

Information au Conseil d'arrondissements sur le projet d'extension du tramway de la rue de Rome vers la place du Quatre-septembre
Contribution de la Mairie du 1^{er} secteur à l'enquête publique

Par arrêté du 3 avril 2026, la Préfecture des Bouches-du-Rhône ouvre une enquête publique sur le projet d'extension du tramway de la rue de Rome vers la place du 4 septembre, pendant 38 jours consécutifs, du lundi 4 mai au mercredi 10 juin 2026.

Un registre numérique sera disponible : <https://www.registre-numerique.fr/tramway-4-septembre>

Un dossier papier sera déposé au siège de la Métropole au Pharo, 58, boulevard Charles-Livon, et à la Mairie du 1^{er} secteur, au 61 Canebière où la Commissaire enquêtrice tiendra des permanences aux dates suivantes : mercredi 6 mai (9h-12h), jeudi 21 mai (13h30-16h30), vendredi 29 mai (9h-12h).

A cette occasion, la Mairie du 1^{er} secteur de Marseille porte à connaissance du public sa contribution.

**
*

De manière générale, la Mairie du 1^{er} secteur soutient la volonté d'améliorer les transports collectifs, les mobilités douces et les aménagements paysagers. Nous avons étudié le projet proposé du point de vue environnemental, en le comparant à d'autres solutions possibles, et relevé 8 points de faiblesses défavorables à sa réalisation.

1. Intérêt du projet ? Un secteur déjà bien desservi par les autobus

L'axe Corse-Corderie fait déjà partie d'une zone de bonne desserte (périmètre de 400 m autour d'une ligne de bus en partie en site propre), pour 40 % de la population du 7^{ème} arrondissement. Ce taux de bonne desserte est seulement de 25% pour 5 autres arrondissements (10^{ème}, 11^{ème}, 12^{ème}, 15^{ème} et 16^{ème}).

Pour les autres 60% d'habitants du 7^{ème}, le tramway pourrait impacter les lignes de bus qui desservent les collines.

Nous nous interrogeons sur l'entêtement à réaliser ce projet coûteux, au regard des besoins en transports collectifs dans de nombreux autres quartiers de la ville de Marseille.

2. Intérêt du projet ? Effet « cul de sac » dans le plan de transports

Le projet consiste à prolonger la ligne T2 de quatre stations, sur 2,1 km. Quelle sera la fréquentation supplémentaire attendue sur cette ligne, nette de la suppression des lignes de bus, rapportée à l'investissement prévu ? Quelle amélioration apporte ce projet au plan de transports global ? Les chiffres ont varié tout au long de la pré-concertation.

Un doute existe sur le terminus place du Quatre-Septembre, en perspective d'un « *tramway sur la Corniche* » qui a été évoqué par des responsables politiques. Or, la prolongation de la ligne T2 ne sera pas évolutive en raison d'un effet « *cul-de-sac* ». Il est impossible que de tels équipements surdimensionnés aillent au-delà de la place du 4-Septembre et s'engagent sur les ponts de la Corniche pour gagner les quartiers Sud. La sécurité des ouvrages d'art et la difficulté de traverser Malmousque rendent ce scénario improbable.

3. Plan de circulation et report modal ? Persistance des flux de transit automobiles, encombrement prévisible aux abords du futur tramway

Si le projet réduit l'usage de la voiture en proximité, il n'est pas suffisant pour réduire les flux de transit automobiles entre les quartiers Sud et le Tunnel Prado Carénage, et les nombreux déplacements professionnels vers les bassins d'emploi métropolitains.

En effet, l'axe Corse-Corderie a une vocation de transit importante, tant pour éviter le Vieux-Port - depuis la mise en place en 2013 d'une ceinture de boulevards urbains protégeant l'hyper-centre - que pour accéder aux tunnels vers le Nord et vers l'Est. En supprimant la circulation à double sens, avec un point de confrontation au niveau de la rampe Saint-Maurice, des deux lycées du Rempart et du futur collège Gaston-Defferre, le tracé retenu impose la mise en place d'une nouvelle trame circulatoire. Malgré plusieurs versions, celle-ci reste insatisfaisante car elle aboutit à des transferts de circulation sur des circuits complexes.

Le dense flux automobile empruntant la Corniche se reporterait vers les boulevards Pasteur, Charles Livon, et Quai de la Rive Neuve. Cela va encore dégrader la circulation dans ces axes déjà saturés en heure de pointe, ainsi que les nuisances (bruit, pollution) dans un quartier densément peuplé et d'attractivité touristique. Des petites rues risquent d'être sur-impactées, comme la rue Neuve-Sainte-Catherine, ou la rue du Rempart qui est déjà dangereuse pour la communication entre les deux lycées.

Les habitants des quartiers Pharo et Saint-Victor, ainsi que les nombreux visiteurs, attendent un apaisement des circulations, pas un détournement des embouteillages.

4. Plan de circulation ? Des ruptures de charge pour les autobus

Le 7^e arrondissement est caractérisé par une topographie contrainte. Alors que ces quartiers sont aujourd'hui bien desservis sur l'axe Corderie / Corse avec des bus qui rayonnent ensuite vers le Vieux-Port, le littoral et les collines, le projet entraîne la suppression de trois lignes de bus, divisera par deux le nombre d'arrêts (4 au lieu de 8) et multipliera les ruptures de charge pour poursuivre les voyages.

