

**CONCERTATION CONTINUE**

# PARC DU RUISSEAU DES AYGALADES

**SYNTHÈSE DE L'ATELIER THÉMATIQUE « MOBILITÉS  
ET TRAVERSÉE »**

**20 FÉVRIER 2024**

**RÉFECTOIRE – 15<sup>E</sup> ARRONDISSEMENT**



# AMBIANCE ET CADRE DE L'ATELIER

Cet atelier de concertation pour le futur parc du ruisseau des Aygalades a été organisé au Réfectoire, cantine d'insertion de l'association 13 Solidaires situé dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement, le mardi 20 février 2024 de 18h à 20h30.

Cet atelier avait pour objectifs de :

- Présenter les **enjeux de mobilité et de connexion** des quartiers des Crottes, du Canet, de la Cabucelle, de Smartseille, des Fabriques et de Bellevue/Felix Pyat en lien avec les mutations urbaines à venir ;
- Présenter les **nouveaux cheminements** ;
- Présenter les **scénarii de traversée centrale** du parc à l'étude ;
- **Recueillir les réactions** du public quant aux enjeux de mobilité et d'intégration du parc dans son environnement ;
- Recueillir l'ensemble des **arguments en faveur et défaveur** des scénarii, pour nourrir l'arbitrage final.



# AMBIANCE ET CADRE DE L'ATELIER

Cet événement s'est tenu en présence de **plusieurs élu.es de la Ville de Marseille, des Mairies de secteur, de la Métropole, et de représentants de l'EPA Euroméditerranée** :

- **Laure-Agnès Caradec** : présidente du conseil d'administration d'Euroméditerranée, conseillère métropolitaine à la planification, à l'urbanisme, vice-présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône ;
- **Samia Ghali** : Maire adjointe en charge de la stratégie municipale sur les projets structurants de la ville, pour l'égalité et l'équité des territoires, de la relation avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine, des grands équipements, de la stratégie événementielle, des grands événements, de la promotion de Marseille et des relations Méditerranéennes ;
- **Nassera Benmarnia** : Adjointe au Maire de Marseille en charge des espaces verts, des parcs et jardins et du retour de la nature en ville ;
- **Nadia Boulainseur** : Maire des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements ;
- **Marion Bareille** : Maire des 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> arrondissements ;
- **Didier Réault** : Vice-président de la Métropole délégué à la mer, au littoral, au cycle de l'eau, à la GEMAPI, aux ports ;

ainsi que de **François Leclercq** de l'agence Leclercq, urbaniste-conseil auprès de l'extension d'Euroméditerranée.

Lors de cet atelier, **plus 80 participant.es** étaient présent.es, **en majorité des habitant.es**. Parmi eux :

- une majorité d'habitants du 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissement (la Bricarde, Font vert, Campagne-Levêque, la Cabucelle, les Crottes) ;
- quelques habitants du 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup>, principalement du Canet ainsi que des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> arrondissements ;
- quelques habitants d'autres quartiers de Marseille.

Il y avait également une **dizaine de personnes représentant des structures associatives**.

Si une vingtaine d'habitant.es avaient déjà participé à la concertation préalable sur le parc, la majorité participait pour la première fois. De plus, les personnes présentes se sont montrées très intéressées par la conception du parc, et les questions de traversées que cela implique. Connaissant très bien le secteur et les grandes transformations à venir, le public a été force de proposition dans l'analyse des différents scénarii de traversée à l'étude.

# AMBIANCE ET CADRE DE L'ATELIER

L'atelier s'est déroulé en deux grandes étapes :

## 1. INTRODUCTION ET PRÉSENTATION DU PROJET

L'atelier a débuté par une introduction de Laure Agnès-Caradec, Présidente d'Euroméditerranée, un rappel des objectifs de la soirée, et une présentation par François Leclercq du programme de parc et des grandes transformations à venir en termes d'aménagement et de mobilité. Les élu.es ont ensuite pris la parole successivement pour exprimer leur vision du projet et des mutations en cours sur le secteur, ainsi que leurs aspirations pour le futur parc du ruisseau des Aygalades.

## 2. UN TEMPS D'ÉCHANGE EN GROUPE

Les habitant.es ont ensuite été invité.es par petits groupes à réfléchir collectivement aux avantages et inconvénients des différents scénarii à l'étude. Les retours et opinions exprimés par les habitant.es auront pour but d'éclairer Euroméditerranée dans les choix d'aménagement de cette traversée.



