

La métropole cherche un AMO pour l'extension du tramway marseillais

le 28 juillet 2017 - William ALLAIRE - [Urbanisme](#)



Carta et associés - Le futur dépôt de Ste-Marguerite à Marseille

La métropole Aix-Marseille-Provence vient de lancer un marché pour sélectionner l'assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) qui l'épaulera dans la réalisation de l'extension du tramway.

Quatre mois après avoir confié au groupement piloté par la société Egis Rail* le marché de maîtrise d'oeuvre de l'extension de la ligne 3 du tramway marseillais, la métropole Aix-Marseille Provence (AMP) vient de lancer une consultation pour sélectionner l'assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) qui l'épaulera dans la conduite du projet. D'un montant estimé de 4,851 millions d'euros HT, la mission d'AMO court sur une période de huit ans. L'opérateur qui sera retenu cet automne devra accompagner la collectivité durant la phase d'études (30 mois). Un travail exploratoire qui permettra de définir les modalités de concertation préalables et de déterminer l'échéancier des travaux. Une fois cette mission de défrichage accomplie, l'AMO assurera le suivi de l'opération jusqu'à la mise en service de la première phase (5,5 ans).

Un devis de 24 0 M€

Le chantier qui devrait démarrer en 2018 représente un investissement d'environ 240 millions d'euros HT (hors achat du matériel roulant). Il porte sur une extension du réseau de tram' à la fois vers le sud et vers le nord, sur 6,2 kilomètres dans une première phase, à l'horizon 2023, et 10,6 kilomètres à terme (en 2028).

Au sud-est de l'agglomération, AMP prévoit l'aménagement d'un axe d'environ 5,7 km doté de 13 stations supplémentaires jusqu'à la Rouvière (9e), avec une première phase d'ici 2021 entre Castellane (6e) et le boulevard de La Gaye (9e), au croisement du futur Boulevard urbain sud (4,4 km et 10

stations), via l'avenue Jules Cantini et le boulevard Schloesing. Cette tranche initiale intégrera notamment la réalisation d'un nouveau centre de maintenance et de remisage à Montfuron (9e), sur le site récemment libéré par les hélicoptères de l'AP-HM (2,5 ha), près du terminus actuel de la ligne 2 du métro à Sainte-Marguerite. Ce site accueillera les 18 nouvelles rames nécessaires à l'exploitation de ces nouvelles lignes du réseau de TCSP** (transport collectif en site propre). Conçu par le cabinet Carta et associés, cet équipement dont le coût est estimé à 52 millions d'euros HT sera flanqué d'un parking relais de 500 places.

Vers le nord, la métropole projette d'étirer l'actuelle ligne 2 sur 4,9 kilomètres, depuis Arenc (2e) vers le lycée Saint-Exupéry (15e), via l'extension d'Euroméditerranée (11 stations). Le chantier devrait se dérouler en plusieurs phases, avec une première tranche de 1,8 kilomètre d'ici 2023 depuis le terminal actuel d'Arenc (2e), au pied de la tour CMA CGM, jusqu'au nouveau pôle d'échanges multimodal du boulevard du Capitaine Gèze (15e). Ce nouveau tronçon septentrional irriguera la Zac Littorale (44 ha), première pièce opérationnelle d'Euromed' II (169 ha).

L'inconnue du tunnel Schoesing

Si le tracé est arrêté, la métropole devra cependant lever l'hypothèque du passage par le boulevard Schloesing. Après un premier projet retoqué par l'Etat en 2015, elle a relancé au mois de mai une étude pour la réalisation d'un nouveau tunnel routier entre le boulevard Schloesing et l'échangeur Scott où se situent les entrées des tunnels à péage Prado Carénage et Prado Sud. Le coût de cet ouvrage ? 100 millions d'euros. Il y a deux ans, la communauté urbaine envisageait de faire payer la facture à la société du tunnel Prado Carénage (co-entreprise Vinci-Eiffage), moyennant un allongement de la concession (de 11 ans à compter de son échéance de 2025). Une solution rejetée par le préfet au motif que le projet aurait dû faire l'objet d'une mise en concurrence et non d'un simple avenant au contrat de concession des deux tunnels.

En mai, AMP a engagé de nouvelles études techniques, financières, juridiques, en concertation avec les services de l'Etat, pour un nouveau montage permettant sa réalisation de l'ouvrage. Avec un argument écolo à l'appui : la création du tunnel permettrait le passage du tramway. La conduite de ces investigations n'empêchera pas l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) d'attaquer les travaux sur le tronçon le plus au sud, entre Dromel et le boulevard de La Gaye.

Un tramway encore sous fréquenté

Pour mener à bien ces chantiers, AMP pourra compter sur le soutien de l'Etat : fin 2014, le ministère de l'Ecologie lui a alloué une enveloppe de 29,8 millions d'euros au titre du troisième appel à projets en faveur des TCSP.

Avec ses 32 stations réparties sur 15,8 kilomètres, le réseau de tramway actuel n'est pas vraiment d'envergure métropolitaine : il dessert essentiellement le centre de Marseille et sa fréquentation tourne autour de 100 000 voyageurs par jour (pour une population de 850 000 habitants), loin des chiffres affichés par les trams de villes pourtant moins peuplées comme Strasbourg (300 000 voyageurs/jour), Bordeaux (282 000), Lyon (244 000) et Grenoble (210 000).

* Le groupement de maîtrise d'oeuvre comprend Egis Rail (mandataire), l'agence STOA (paysagiste), Ora Ito (design) et l'agence Carta et associés (architecte).

** Le parc de tramway actuel de la RTM est composé de 32 rames du fabricant canadien Bombardier.