

RAPPORT AU CONSEIL MUNICIPAL

- 153 -

DIRECTION GENERALE ADJOINTE VILLE DURABLE ET EXPANSION - Avis de la Ville de Marseille sur le plan de déplacement urbain de la Métropole Aix-Marseille Provence.

20-36065-DGAVDE

EFAG

- 0 -

Madame la Maire, sur la proposition de Madame l'Adjointe en charge de la politique de la ville et des mobilités soumet au Conseil Municipal le rapport suivant :

La Métropole Aix-Marseille Provence, autorité organisatrice de transport (AOT), a lancé la démarche d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) par délibération en date du 14 décembre 2017.

D'après l'article L1214-1 du code des transports, **le Plan de Déplacements Urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.**

Lors de la séance du Conseil Métropolitain du 19 décembre 2019, la Métropole Aix-Marseille Provence a arrêté le projet de Plan de déplacements Urbains 2020-2030. Celui-ci s'inscrit dans une stratégie de mobilité à l'horizon 2050 et sera mis en œuvre opérationnellement à travers des Plans Locaux de Mobilité.

Conformément à l'article L1214-15 du Code des Transports, le projet de PDU est soumis à l'avis du Conseil Municipal.

• Enjeux, stratégie et objectifs du PDU

La Métropole Aix-Marseille Provence (92 communes et environ 1,9 millions d'habitants) est un territoire très vaste, multipolaire, favorisant l'étalement urbain et les modes de déplacements motorisés.

Le projet de PDU est structuré en 6 bassins de mobilités qui ont une cohérence de fonctionnement à l'échelle locale. La ville de Marseille est au centre d'un bassin comprenant également les communes d'Allauch, Plan de Cuques et Septèmes les Vallons.

Marseille est un pôle d'emploi de première importance, ce qui implique de nombreux déplacements pendulaires. La ville représente en moyenne un déplacement sur 4 à l'échelle de la métropole.

Ce territoire très dense accueille des équipements métropolitains rayonnants et structurants (enseignement supérieur, recherche, culture, sport...) qui rendent la commune de Marseille

attractive. L'activité du Grand Port Maritime participe également au dynamisme du territoire et constitue un atout pour Marseille.

Marseille fait partie des villes les plus embouteillées d'Europe. Près de 70 000 habitants sont soumis aux dépassements de seuils des polluants atmosphériques. La ville est également impactée par le bruit routier dans certains secteurs. La part modale de la voiture individuelle y reste très importante (46%) ; la part des transports collectifs n'étant que de 14 % et celle des modes actifs tous confondus de 40 %.

Le PDU propose une stratégie pour la période 2020 à 2030. A plus long terme, le PDU donne une vision de ce que pourrait être l'armature d'un transport durable à l'échéance de 2050.

Cette vision est déclinée par deux axes forts du PDU que sont la création d'un réseau express métropolitain (dépendant de la création du projet de gare souterraine à Saint-Charles) et le développement de transports collectifs à haut niveau de service notamment sur des boulevards multimodaux.

Pour répondre aux enjeux de la mobilité de demain, le PDU a fixé 17 objectifs, déclinés en 110 actions. Celles ci seront mises en œuvre à l'échelle de bassins de proximité, supports de plans locaux de mobilité, élaborés en concertation avec les communes.

Les objectifs stratégiques à l'horizon 2030 sont rappelés :

- une diminution de 26% des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées au trafic routier par rapport à 2012 ;
- une diminution de 75% des oxydes d'azote liées au trafic routier par rapport à 2012 ;
- une diminution de 37% des particules fines, PM10 liées au trafic routier par rapport à 2012 ;
- une diminution de 50% des particules fines, PM2,5 liées au trafic routier par rapport à 2012 ;
- une diminution de la consommation d'énergie finale de 29% par rapport à 2012 ;
- une réduction de la part modale de la voiture de 54% (référence 2017) à moins de 50% ;
- une augmentation de la part modale des transports collectifs de 10% (référence 2017) à 15% ;
- une augmentation de la part modale du vélo de 1% (référence 2017) à 5% ;
- une augmentation de la part modale de la marche de 31% (référence 2017) à 33%.