# LA PRÉSENTATION DES ENJEUX EN BREF

## DANS CE CONTEXTE, QUELLE TRAVERSÉE EST-OUEST FAUDRAIT-IL PRIVILÉGIER ?

Le parc du ruisseau des Aygalades sera un équipement structurant de taille conséquente (16 ha) et sur 1 km de long (15 min à pied). Il sera fermé la nuit.

Les scénarii proposés pour la traversée est-ouest étaient les suivants :

- Scénario 1 : une traversée ouverte 24h/24 accessible aussi bien pour les voitures que pour les mobilités douces et les piétons.
- Scénario 2 : une traversée ouverte 24h/24 uniquement accessible pour les piétons et les mobilités douces.
- Scénario 3 : une traversée uniquement accessible pour les piétons et les mobilités douces et ouverte aux mêmes horaires que ceux du parc.



# LES MOTS DES ÉLU.ES



## LAURE-AGNÈS CARADEC

Présidente du conseil d'administration d'Euroméditerranée, conseillère métropolitaine à la planification, à l'urbanisme, vice-présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône

Laure-Agnès Caradec a brièvement rappelé la mission d'Euroméditerranée. La Présidente du Conseil d'administration d'Euroméditerranée a annoncé l'ouverture officielle du parc Bougainville le samedi 24 février 2024, première étape de la grande coulée verte intégrant le ruisseau des Aygaldes.

Madame Caradec est aussi revenue sur les enjeux de conception du parc du ruisseau des Aygaldes et a rappelé qu'un dialogue compétitif était en cours. Remerciant les participants pour leur présence, elle a précisé que les échanges de la soirée seraient rapportés aux trois équipes de concepteurs en compétition.



## SAMIA GHALI

Maire adjointe en charge de la stratégie municipale sur les projets structurants de la ville, pour l'égalité et l'équité des territoires, de la relation avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine, des grands équipements, de la stratégie événementielle, des grands événements, de la promotion de Marseille et des relations Méditerranéennes

Samia Ghali a identifié le scénario 2 comme étant préférable. Selon elle, une traversée accessible 24h/24 et réservée aux piétons et mobilités douces apparaît comme la solution la plus attractive. L'élue explique aspirer à une traversée sans voitures et sans mixité des usagers. Elle a également évoqué l'ouverture prochaine, d'ici quelques années, de la nouvelle piscine municipale à Bougainville, au pied de Félix-Pyat.



## NASSERA BENMARNIA

Adjointe au Maire de Marseille en charge des espaces verts, des parcs et jardins et du retour de la nature en ville

Nassera Benmarnia a rappelé la situation climatique de Marseille en 2030 : celle d'une ville plus chaude. A ce titre, le parc du ruisseau des Aygaldes doit jouer un rôle d'îlot de fraîcheur, apportant bien-être et calme, dans lequel la présence de voitures entre en contradiction avec les objectifs affichés. L'élue a terminé son intervention en mettant en lumière l'opportunité que représente ce parc dans l'amélioration de la qualité de vie des habitant.es du secteur.

# LES MOTS DES ÉLU.ES



## NADIA BOULAINSEUR

Maire des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements

Nadia Boulainseur a insisté sur l'arrivée conséquente de nouveaux habitants, plus de 20 000, sur le périmètre d'Euroméditerranée d'ici 2026. Le parc du ruisseau des Aygalades doit alors être un véritable poumon vert dans une zone démographiquement dense et très urbanisée. Madame Boulainseur enjoint les habitants présents à être acteurs, force de proposition dans les réflexions menées à propos de la conception du parc et des aménagements urbains réalisés dans leurs quartiers, afin de ne plus subir les décisions politiques. Son discours s'est clôturé par une prise de position personnelle : écarter la proposition du 3<sup>e</sup> scénario, celle d'une traversée ouverte uniquement aux horaires du parc.



