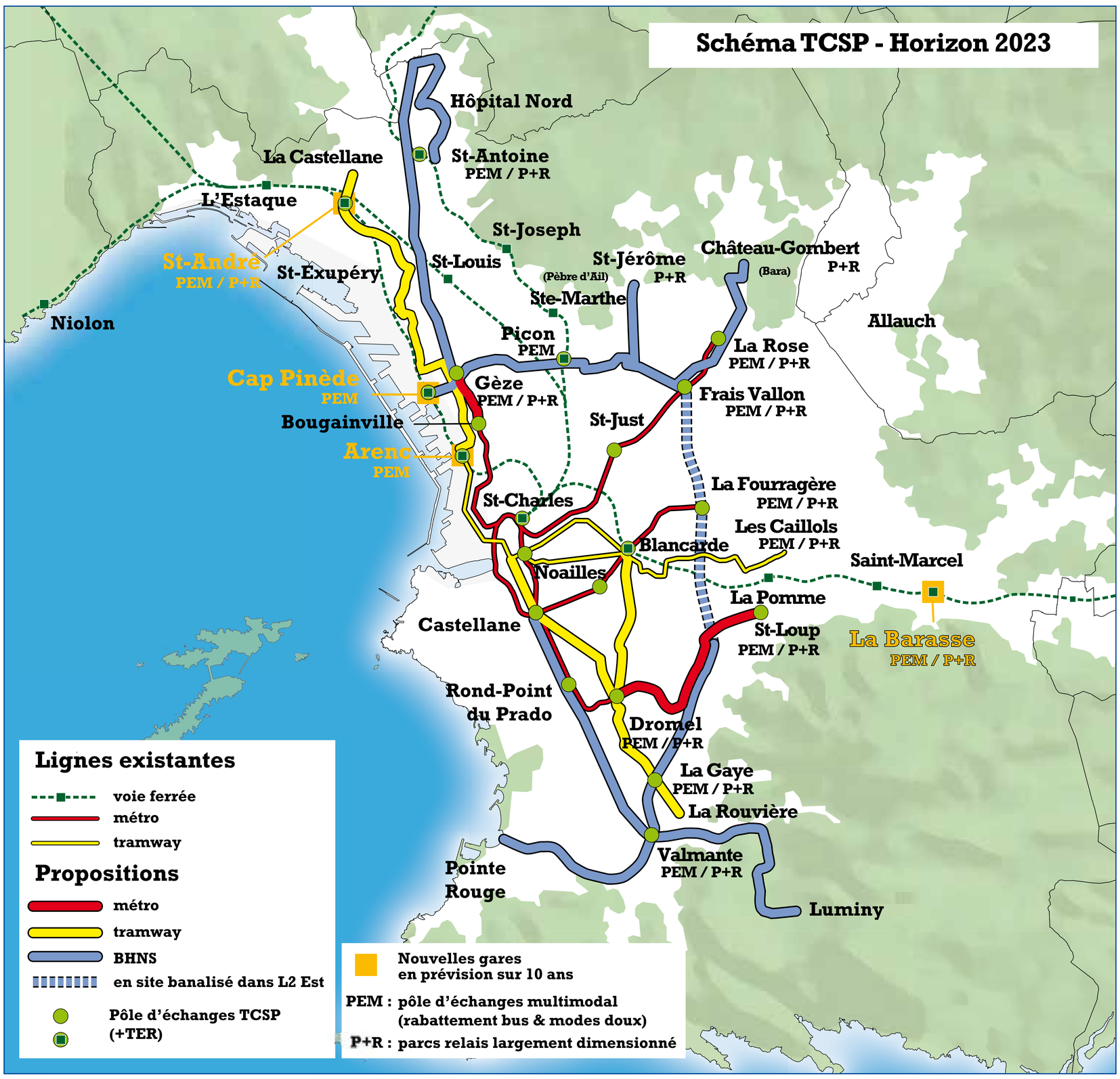
Par une articulation efficace entre transports et urbanisme

Il s'agit ainsi de favoriser le développement urbain autour des arrêts de transports collectifs existants ou en projet, de faciliter les déplacements de proximité plus facilement réalisables à pied ou à vélo, par un maillage important de commerces et de services de proximité et en agissant sur le partage de la voirie.