7 leviers ont été identifiés :

- un système de vélo global ;
- un système routier réinventé, innovant, efficace et durable;
- un système de transport collectif performant ;
- des espaces publics partagés et attractifs ;
- un réseau hiérarchisé de pôles multimodaux ;
- un service de mobilité simple, agile et accessible à tous ;
- se donner les moyens de réussir.

6 schémas stratégiques territorialisés, complétés par des schémas thématiques constitueront le cadre des plans locaux de mobilité pour mettre en œuvre le PDU d'ici 2030.

Les moyens financiers du PDU ont été estimés à 7 milliards d'euros dont 2,4 milliards par la mobilisation des partenaires territoriaux. Le budget métropolitain à mobiliser est de 4,6 milliards (dont 1,1 milliards du budget principal et 3,5 milliards du budget annexe transport). La Métropole Aix-Marseille Provence souhaite mobiliser un outil introduit par la loi d'Orientation sur les Mobilités, un établissement public de la mobilité, dont l'article 186 de la loi permet la création.

• Analyse du PDU par la Ville de Marseille et remarques préalables

Les orientations municipales en matière de mobilité et donc dans la traduction au niveau du PDU s'articulent autour des axes suivants dont elle fait ses priorités :

- mettre en œuvre le droit à la mobilité pour tous ;
- doubler l'offre de transport public ;

- revoir la tarification du transport public ;
- améliorer les espaces publics existant pour améliorer le confort des piétons ;
- développer les modes actifs en particulier en renforçant et accélérant la mise en

œuvre du Plan Vélo.

En effet, la part des modalités actives est encore très faible à Marseille. Classée dernière lors du dernier baromètre des Villes cyclables des 11 villes de plus de 200 000 habitants en France, Marseille a un retard important à rattraper en matière d'aménagements cyclables. Et la ville phocéenne n'est pas non plus accueillante pour les piétons, les personnes à mobilité réduite, avec des stationnements très gênants, très fréquents et peu sanctionnés, la généralisation des stationnements à cheval sur les trottoirs et de nombreux trottoirs ne respectant pas la largeur minimale de 1 m 40.

La nouvelle majorité municipale issue des élections municipales de juin 2020 s'est engagée à augmenter fortement la part modale des mobilités actives, à garantir les mobilités des personnes vulnérables, à apaiser la circulation motorisée et à accroître l'offre de transports collectifs. L'ambition est de réduire la part modale de la voiture et de la moto d'au moins 10 points entre 2020 et 2030 dans la Métropole comme dans la Ville de Marseille, pour s'approcher des parts modales déjà atteintes à Lyon, Paris et de réduire fortement les nuisances engendrées par une circulation automobile trop importante (nuisances sonores, pollution de l'air, embouteillages). Le PDU doit répondre à l'objectif légal de baisse de la circulation automobile, en pourcentage des déplacements effectués en voiture et des km parcourus.

Nous saluons le fait que le PDU 2020-2030 partage ces constats et propose un grand nombre de solutions adéquates. **Dans le présent avis, nous suggérons des reformulations dans le but d'assurer la réalisation effective des aménagements ou réaménagements de voirie nécessaires.**

Aussi, d'une manière générale, il est indispensable pour la ville de Marseille que le PDU prenne davantage en considération ces constats fondamentaux et y apporte des propositions concrètes.

• Des Grands Projet routiers tels que le Boulevard Urbain Sud (BUS) et le Tunnel Schloesing à adapter à la ville durable de demain

Le Boulevard Urbain Sud, en prolongement de l'A507 doit être finalisé pour 2022. Par son emprise, ce boulevard urbain entraîne une artificialisation et une imperméabilisation importantes des sols en milieu urbain, entraînant la disparition d'espaces de nature, de jardins familiaux et impactant de façon significative un parc public, le Jardin de la Mathilde. Il induit une fragmentation des habitats en limite du Parc National des Calanques et d'un site Natura 2000. Il reste à démontrer que cette réalisation, d'un impact environnemental conséquent et souvent traumatisant pour les quartiers traversés, est une réelle solution à l'amélioration des conditions de circulation et constitue un réel levier pour une mobilité durable à Marseille. De même, il est indispensable qu'une évaluation soit menée sur l'impact actuel et futur du projet en matière de santé et de qualité de l'air au droit de l'infrastructure. Il est en effet regrettable que des solutions alternatives en particulier avec l'amélioration des infrastructures existantes n'aient pas été engagées. Aussi, le principe, même du BUS dans ses sections non encore réalisées doit-il être analysé au regard de ces considérations et des solutions alternatives doivent être étudiés.

