

# **FNE13 – NOSTERPACA - RAMDAM**

Marseille le 14/11/2019

**A l'attention de Monsieur le Premier Vice-président  
Délégué aux Transports, à la Mobilité et aux Déplacements**

Objet : compléments sur la V0 du PDU métropolitain

Monsieur,

Notre réseau associatif représenté par **FNE13, NOSTERPACA et RAMDAM** vous remercie pour la transmission de la version 0 du projet du PDU métropolitain.

Vous trouverez, après nos différentes contributions transmises à la Métropole en novembre 2018, janvier et avril 2019, ci-après, nos propositions de compléments, remarques et suggestions

## **L'échéancier et le financement :**

- L'échéancier présenté page 85 ne nous paraît pas adéquat. La plupart des actions et des coûts associés (86%) sont donnés pour 2030.
- D'une part la date nous paraît assez lointaine et pas très ambitieuse, et d'autre part il n'y a aucun jalon intermédiaire permettant un suivi et une vérification que le PDU se déroule comme annoncé.
- Il faudrait que les étapes intermédiaires soient clairement définies, avec un plan montrant, par exemple, comment le montant moyen annuel de 20M€ sera investi en piste cyclable (où, quand, et à quel prix). Il y a déjà des éléments de réponse dans d'autres documents émis par la Métropole qui devraient être repris dans le PDU.

## **Transports collectifs en sites propres :**

- Nous demandons la réalisation d'un véritable Réseau Express Métropolitain s'appuyant sur les corridors ferroviaires en assurant des dessertes diamétralisées entre les territoires, avec notamment :
  - une ligne Pertuis – Aix – La Blancarde – Aubagne – La Bouilladisse
  - une ligne Salon – St-Louis – Marseille (La Blancarde ou St-Charles à terme) – Aubagne – La Ciotat
  - une ligne Miramas – Martigues – St-André – Belle-de-Mai – St-Charles

et des correspondances avec les transports urbains et interurbains dans toutes les gares et pôles d'échanges

- Nous demandons que la réouverture de la ligne ferroviaire Aix-Rognac au trafic voyageur ne se limite pas à Plan d'Aillane, mais soit réalisée jusqu'à Rognac (Etang de Berre) comme le CPER 2015/2020 le prévoit.
- Nous suggérons une ligne aixoise de BHNS reliant la Rotonde au parc relais du Colonel Jean-Pierre en passant par République, cours des Minimes et route de Gallice, le Nord du Jas de Bouffan étant non desservi par le BHNS actuel. Cette ligne irait jusqu'au Parc-relais de Malacrida avec un intéressant tronç commun avec la ligne actuelle entre Rotonde et Gaston Berger.
- Concernant les projets de tramway de Marseille, nous demandons l'inscription d'une prolongation de la ligne T2 de tramway depuis Blancarde sur les voies ferrées dites Prado, puis sur la voirie urbaine par Rabatau et le 2ème Prado jusqu'à la plage et Bonneveine. Au Nord, nous ne voyons pas ce qui justifie d'arrêter le prolongement de la ligne à la cité de La Castellane au lieu d'aller jusqu'au pôle d'échanges de la gare de Saint-Antoine (par la rue du Commandant Thollon) et d'abandonner la prolongation jusqu'à l'hôpital Nord, la liaison par câble offrant un service bien plus performant qu'un tracé tortueux, difficile, voire impossible et plus coûteux par la voirie.
- Nous demandons :
  - La garantie d'une accessibilité territoriale avec une desserte cadencée (semaine, soir, week-end) sur l'ensemble du territoire métropolitain (communes, quartiers, lotissements, zones d'activités, lieux d'enseignement, ...),
  - La modernisation, dès maintenant, de la Gare St Charles en vue d'augmenter sa capacité à recevoir plus de trains sans attendre la réalisation essentielle de la future gare souterraine, prévue dans le projet de la LN PCA, solution à la suppression du nœud ferroviaire que constitue la traversée de Marseille,
  - L'augmentation des capacités ferroviaires pour desservir le GPMM et d'organiser la logistique métropolitaine via un plan et des règles, cela pour réduire la pénétration des camions dans les centres urbains.

## **Projets routiers**

---

- Nous sommes en désaccord avec tous les projets routiers structurant sur Marseille (B.U.S. et Linea) ou à l'Ouest de l'étang de Berre (Côte Bleue, Martigues, Istres, Miramas, Fos) par exemple, ainsi que sur les déviations pour éviter des points noirs ou des entités villageoises qui auront pour objet d'amplifier les déplacements en voiture et impactent fortement des terres agricoles directement et indirectement (en ouvrant le territoires à une urbanisation diffuse) par exemple la liaison RD9/RD8N, ou lorsqu'ils ne sont pas réservés uniquement au transport collectif et au vélo, comme le pont sur l'Arc de la Guiramande, au niveau du Krypton.
  - Cela alors qu'il est écrit page 109 « Le réseau routier et autoroutier est particulièrement dense dans la métropole. L'état des lieux du PDU montre qu'il a atteint ses limites : congestion, pollution, insécurité routière. Les solutions d'augmentation de kilomètres de voirie supplémentaire ne sont pas satisfaisantes ... »
  - Et dans le même temps ne pas contribuer financièrement à la réalisation du RER Métropolitain sur le réseau ferré existant.

- Nous regrettons l'absence de projet pour lutter contre le bruit et la pollution de l'air engendrés par le système autoroutier qui encercle le centre d'Aix et d'autres centres urbains, en dehors des mesures insuffisantes de limitations de vitesse.

### **Les mobilités actives :**

---

- Nous demandons l'élaboration d'un plan piétons métropolitain qui vise, enfin, à prendre en compte les besoins et attentes des dizaines de milliers de marcheurs quotidiens
- En ce qui concerne le vélo, "le système global vélo" ouvre beaucoup de possibilités, mais sa réalisation dans le cadre d'une compétence de la voirie éclatée entre Métropole, Département et communes paraît très compliquée et soulève beaucoup d'inquiétude quant à sa faisabilité.
- Nous notons avec satisfaction que les axes vélos structurants prévus répondent à des critères dont une vitesse moyenne de 15 à 20 km/h. Ce critère exclut ou modifie les pistes empruntant des trottoirs en partage avec les piétons et toutes celles disposant de systèmes anti-intrusion (par exemple sur les aménagements cyclables sur tracé de la L2 à Marseille ou sur la Voie Douce de La Ciotat).
- Si le principe de la zone 30 généralisée en centre-ville est une très bonne nouvelle, il convient de faire mention des autres mesures légales et réglementaires permettant de favoriser les déplacements à vélo : matérialisation des double-sens cyclables, signalisation tourne-à droite/tout-droit aux feux, et surtout application systématique de la loi LAURE et de l'article L228-2 du Code de l'Environnement non seulement pour les voies linéaires mais aussi pour les intersections
  - *« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »*
- Le réseau associatif est prêt à contribuer à l'élaboration du guide technique dont le PDU fait mention et qui doit aider les collectivités à réaliser les aménagements.
- La cartographie des aménagements cyclables sont difficiles à lire avec cette résolution et soulève des interrogations quant aux éventuels tracés proposés. Une concertation de proximité est à mettre en place avec le réseau des associations des usagers cyclistes.
- Il en est de même pour les cheminements piétons

Vous en souhaitant bonne réception et en étant à votre disposition pour plus de précisions.

Bien cordialement,

Jean Yves PETIT,

Président de RAMDAM

06 14 89 96 28

[petitjeanyves@free.fr](mailto:petitjeanyves@free.fr)