Et la coordination d'actions sectorielles

Le PDU dispose d'un ensemble de leviers permettant de favoriser le report des modes individuels motorisés vers leurs alternatives. Il vise ainsi à:

- agir sur la voiture en améliorant l'usage de la voirie dans l'agglomération par un partage entre les modes et des mesures d'information sur la circulation;
- développer les transports collectifs;
- développer les modes les moins polluants que sont la marche et le vélo;
- agir sur le stationnement public de l'ensemble des modes en définissant la réglementation et la tarification, pour les automobiles et véhicules de livraison, en réservant des emplacements aux personnes à mobilité réduite (PMR), en prenant des mesures spécifiques pour les résidants et les véhicules d'autopartage, en favorisant le stationnement des vélos et en configurant les infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides ;
- agir sur le stationnement privé en délimitant les périmètres dans lesquels les normes de construction d'aires de stationnement automobile du plan local de l'urbanisme (PLU) peuvent être abaissées ou supprimées lorsque la desserte en transports collectifs le permet, en fixant des normes plancher pour le stationnement des vélos;
- organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération, par la réglementation des horaires de livraison, l'utilisation des infrastructures logistiques existantes et la localisation des infrastructures à venir dans une perspective multimodale.
- Inciter à la réalisation de plans de mobilité pour les entreprises et les collectivités publiques ainsi qu'à l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées, conformément aux orientations et aux mesures concrètes préconisées par le PDU.



- L'amélioration de la sécurité des déplacements, objectif majeur donné par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de 2000:

les PDU doivent améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables, notamment en assurant un suivi des accidents des piétons et des cyclistes.

- L'accessibilité de la chaîne des déplacements aux personnes à mobilité réduite (PMR):

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, votée en 2005, élargit la définition des PMR à tous types de handicap (moteur, sensoriel, cognitif et psychique) et aux situations temporaires de mobilité réduite.

- Elle rend obligatoire l'accessibilité de la chaîne du déplacement pour tous, du cadre bâti, aux transports, en passant par la voirie et les espaces publics.
- La protection de l'environnement :

Dès 1996, la loi sur l'air a érigé le PDU comme outil de lutte contre la pollution de l'air. En 2010, le Grenelle de l'environnement le considère comme un outil de territorialisation de la lutte contre le changement climatique, au côté des autres documents de planification locale.

Enfin, le PDU doit être compatible avec deux documents de planification environnementale: le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) élaboré par l'Etat à l'échelle de l'agglomération et le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) élaboré conjointement par l'Etat et la Région.

LES FINANCEURS DE L'OPÉRATION

LA MÉTROPOLE RÉALISE POUR VOUS

EXTENSION NORD - SUD DU RÉSEAU DE TRAMWAY

DU 31/05/2018 AU 02/07/2018

1

S'INFORMER, PARTICIPER

LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE (AMP)

a délibéré le 30 juin 2016 afin de lancer la concertation préalable aux extensions Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille.

LA CONCERTATION PRÉALABLE SUR LE PROJET

Conformément à l'article L103-2 (ancien L 300-2) du code de L'urbanisme et l'article L 121-9 du code de l'environnement, la concertation préalable est un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales d'un projet.
Dans le cadre des **extensions Nord et Sud du réseau de tramway**, la MÉTROPOLE AMP souhaite initier cette phase de dialogue avec : les habitants, les usagers des transports en commun, les acteurs associatifs et économiques concernés afin de garantir la qualité de leur information et de leur participation.

La concertation publique est placée sous l'égide d'un garant, personne indépendante nommée par la Commission Nationale du Débat Public.

LES ACTEURS DU PROJET QUI FAIT QUOI ?

La MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE : autorité organisatrice de la mobilité et maître d'ouvrage du projet d'extension.
La RTM : exploitant du réseau de transport.
la VILLE DE MARSEILLE.
l'EPAEM : (Euroméditerranée), aménageurs de l'espace public.
Le GARANT.

LES OBJECTIFS

La concertation publique permettra à la MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE, maître d'ouvrage :
/ de présenter le projet au public,
/ de recueillir l'avis de la population sur les grands principes du projet et 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.

COMMENT S'INFORMER ?