Concernant le tunnel Schloesing, celui-ci doit permettre la requalification du boulevard Schloesing en passant au dessous de la place du général Ferrié, pour relier ce boulevard au Tunnel Prado Sud. Ce projet d'environ 100 millions d'euros sera très impactant pour le parc du 26^{ème} centenaire car la construction des trémies aérauliques pour le traitement des fumées polluantes du tunnel vont provoquer la destruction d'arbres et d'espaces verts réalisés il y a moins de 15 ans.

La Ville de Marseille n'est pas favorable à la réalisation de cette trémie.

D'une manière générale, la nouvelle municipalité souhaite désormais limiter au maximum l'impact des nouveaux projets d'aménagement sur les espaces végétalisés. Des variantes au projet doivent être étudiées par la Métropole Aix-Marseille Provence, en concertation étroite avec la nouvelle gouvernance municipale et les services municipaux.

Une accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduites (PMR) encore trop peu développée

Mis à part les tramways, l'ensemble des bus ou stations de métro ne sont pas accessibles aux PMR. Concernant le métro, seules 7 stations le sont actuellement; l'état des rames, trop anciennes, n'est pas en mesure de répondre aux normes P.M.R. L'ambition affichée du PDU concernant la mise en accessibilité du réseau est prévue à l'horizon 2028. Par ailleurs, il serait opportun que le PDU prenne pleinement en compte la loi d'orientation sur les mobilités adoptée le 24 décembre 2019.

La Ville de Marseille sera vigilante pour que la mise en œuvre effective soit réalisée le plus rapidement possible en respectant les échéances. Les outils existants de transport à la demande pour les personnes handicapées doivent être développés de façon suffisante. Le partage de la voirie est également un levier important pour faciliter le déplacement des personnes en situation de handicap.

• Développement des modes actifs

La Ville de Marseille a accumulé un retard considérable en terme d'infrastructures cyclables. En 2017, la part modale du vélo de la métropole ne représentait que 1 % du total. L'augmentation de 4 points pour atteindre 5 % en part modale sur la métropole à horizon 2030 reste en dessous des objectifs nationaux (9 % dans le plan vélo) en la matière. Toutefois, la Ville de Marseille note la volonté d'augmenter la part modale dans le centre ville à 10 % (voire 15 % dans l'hypercentre).

Le plan vélo 2019-2024, adopté en juin 2019 est un premier levier dont la Ville de Marseille se réjouit de l'existence mais qui doit être conforté. Les actions d'accompagnement (services, aides à l'acquisition...) ont une utilité certaine mais ne peuvent se substituer à la nécessité de réaliser des pistes cyclables de qualité qui garantissent la sécurité des usagers. Est-ce pour ces raisons que le système de prêt de vélo, « le Vélo » ne compte que 1 000 vélos répartis dans 130 stations en comparaison de Lyon qui en propose plus de 4 000, avec une utilisation beaucoup plus importante ?

Avec des pistes cyclables rares, non protégées, discontinues et trop souvent sur les trottoirs, et des espaces de stationnement quasi inexistantes pour les vélos, se déplacer à vélo à Marseille reste une pratique dangereuse et anxiogène, qui ne peut se développer. Le projet municipal de la Ville de Marseille partage en très grande partie les objectifs du "Plan Vélo 2019-2024" produit par la Métropole Aix-Marseille Provence en 2019 : atteindre la part modale de 5% de déplacements à vélo à Marseille, créer 8 lignes vélo sécurisées, soit un réseau structurant de 85 km à l'horizon 2024, et 130 km en 2030. Notre projet porte une attention particulière à six points-clés autour d'une idée centrale : **réserver des sites propres et protégés sur la chaussée pour la circulation des vélos.**

1. **Toutes les constructions de pistes cyclables doivent se faire sur la chaussée, et non sur les trottoirs.** C'est la seule et unique manière de réaliser l'ambition du Plan Vélo "des 5 principes fondamentaux : sécurité, efficacité, fiabilité, lisibilité, fonctionnalité" (action 1 de l'axe 1 du Plan Vélo). Ces pistes cyclables doivent être en site propre et protégé.