Le tracé lui-même est problématique puisqu'il comprend deux sites banalisés particulièrement sensibles qui contrarieront les fréquences : le boulevard Paul Peytral avec des problématiques d'accès et de fonctionnement de la Préfecture de Police et de la Préfecture de Région, ainsi que l'avenue de la Corse au niveau de la rampe Saint-Maurice dont la fluidité est tributaire des embouteillages des deux tunnels connectés aux autoroutes.

La dégradation des embouteillages dans le quartier du Pharo impactera la vitesse commerciale de la ligne 83 qui dessert la Corniche. Le projet de tramway concentrera les flux de visiteurs au niveau de la plage des Catalans et dégradera l'accès au littoral Sud.

Ces faiblesses apparaissent dans l'avis rendu le 26 février 2026 par la Mission Régionale d'autorité environnementale (MRAE) : « *l'étude d'impact (...) ne permet pas une prise en compte correcte de l'ensemble des incidences du projet, notamment en ce qui concerne le report ou le rabattement de trafic depuis ou vers la ligne de tramway* ».

5. Plan de circulation ? Prendre en compte les cyclistes

Sur le tracé du tramway, les largeurs des pistes cyclables ne respectent pas les recommandations techniques du Cerema pour des déplacements sécurisés (2 à 2,5 mètres pour les pistes unidirectionnelles contre 0,6 à 1,5 mètre dans le projet ; 3,5 mètres pour les pistes bidirectionnelles à forte utilisation contre 2,5 à 2,8 mètres dans le projet). Par ailleurs, alors que la circulation dans les voies adjacentes sera densifiée, la question de la place du vélo n'y est jamais abordée.

6. Plan de circulation ? Prendre en compte l'approvisionnement des magasins

Le 7^e arrondissement compte plusieurs magasins importants, principalement dévolus à l'alimentaire. Les trames circulatoires présentées apparaissent comme inadaptées à l'approvisionnement par des véhicules de grande capacité de ces structures indispensables à la vie des quartiers. A plusieurs reprises, les responsables de ces magasins ont alerté de manière concertée sur ces impossibilités à prévoir.

7. Un plan de stationnement nécessaire... avec ou sans tramway

Des solutions sont urgentes pour mieux ranger les voitures en dehors d'une voirie encombrée, et proposer de nouveaux services de mobilité, au-delà de la voiture thermique individuelle.

Dans un quartier très congestionné, le projet prévoit la suppression de 516 places de stationnement, très partiellement compensées. Un ouvrage réservé aux résidents serait construit en bout de ligne, rue Capitaine-Dessemond. Il ne contribuera pas à la dimension multimodale revendiquée par le projet. Les disponibilités du parking Corderie sont à révéifier aussi, en fonction des moments de la journée.

Dans ce projet, la réduction du recours à la voiture doit être mieux évaluée, sachant que le problème du stationnement est un sujet déjà extrêmement sensible dans ce quartier.

8. Un risque d'inflation immobilière dans un quartier déjà frappé par la gentrification

Le prix de l'immobilier dans le 7^{ème} arrondissement a déjà augmenté de 15% depuis 2020 et 48% depuis 2015 (source : site meilleursagents.com). Le projet de tramway risque d'alimenter l'inflation immobilière et aggraver la pression sur les ménages les plus modestes.

Conclusion et solution alternative

Le projet de tramway « Préfecture – 4 septembre » présente un rapport coût/bénéfice pour l'intérêt général insatisfaisant, compte tenu des solutions techniques disponibles pour mieux desservir l'intégralité de la Ville et réabsorber les fractures centre/périphérie. Bien qu'il améliore la qualité de la desserte sur un petit tronçon (2.1 km), ce projet risque d'impacter la performance d'autres lignes de transports en commun (notamment la ligne 83 vers le littoral Sud).

Bien que le tramway présente un meilleur bilan carbone au km que le bus, la performance environnementale doit être calculée à l'échelle du réseau. Le projet de tramway « Préfecture – 4 septembre » permettra une amélioration pour un petit nombre de voyageurs, alors que des améliorations substantielles du plan de transport sont attendues dans toute la ville et la métropole, pour un grand nombre de voyageurs.

D'autres solutions existent pour améliorer l'espace public, pour rendre les déplacements plus simples, plus agréables, plus respectueux de l'environnement et de la santé de chacun. Il est temps de sortir de la « fossilisation » que subit le 7^{ème} arrondissement depuis des décennies : à force d'attendre un tramway hypothétique qui bousculerait tout, combien de projets ont été gelés, combien d'équipements ont été retardés ? A quand une véritable réorganisation du réseau de bus dotée de moyens ? A quand les parkings promis, au premier rang desquels celui de l'ex-Ferronnerie Piana que la Métropole a préempté à cet usage, et qui pourrait proposer des services modernes de mobilité électrique (ex. autopartage de différents types de véhicules) ? A quand une véritable place pour le vélo ?

Les habitants du 7^{ème} arrondissement peuvent bénéficier d'une meilleure desserte en transports en commun sans priver le reste de la Ville d'un traitement équivalent. Dans le 7^{ème} arrondissement, on compte 8,5 km de voies larges (3 voies ou plus) qui ne disposent pas de voies réservées pour les bus. Cette question se pose d'ailleurs à l'échelle de la Ville.

Nous restons à disposition des habitants et de la Métropole pour faire avancer rapidement des solutions concrètes et rapides qui facilitent nos déplacements.