/ En venant à la réunion publique de lancement de la concertation organisée le 30 mai 2018 à partir de 17h30 à la Métropole Aix-Marseille-Provence – Le Pharo, 58 boulevard Charles-Livon – 13007 Marseille et aux expositions ouvertes du lundi au vendredi à :

- Mairie du 2e et 3e arrondissement, 2 Place de la Major – 13002 Marseille
  lun. au vend. de 8h30-11h45/12h45-16h30
- Mairie du 6e et 8e arrondissement, 125 Rue du Commandant Rolland – 13008 Marseille
  lun. au vend. de 8h30-11h30/12h45-16h30 et le samedi de 8h30-11h
- Mairie du 9e et 10e arrondissement, 150 Boulevard Paul Claudel – 13009 Marseille
  lun. au vend. de 8h30-11h45/12h45-16h30
- Mairie du 15e et 16e arrondissement, 246 Rue de Lyon 13015 Marseille.
  lun. au vend. de 8h30-16h30
- Métropole Aix-Marseille-Provence – Le Pharo, 58 boulevard Charles-Livon – 13007 Marseille
  lun. au vend. de 9h-12h/13h30-16h30

PAR LE SITE INTERNET

http:www.marseille-provence.fr/concertation-enquête publique.

COMMENT PARTICIPER ET DONNER SON AVIS ?

/ Sur les registres mis à disposition sur les lieux d'expositions et lors de la réunion publique.

PAR MAIL

francois.nau@ampmetropole.fr

PAR COURRIER DIRECTEMENT ADRESSÉ AU GARANT

Monsieur François Nau
Garant de la concertation extension nord-sud du tramway
Métropole Aix-Marseille-Provence
Direction Métro Tramway
10 place de la Joliette - Atrium 10.7
13002 MARSEILLE

LES FINANCEURS DE L'OPÉRATION

LA MÉTROPOLE RÉALISE POUR VOUS

EXTENSION NORD - SUD DU RÉSEAU DE TRAMWAY

2

PRÉSENTATION DU PROJET

Dans le cadre du développement du réseau de transports collectifs en site propre de l'agglomération marseillaise et en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU), la MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE étend son réseau de tramway vers le nord et vers le sud et crée un nouveau centre de remisage et de maintenance pour le tramway. Le projet prévoit le renforcement des pôles d'échanges de Sainte-Marguerite Dromel et de Castellane ainsi que la création du pôle d'échanges de la Gaye.
Parallèlement un pôle d'échanges est créé au niveau de la station de métro Capitaine Gèze comprenant un parking relais de 630 places et le rabattement de lignes de bus.

Une première phase d'opération permettra de prolonger le tramway :
- au nord, de l'actuel terminus Arenc au Pôle d'Echanges Multimodal Capitaine Gèze,
- au Sud, de la Place Castellane au futur Pôle d'Echanges Multimodal de La Gaye–Hôpitaux Sud.
Le prolongement permettra:
- L'interconnexion avec le métro ligne 2 et le BHNS B2 à Capitaine Gèze.
- L'interconnexion avec le métro Ligne 2 et Ligne 1 et avec le BHNS B1 à Castellane.
- L'interconnexion avec le métro Ligne 2 à Sainte-Marguerite/Dromel.
- L'interconnexion avec le BHNS B5 à la Gaye.
Lors des phases ultérieures le projet desservira au nord le lycée Saint-Exupéry et La Castellane et au sud le quartier de la Rouvière.

LE PROJET EN CHIFFRES

> 4,4 km de tracé au Sud
> 1,8 km de tracé au Nord
> 9 stations au Sud
> 3 stations au Nord
> Objectif de vitesse commerciale: 17,5 km/h
> 2 nouveaux parkings-relais P+R à Dromel et à la Gaye
> Jusqu'à 2900 voyageurs par heure
> Jusqu'à 9 000 tonnes de gaz à effet de serre en moins par an
> Temps de parcours attendu :
Gèze – Belsunce: 13 minutes
Belsunce – La Gaye: 21 minutes

2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020 à 2023
Lancement des études de faisabilité	Etablissement du programme de l'opération	Concours de maîtrise d'oeuvre	Choix du maître d'oeuvre	Concertation Bilan de la concertation Avant-Projet	Préparation marché travaux Enquête publique DUP	Travaux et mise en service