La Ville de Marseille demande que la rédaction de l'action V04 soit revue en conséquence : "Les pistes cyclables sont installées sur la chaussée en site propre et protégé. La cohabitation avec les voies de bus ou de tram est à éviter dans la mesure du possible. La circulation des vélos sur les voies de bus et de tram sera cependant autorisée et signalée partout dès 2021, de manière temporaire, dans l'attente d'un déploiement généralisé de pistes cyclables en site propre protégé, sur la chaussée."

2. **Construire un vrai maillage de pistes cyclables pour couvrir tous les secteurs et tous les quartiers.** Le « plan Vélo » voté par la Métropole en 2019 offre un premier aperçu d'un réseau de pistes cyclables: 8 lignes vélo sécurisées interurbaines, permettant de circuler à vélo en sécurité, sur de longues distances. Appliquer ce plan Vélo au cours de la mandature sera un premier pas vers un maillage cyclable du territoire marseillais. La Métropole prévoit de densifier le réseau cyclable secondaire des communes, et cet objectif est mentionné dans le Plan Vélo 2019-2024 (ACTION 2) comme dans le PDU 2020-2030.

La Ville de Marseille demande que l'élaboration de son Plan Local de Mobilité soit programmé en 2021 et non "sur une période de cinq ans", afin que la réalisation du réseau cyclable secondaire à Marseille puisse démarrer dès 2021.

3. Généraliser les stationnements vélos à Marseille (action V05).

La Ville de Marseille demande la reformulation de cette action pour préciser les conditions adéquates de stationnement vélos : "de manière fréquente aux carrefours et croisements de la ville ; avec des stationnements vélos installés à la place de stationnements voitures, sur la chaussée et non sur les trottoirs ; avec la pose d'appuis vélo d'un mètre de large minimum, et la mise en place de garages à vélo extérieurs sécurisés et accessibles, sur des emplacements de places de parking de voitures."

4. Sécuriser les jonctions de pistes cyclables dans les places et carrefours avec des aménagements soignés pour permettre des déplacements cyclistes en toute sécurité en prenant exemple sur le « modèle hollandais » qui a fait ses preuves et repris par les grandes métropoles mondiales.

La Ville de Marseille demande la reformulation de l'action V01 pour indiquer clairement dans l'action que les pistes cyclables et les carrefours feront l'objet d'aménagements sécuritaires soignés assurant des croisements fluides en totale sécurité, sur le "modèle hollandais".

5. Prévoir un cadre homogène et adapté à toutes les nouvelles pistes cyclables : Ce cadre peut être précisé dans une « **Charte Vélo** » des futures infrastructures marseillaises, véritable guide technique des aménagements cyclables, tel que mentionné dans l'action V04 du PDU 2020-2030.

La Ville de Marseille demande que l'action V04 soit reformulée pour inclure cette Charte Vélo avec, en sus des possibilités techniques déjà listées dans l'action V04 :

- séparations nettes avec la circulation motorisée et les trottoirs (piste cyclables sur la chaussée de préférence en niveau 0, et trottoir à un niveau distinct de la piste cyclable par un dénivelé suffisamment sécurisant pour les différents usages concernés) ;
- séparateurs empêchant tout franchissement de véhicules motorisés ; marquages au sol unifiés pour une identification simple par tous les autres usagers de la voirie ;
- revêtement unifié, visible et identifié (pas de pavés, un asphalte non glissant, une couleur vive bien identifiée) ;
- signalisation routière dédiée aux cyclistes distincte de celle des véhicules motorisés ;
- sas vélo aux feux tricolores ;
- balises de priorité et panneaux "Tourne à droite vélo" aux feux tricolores.

6. Sanctionner tous les stationnements très gênants sur les pistes cyclables et toutes les utilisations illégales de ces pistes par d'autres véhicules (2-roues motorisées, véhicules de livraison...).