## MARION BAREILLE

Maire des 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> arrondissements

Marion Bareille a mis en lumière au début de son intervention la richesse de la biodiversité locale, régionale, devant être entretenue et valorisée. Elle a ensuite évoqué l'enjeu sécuritaire, rappelant que certains parcs marseillais sont confrontés à des problèmes d'insécurité la nuit. L'élue a également insisté sur l'importance d'offrir dans le parc des équipements de qualité adaptés à l'ensemble des générations. Madame Bareille a ensuite rappelé que l'augmentation prochaine du nombre d'habitants pourrait entraîner des problèmes de saturation et de congestion automobile, qu'il s'agit de prendre en compte dans la conception du parc et de la traversée.



## DIDIER REAULT

Vice-président de la Métropole délégué à la mer, au littoral, au cycle de l'eau, à la GEMAPI, aux ports

Didier Réault a rappelé que le ruisseau des Aygalades constitue la colonne vertébrale du parc, puis a évoqué les risques d'inondations et les solutions pouvant être mises en place pour en limiter les effets. Il a ensuite insisté sur l'ambition majeure de renaturation de ce cours d'eau, aujourd'hui enfoui, et de préservation de ses qualités écologiques, afin de remettre de la nature en ville.

# SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS CITOYENNES

Les participant.es se sont **pleinement investi.es dans l'exercice de réflexion**. Divisés en six groupes de travail, ils et elles ont d'abord questionné les futurs déplacements à l'échelle du secteur.

Les **pratiques actuelles de mobilité des habitant.es** ont été abordés durant l'atelier :

- La majorité des participant.e.s ont indiqués se déplacer principalement à pied et en transports en commun, et dans une moindre mesure en voiture.
- Les participant.e.s issus d'autres quartiers ont indiqués quant à eux venir sur le secteur et à Bougainville en bus, mais après une heure de trajet.
- Des attentes fortes dans le déplacement des transports en commun (ex : extension du tramway jusqu'à la Bricarde) à l'échelle du nord de Marseille ont été partagés.

D'autre part, les participant.e.s ont analysé les trois scénarii à l'étude et relevé de nombreux arguments en faveur et défaveur de ces derniers.

Les échanges ont permis de faire ressortir **trois principaux critères d'analyse** des scénarios : l'accessibilité et la praticité de la traversée (horaires, continuité), la prise en compte du changement climatique et de l'impact sur la santé et la sécurité. A l'aune de ces critères, il apparait qu'un scénario a été jugé préférentiel, le **scénario 2**.

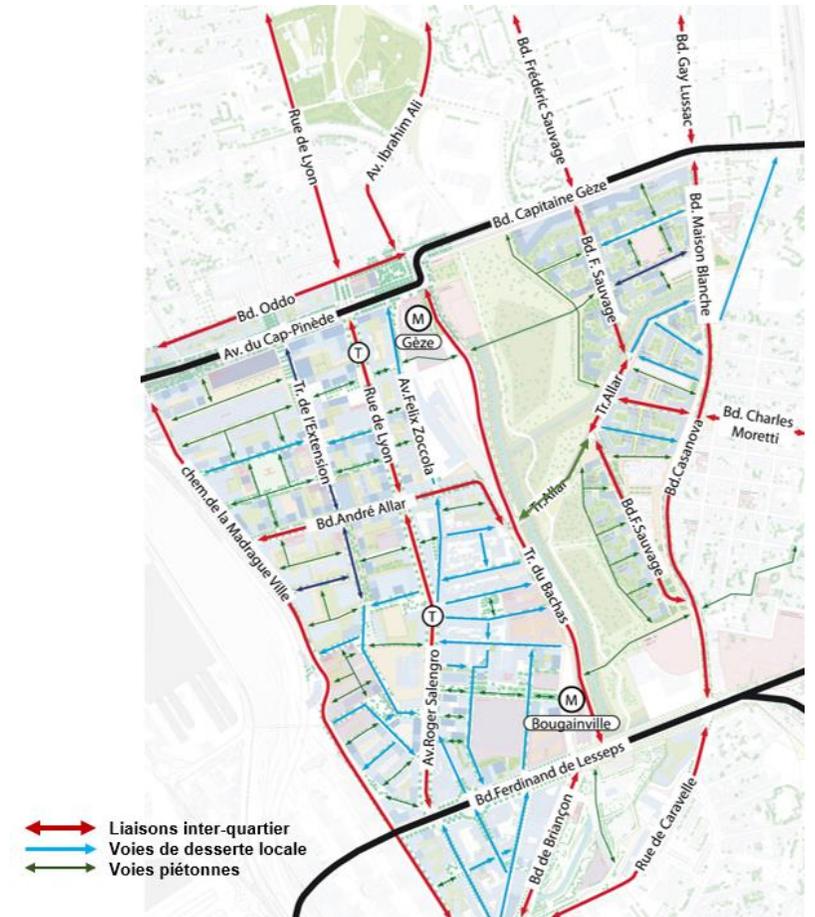


Schéma comprenant les mutations à venir en termes de mobilités et le scénario 2 de traversée.

# SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS PAR TABLES

## TABLE 1

Groupe facilité  
par : Mélanie

Les participantes de ce groupe habitent toutes à La Bricarde.

Elles considèrent ce futur parc comme éloigné de leur lieu d'habitation : au moins une heure en transport en commun. Etant non véhiculées pour une partie d'entre elles, elles pensent faire du covoiturage et venir y passer une journée entière, avec un pique-nique, jeux et autres affaires nécessaires. Pour elles, tant qu'il n'y a pas de transport en commun plus performant entre La Bricarde et Geze, elles ne s'imaginent pas en prendre pour aller au parc. Elles posent alors la question du stationnement à proximité.

Si un stationnement en proximité leur semble une solution, elles ne souhaitent pas non plus que la surface du parc soit diminuée pour réaliser un parking, qui sera toujours complet en définitive. Elles en reviennent donc à l'importance d'un transport en commun performant - le futur tramway arrangera la situation mais pas complètement.

En ce qui concerne la traversée du parc, elles proposent une voie piétonne (scenario 2), sécurisée, éclairée. La présence de la voiture n'est pas souhaitée pour des raisons de bruit, de pollution, de crainte de vitesse de circulation... Par contre, une traversée 24h/24h en mode doux leur paraît indispensable pour accéder notamment aux transports en commun en dehors des horaires d'ouverture du parc.

## TABLE 2

Groupe facilité  
par : Ondine

Les participant.e.s de ce groupe de travail ont exprimé de manière unanime une préférence pour le scénario 2. L'argument principal en faveur de celui-ci est l'absence de voitures, dans la perspective d'une traversée sécurisée. Il a aussi été mis en avant le risque d'augmenter le trafic routier dans le secteur en créant une nouvelle route. En revanche, un sens unique pourrait être une alternative à étudier.

La traversée doit pouvoir être éclairée et l'entrée interdites aux véhicules grâce à des tourniquets.

La question des entrées a aussi été discutée : 4 à 5 points d'entrée semblent nécessaires.

Au-delà des enjeux de mobilité, les participant.e.s ont fait part de propositions concernant l'animation, l'aménagement et la gestion du parc :

- Sécuriser et entretenir : caméras, poubelles régulières, lumière, passage de la police de proximité en VTT ou à cheval, interdire les barbecues
- Assises et mobilier : jeux, bancs et tables,
- Loisirs : skaterpark, pistes pour bmx
- Animations, activités sportives pour les enfants
- Équipements : rack à vélo
- Élargir les horaires d'ouverture en fonction des saisons

# SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS PAR TABLES

## TABLE 3

Groupe facilité  
par : Angélique

habitant.es du  
secteur Odo et de  
la Cabucelle

Les habitant/es de ce groupe se déplacent principalement à pied et en bus. Déjà utilisateurs des transports en commun, leur développement est une attente forte alors qu'il est consensuel d'aller vers une diminution de la place de la voiture en ville.

Les échanges autour des **scénarios** ont mis en lumière une préférence pour le scénario 2, motivé par les arguments suivants :

- Absence de voiture à proximité du parc préférable
- Répond à un objectif souhaitable pour 2030 de diminuer le nombre de voitures
- Permet de ne pas faire le tour du parc, et donc d'être plus rapide
- Est une option qui pourrait apporter calme et respect de l'environnement

Si le scénario 1 permet de désengorger la circulation, ces inconvénients sont de plusieurs ordres : moins positif pour l'environnement, ne permet pas de préserver un cadre et une ambiance naturelle, offrir un espace public dédié à la marche, à la détente en famille.

Le scénario 3, s'il apporte davantage de sécurité, ne permet pas de traversée la nuit et donc n'est pas jugé utile.