MONTANT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX = 240 M€ HT

LE RÉSEAU TRAMWAY AUJOURD'HUI

- 12,3 km d'infrastructures
- 32 rames exploitées
- 1 centre de maintenance et remisage à Saint-Pierre

En 2016:
- sur T1 : 603 704 km parcourus et 6 148 969 validations
- sur T2 : 625 463 km parcourus et 10 312 098 validations
- sur T3 : 361 724 km parcourus et 6 697 300 validations

- 34 stations

EXTENSION NORD-SUD

LES FINANCEURS DE L'OPÉRATION

LA MÉTROPOLE RÉALISE POUR VOUS

EXTENSION NORD - SUD DU RÉSEAU DE TRAMWAY

MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT

3

LES ENJEUX

UN GRAND CENTRE EN MUTATION

Au-delà de la Place Castellane, le pourtour de Marseille tend à s'éloigner du centre-ville historique: le tissu urbain du XIXe siècle qui en constitue l'identité tend à s'estomper progressivement pour laisser place à des constructions plus récentes et à de vastes emprises dédiées au commerce et aux activités.

La frange sud du centre-ville et plus loin encore, en direction des hôpitaux et de Mazargues, s'est progressivement densifiée au grè d'opérations de construction de logements qui ont pris place entre des zones de lotissements plus anciennes et sur des terrains délaissés par des activités relocalisées.

DE NOMBREUX ÉQUIPEMENTS

De vastes espaces, au sud de Marseille, dans les 8e et 9e arrondissements, accueillent de nombreux grands équipements tels que le stade Vélodrome, le Parc du XXVIe Centenaire (sur l'emplacement de l'ancienne gare du Prado), les terrains militaires du Boulevard Schloesing et en plus particulièrement dans les domaines de la médecine et de la recherche, l'hôpital de Sainte Marguerite, l'Institut Paoli Calmettes, l'Hôpital Salvator, l'Ecole d'infirmières, le Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS).

La démographie de ces territoires est restée stable durant les 10 dernières années, le total de la population des 6e 8e et 9e arrondissements de Marseille est de 195 000 habitants environ en 2010. Cependant le développement des services, et notamment des services hospitaliers et l'ensemble des emplois induits liés au domaine médical ont concentré dans ces quartiers un nombre d'emplois important.

AMÉLIORER
La desserte du centre-ville

VALORISER
L'espace public par un réaménagement de façade à façade.

ENCOURAGER
Le développement des modes doux (vélo, marche ..)

ADOPTER
Une nouvelle politique de stationnement.

RÉORGANISER
Le plan de déplacement.

RENFORCER AMÉLIORER
La desserte des quartiers sud par les transports en commun.

RENFORCER RÉORGANISER
Les pôles d'échanges existants

LES FINANCEURS DE L'OPÉRATION
Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
VILLE DE MARSEILLE www.marseille.fr
DÉPARTEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE
Région Provence Alpes Côte d'Azur
EUROMÉDITERRANÉE

LA MÉTROPOLE RÉALISE POUR VOUS

EXTENSiON NORD - SUD DU RÉSEAU DE TRAMWAY

CASTELLANE – LA GAYE

4

LE TRACÉ

Le tracé emprunte l'avenue Cantini depuis la place Castellane, dans le prolongement de la rue de Rome, jusqu'à la place du Général Ferrié. La circulation sur l'avenue Cantini est pacifiée entre la place Castellane et le Boulevard Delpuech. La section entre le boulevard Delpuech et la place du Général Ferrié prévoit le maintien des circulations automobiles.
Au Sud de la Place du Général Ferrié, le projet de tunnel Schloesing prévoit la suppression des autoponts. Le tracé du tramway chemine sur 800 m sur le Boulevard Schloesing.
Le projet prévoit la continuité des cheminements modes doux (cycles et piétons) et le maintien des circulations à deux fois deux voies.
Au sortir du pôle d'échanges Dromel / Sainte-Marguerite, le tramway traverse le carrefour Pugette / Sainte-Marguerite, emprunte la rue Augustin Aubert pour continuer son itinéraire sur l'avenue Viton où se situe le terminus provisoire au droit du Boulevard Urbain Sud.

LES ENJEUX

METTRE EN VALEUR
La place Castellane en augmentant l'espace dédié aux piétons et modes doux sur son emprise.

DESSERVIR
La ZAC de la Capelette.

ASSURER
L'articulation avec le Pôle d'Echanges Dromel - Sainte-Marguerite et le futur terminus du projet de Blancarde – Dromel.

PARTICIPER
A la restructuration du pôle d'échange Castellane, de la place Castellane au Boulevard Vincent Delpuech. Au réaménagement harmonieux de la place du Général Ferrié.

INTÉGRER
Le tramway en limitant la circulation en réorganisant le plan local de circulation.
Un nouveau Site de Maintenance et de Remisage (SMR) au nord du pôle d'échanges Dromel/Sainte-Marguerite permettant d'assurer le fonctionnement de la ligne.

CONTRIBUER
A la recomposition urbaine du linéaire Aubert/Viton.

RETROUVER
Sur la portion rue Augustin Aubert la largeur nécessaire à l'insertion du tramway et des continuités modes doux qui lui seront associées.

RÉALISER
Autour de la ligne de tramway et du Boulevard Urbain Sud (B.U.S.) un pôle de mobilité comprenant un parc relais.

LES STATiONS

Il est prévu de créer 9 stations

Une > à l'intersection Avenue Cantini / rue du Rouet.
Une > en partie nord du Parc du XXVIème Centenaire.
Une > au droit du Parc.
Une > au Sud de la Place du Général Ferrié sur le Boulevard Schloesing.
Une > en partie sud, au droit du pôle d'échange Dromel / Sainte-Marguerite où un accès au nouveau site de Maintenance et de Remisage sera créé.
Une > sur la rue Augustin Aubert.
Trois > sur l'avenue Viton.

LE SiTE DE MAiNTENANCE ET DE REMiSAGE DES TRAMWAYS

Le site de maintenance et de remisage permettra d'assurer le stockage et l'entretien des rames. Indispensable à la réalisation du projet, il doit se situer à proximité immédiate du tracé de la future ligne.
Le site de Dromel / Sainte-Marguerite devra être en mesure d'accueillir 30 rames.

Deux équipements connexes sont prévus.
- Un P+R et un parking vélos.

LES FINANCEURS DE L'OPÉRATION
Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
VILLE DE MARSEILLE www.marseille.fr
DÉPARTEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE
Région Provence Alpes Côte d'Azur
EUROMÉDITERRANÉE

LA MÉTROPOLE RÉALISE POUR VOUS

EXTENSION NORD - SUD DU RÉSEAU DE TRAMWAY

MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

ARENC LE SILO-CAPITAINE GÈZE

5

LES ENJEUX

Le périmètre d'intervention d'Euroméditerranée et les quartiers situés au nord de cet espace constituent un ensemble urbain représentant la moitié de la superficie de Marseille.

Ce territoire est un atout majeur pour le développement de notre agglomération en rendant possible une extension du grand centre-ville vers le Nord et par là même, le développement d'actions constituant un enjeu fort à l'échelle de l'agglomération et de la Métropole.

Le front de mer reste pour Euroméditerranée l'élément structurant de ce projet urbain, tout en accompagnant le développement et la reconversion des quartiers qui s'étendent des quais, de la Joliette à Arenc, jusqu'à la gare Saint-Charles.

Avec l'extension de son périmètre Euroméditerranée ll intègre des quartiers qui se caractérisent par le mélange d'un habitat ancien dégradé, de friches industrielles représentatives d'un urbanisme des années 60 et 70.

Les divers projets de requalification urbaine et les évolutions programmées par le projet ont vocation à initier une évolution positive de ces quartiers.

Le marché aux puces de l'avenue Cap Pinède qui constitue le deuxième pôle économique de Marseille, devrait voir son rayonnement augmenter et participer ainsi à la redynamisation du nord de Marseille.

Par ailleurs, les fonctions commerciales et culturelles se développent le long du littoral et renforcent ainsi le lien entre la ville et la mer.

L'ECOCITÉ EUROMÉDITERRANÉE : UNE NOUVELLE CENTRALITÉ

Labellisée EcoCité, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, Euroméditerranée porte un modèle de développement durable urbain.

L'établissement poursuit une véritable stratégie en intervenant en tant qu'aménageur et en veillant à **maintenir un équilibre entre croissance économique, équité et respect de l'environnement**.