## TABLE 4

Groupe facilité  
par : Mathilde

Habitantes du  
Canet, de  
Bassens, de la  
Cabucelle

Composé d'un groupe de femmes amies, ce groupe a partagé avoir pour habitude de se rendre au Lidl et aux puces régulièrement, principalement à pied et en bus, et parfois en voiture. « On marche beaucoup », est une phrase revenue à plusieurs reprises.

Si le groupe n'a pas trouvé d'avantages au scénario 1, ils ont identifié des inconvénients : le mouvement est davantage à une diminution de la place de la voiture, il n'y pas de parking prévu. D'autre part, il a été précisé que ce scénario pouvait amener à plus de voitures, et qu'en son absence le détour en voiture ne serait pas gênant.

Le scénario 2 quant à lui a été jugé plus positivement :

- Incite à marcher et ainsi profiter de la fraîcheur le soir
- permet de circuler la nuit, rejoindre les transports
- Séquence le parc en deux, permet de se répartir dans le parc selon ses envies

Le scénario 3 quant à lui n'a pas été jugé souhaitable, la fermeture la nuit représentant un inconvénient majeur.

# SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS PAR TABLES

## TABLE 5

Groupe facilité  
par : Elea

Habitantes du  
15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup>  
arrondissement

Les participantes à la table 5 habitaient relativement loin du futur parc. Elles ont donc partagé le besoin de penser aussi le développement des transports en commun sur l'ensemble des quartiers nord. Les concernant elles se rendront au parc en transports collectifs.

Concernant les **scénarios**, elles ont de manière unanime porté leur préférence vers le scénario 2. plusieurs avantages ont été mis en avant :

- Les mobilités douces sont la solution d'avenir, qui intègre les enjeux du changement climatique et assure une meilleure qualité de l'air
- Permet le lien entre les 2 arrondissements
- Assure le lien aux transports en commun

Le scénario 1 quant à lui a été jugé davantage dangereux pour la sécurité des enfants (risque d'accidents), incompatible avec l'image qu'elles se font d'un parc, et davantage polluant. Elles ont précisé en effet qu'aucune voie ne passait dans le parc Borély actuellement. Si le scénario 3 quant à lui est jugé sécuritaire, la fermeture de la voie la nuit ne permettra pas de créer du lien entre les quartiers.

Enfin, les participantes ont souhaité aussi faire part de propositions pour la **conception du parc dans son ensemble** :

- Sécuriser les accès au ruisseau, voir les interdire
- Prévoir de nombreuses activités et animations de taille différentes, attractives pour les riverain/es et les habitants du sud de la ville (courses, location vélo, accrobranche...)

## TABLE 6

Groupe facilité  
par : David

Habitants du  
Canet, de la  
Cabucelle,  
représentant de  
la Compagnie  
Fruitière, élu du  
13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> arrdt.

Concernant **les mobilités**, le groupe est majoritairement conscient d'une "tendance" au développement des modes doux et transports collectifs (bus, tram, métro), et à la réduction voire suppression de la voiture individuelle. Cela leur convient, améliore la qualité de vie (bruit, pollution). Cela va de pair aussi avec la création d'un « poumon vert ». Ils ont exprimé des craintes quant à la circulation de camions pendant les phases de chantier.

Pour les **scénarios**, il apparaît une préférence pour le scénario 2 et 3. Plusieurs arguments ont été avancés :

- Plus propice au repos et à la flânerie sans voiture « on va dans un parc pour se reposer »
- Mais attention aux horaires de fermeture trop contraignants

Néanmoins, un habitant du Canet a défendu le scénario 1 en défendant l'usage de la voiture et la nécessité d'une route : permet le désenclavement du quartier principalement.

Des alternatives ont été proposées :

- Une navette électrique
- Prévoir plusieurs passerelles très larges au-dessus de la traversée
- Interdire le trafic aux poids lourds et contrôler les accès
- Interdire le stationnement