Le but est d'offrir de nouveaux quartiers (tel que l'ilôt démonstrateur Smartseille) où chacun puisse, selon ses revenus, travailler, se loger, se divertir, circuler. Les logements s'adressent à tous. La politique choisie s'attache à préserver la mixité sociale et générationnelle.

Cette volonté d'innover dans le cadre de l'EcoCité passe également par la mise en place et l'utilisation de boucles à eau de mer productrices de chaud et de froid, (géothermie marine) desservant les opérations d'Euroméditerranée.

LE PÔLE D'ÉCHANGE GÈZE

Dans l'objectif de créer un réseau multi-modal et interconnecté, le pôle d'échange Gèze va devenir un véritable noeud d'interconnexion, regroupant:

- **Le réseau de bus du nord de l'agglomération (lignes 25, 30, 36, 70).**
- **La ligne de BHNS en direction de l'hôpital nord.**
- **Le terminus de la ligne 2 du métro.**
- **Un parking relais de 630 places.**
- **Le présent projet d'extension du réseau Nord-Sud du Tramway.**

EXTENSION NORD

LES FINANCEURS DE L'OPÉRATION

Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE — VILLE DE MARSEILLE www.marseille.fr — DÉPARTEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE — Région Provence Alpes Côte d'Azur — EUROMÉDITERRANÉE

ARENC LE SILO-CAPITAINE GÈZE

LES ENJEUX

LES QUATRE MISSIONS D'EUROMÉDITERRANÉE

- Qualité de vie
- Aménagement et urbanisme
- Développement immobilier
- Développement économique

Euroméditerranée est la plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe du Sud.
Elle engage la réhabilitation d'un périmètre de 480 hectares au coeur de la métropole marseillaise, entre le port de commerce, le Vieux-Port et la gare TGV. Dotée d'un statut d'Opération d'Intérêt National, elle est un accélérateur de l'attractivité et du rayonnement de la métropole marseillaise entre l'Europe et la Méditerranée.

Le projet Euroméditerranée sera à l'origine de la création de 18 000 logements, de la réhabilitation de 6000. Un million de m2 de bureaux et d'activités seront créés, 200 000 m² de commerces et 200 000 m2 d'équipements publics. On attend la création de 35 000 emplois et l'arrivée de 40 000 habitants au terme de l'opération.

LE TRACÉ

Par son tracé, le projet contribuera largement à la reconfiguration de la ville dans le périmètre Euroméditerranée ll.
Sur 1,8 km, depuis le terminus Arenc au Pôle d'échanges Gèze, le tracé emprunte la rue d'Anthoine, la rue du Marché, franchit le boulevard Ferdinand de Lesseps pour rejoindre la rue de Lyon.

Les voies sont dissociées sur une partie du linéaire, entre la rue d'Anthoine et la rue de Lyon, le sens sud-nord, emprunte la traverse du Bachas et la rue du Marché alors que le sens nord-sud, emprunte l'avenue Roger Salengro.

Le projet intègre la continuité des modes doux en parallèle du tracé du tramway.

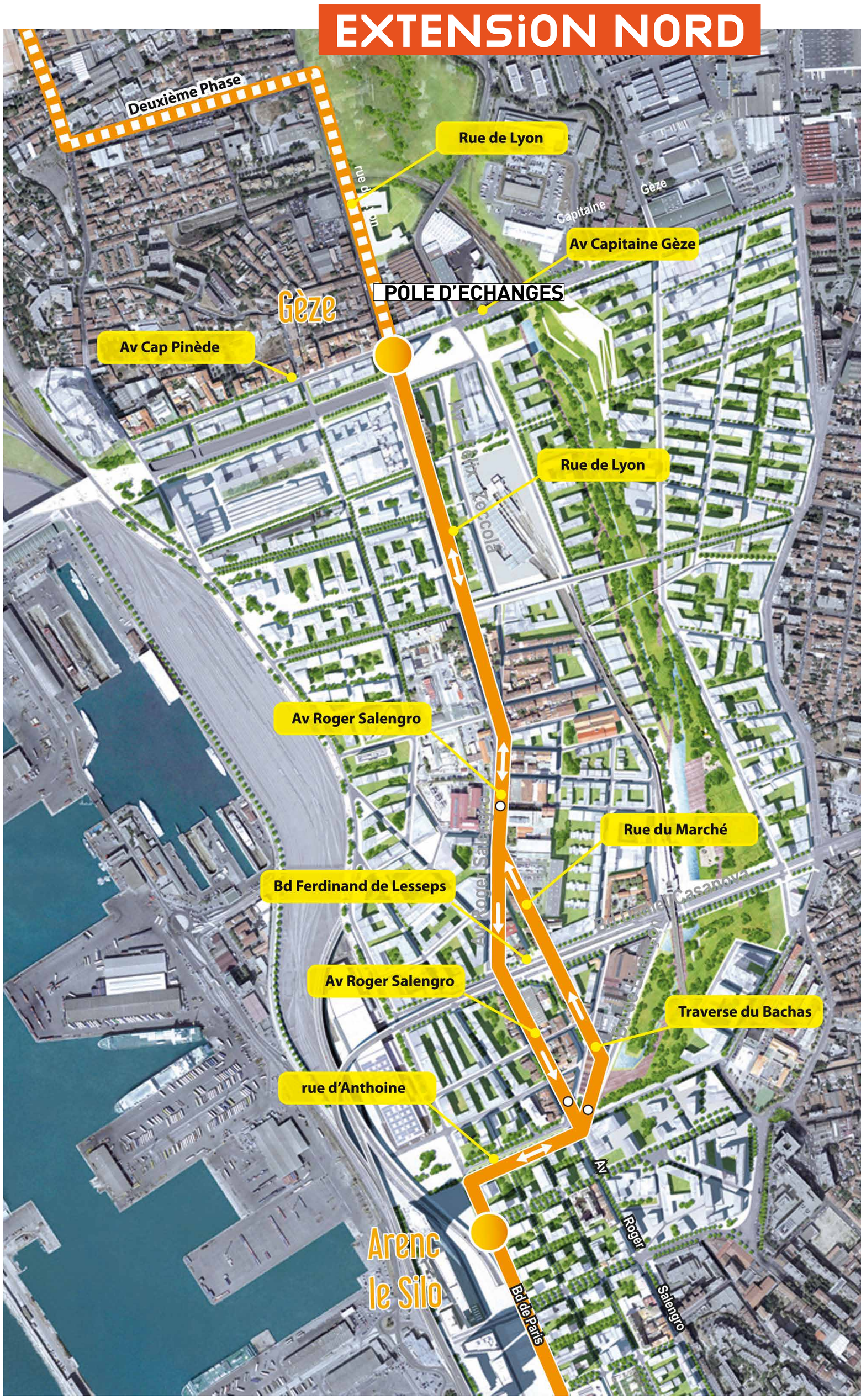
LES STATIONS

Il est prévu de créer 3 stations

Une > station est implantée dans la rue Salengro/Bachas

Une > est positionnée au sud de la rue de Lyon.

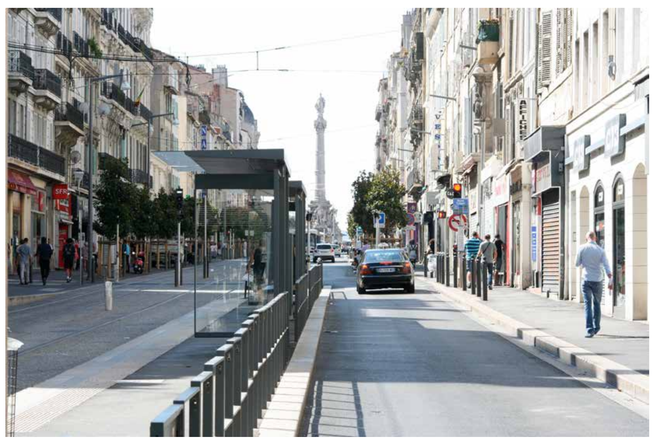
Une > à la station Capitaine Gèze liée au pôle d'échanges, elle assure le rôle de terminus provisoire.



LES INSERTIONS DU TRAMWAY

INSERTION CENTRALE

Exemple d'insertion axiale du tramway comprenant deux voies de circulation et deux zones cyclables

INSERTION LATÉRALE

Exemple d'insertion latérale du tramway comprenant deux voies de circulation et deux zones cyclables