# SCÉNARIO 1 : SYNTHÈSE DES ARGUMENTS ET PROPOSITIONS

Critère	Avantages	Inconvénients	Alternatives
<b>Accessibilité de la traversée et connexions</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Désenclavement du Canet</li> <li>Désengorgement des axes routiers autour (Lyon, Lesseps, Gèze)</li> <li>Permet aux habitant.es de certains quartiers d'accéder au parc plus facilement qu'en transport en commun (en l'état actuel)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voie qui sera prise d'assaut par les voitures</li> <li>Pas de parking prévu pour les voitures près du parc</li> <li>Induit une grande séparation entre les deux parties du parc (de part et d'autre de la traversée)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rendre la traversée moins visible depuis le parc : une passerelle très large, pour avoir le sentiment « d'être dans un grand parc »</li> <li>Interdire la traversée aux poids lourds, à certains types de véhicules au-delà des vignettes ZFE</li> <li>Interdire le stationnement et l'arrêt des véhicules le long de la traversée</li> <li>Rendre la traversée accessible uniquement en sens unique</li> </ul>
<b>Sécurité et confort</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Risque d'accidents, particulièrement pour les enfants</li> <li>Bruyant (bruits de moteur)</li> </ul>	
<b>Impact environnemental et santé</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Polluant (pots d'échappement)</li> <li>Incite à prendre la voiture</li> </ul>	



Le scénario de la voie publique à l'extérieur du parc, accessible aux voitures a été jugée qualitative par un groupe, principalement pour son intérêt en termes de fluidification du trafic et de désengorgement.

Toutefois, plusieurs inconvénients ont été mis en avant : risque de congestion, davantage de pollutions...

# SCÉNARIO 2 : SYNTHÈSE DES ARGUMENTS ET PROPOSITIONS

Critère	Avantages	Inconvénients	Alternatives
<b>Accessibilité de la traversée et connexions</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Possibilité de traverser la nuit, pas de détour contraignant</li><li>• Permet de relier les 14e et 15e arrondissements</li><li>• Permet un accès facilité au métro, pour aller travailler et faire les courses</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Mise en place d'une navette pour aller d'un bout à l'autre de la traversée</li><li>• Conserver la passerelle Gauchet</li></ul>
<b>Sécurité et confort</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pas de voitures et de motos donc moins de risques d'accidents, surtout pour les enfants</li><li>• Pas de bruits liés à la circulation routière</li><li>• Possibilité de profiter de la fraîcheur du parc en été même la nuit</li></ul>		
<b>Impact environnemental et santé</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Va dans le sens du développement du vélo</li><li>• Pas de pollution issue des pots d'échappement donc meilleure qualité de l'air</li></ul>		



Scénario jugé préférentiel par 5 groupes sur 6, la voie douce publique à l'extérieur du parc est qualitative pour le lien qu'elle permet entre les deux quartiers et parce qu'elle répond aux enjeux du changement climatique. La baisse de la pollution et de bruit ont aussi été des arguments avancés.

# SCÉNARIO 3 : SYNTHÈSE DES ARGUMENTS ET PROPOSITIONS

Critères	Avantages	Inconvénients	Alternatives
<b>Accessibilité de la traversée et connexions</b>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Très contraignant le soir</li><li>• Crée/maintien une fracture entre les 14e et 15e arrondissements</li></ul>	
<b>Sécurité et confort</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pas de bruits liés à la circulation routière</li><li>• Pas de risque d'accidents automobiles, surtout pour les enfants</li></ul>		
<b>Impact environnemental et santé</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pas de pollution issue des pots d'échappement donc une meilleure qualité de l'air</li><li>• Va dans le sens du développement du vélo</li></ul>		



Le scénario 3 quant à lui, la voie douce à l'intérieur du parc, comporte des avantages similaires au scénario 2 (calme, meilleure qualité de l'air), mais aussi une contrainte majeure : le maintien de la fracture entre les deux quartiers.

# CONTRIBUTIONS HABITANTES ANNEXES

## DES PROPOSITIONS QUI REJOignent CELLES DE LA PHASE DE CONCERTATION PRÉALABLE

Au-delà des enjeux de traversée, les participant.e.s ont aussi fait part de propositions connexes :

- **Sécurité** : surveillance du parc, propreté et bonne gestion du parc, accès sécurisé au ruisseau.
- **Horaires d'ouverture élargis en été**, s'adapter en fonction des saisons.
- Promouvoir une forme de **mixité entre les usagers du parc** en faisant venir les habitants du Sud de Marseille.
- Animation et vie du parc : **créer des infrastructures sportives et récréatives** (accrobranches, location de vélos, trampolines, skate-park...) pour adultes et enfants, organiser des **événements** et des activités (course pour les femmes) notamment par des associations.