La Ville de Marseille demande la reformulation de l'action V04 pour la rendre plus actionnable: "application des sanctions en cas d'occupation des cheminements piétons et des aménagements cyclables par des véhicules motorisés. Les municipalités créeront des équipes mobiles d'agents municipaux à vélos dont la mission sera de faire respecter les pistes cyclables et de sanctionner toutes les infractions au code de la route, y compris celles commises par les cyclistes. Un plan spécifique sera mis en œuvre à destination des conducteurs de deux-roues motorisés, afin qu'ils n'utilisent plus les pistes cyclables; ce plan inclura trois volets: communication, pédagogie, verbalisation. Il sera inscrit dans le Plan Local de Mobilité."

7. Planifier les constructions de nouveaux aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire pour éviter des travaux trop gênants dans certains quartiers. Offrir une information transparente sur cet agenda à la population marseillaise.

Nous attirons enfin votre attention sur la rédaction très imparfaite de l'action "EP03 Accompagner la requalification et l'apaisement de l'espace public": la rédaction actuelle indique que la mise en œuvre des principes de partage de l'espace public "nécessite cependant une programmation qu'il est difficile d'estimer a priori. Un montant de principe est donc affecté à cette action, en s'appuyant sur les financements récents (centre-ville de Marseille...), ainsi que sur les actions des anciens PDU."

La Ville de Marseille demande la réécriture de l'action EP03 et du montant du financement associé :

- suppression de toute référence aux financements récents au centre-ville de Marseille : les pistes cyclables réalisées sur le Vieux Port et le Cours Lieutaud ne respectent aucun des principes énoncés plus haut, elles ne sont notamment ni protégées, ni correctement signalées, ni placées en site propre à l'écart des piétons. Elles ne peuvent pas servir de référence.
- recalcul du montant affecté à cette action, sur la base d'études de comparaison avec les financements utilisés dans des villes comparables: Paris, Grenoble, Lyon, Bordeaux, Strasbourg.

Rappelons enfin que le contexte sanitaire lié à la propagation de la COVID-19 dans notre ville rend nécessaire et urgent le **déploiement de coronapistes supplémentaires**, sur les itinéraires principaux du réseau structurant de pistes cyclables protégées.

Par ailleurs, la Métropole ambitionne de disposer d'un Schéma Directeur des Modes Actifs à partir de 2025. Un plan piéton est programmé à partir de 2020.

Les trottoirs de Marseille ne présentent pas encore toutes les garanties minimales pour permettre à toute personne de marcher dans des conditions sûres et agréables. Le « Plan Piéton » que nous proposons suit une unique idée forte : **sanctuariser les trottoirs pour les réserver aux piétons**. Ce plan se décline en 7 axes :

1. **Supprimer en deux ans tous les arrêtés municipaux marseillais qui autorisent le stationnement à cheval sur le trottoir.** Le Code de la route interdit tout stationnement à cheval depuis 2006. Il existe certes une incertitude juridique sur la légalité des arrêtés municipaux antérieurs à 2006. Mais l'esprit de la loi est clair : le stationnement des automobiles motorisés ne doit pas se faire au détriment des piétons, notamment de toutes les personnes vulnérables ou à mobilité réduite. La Ville de Marseille se propose donc de mettre fin aux arrêtés municipaux qui ne respectent pas le Code de la route, notamment ses articles R417-11 et R417-10. Lorsque la largeur le permet, le stationnement supprimé sera rétabli sur la chaussée elle-même, quand il n'est pas contradictoire avec la réalisation d'aménagements cyclables ou en faveur des transports en commun
Objectif : faire de 2022 la première année sans stationnement à cheval.
2. **Engager la planification des aménagements à réaliser afin de parvenir à terme à faire respecter la largeur minimale de trottoirs 1 m 40 dans toutes les rues de Marseille, sur un seul côté de la rue lorsque celle-ci est trop étroite pour avoir deux trottoirs de largeur légale.** Cette largeur a été définie par la loi en 2006 pour garantir une mobilité à toutes les personnes vulnérables (personnes à mobilité réduite, personnes âgées, jeunes enfants accompagnés d'adultes).
3. **Sanctionner systématiquement tous les stationnements «très gênants».** Les stationnements « très gênants » englobent toute forme de stationnement illégal qui bloque la circulation pour le passage d'un-e piéton-ne, d'un-e cycliste ou d'une voiture (stationnement sur trottoir, sur les passages piétons, sur les pistes cyclables, devant un garage, dans les voies de bus...), et qui est passible d'une amende de 135 Euros forfaitaire. La Ville de Marseille se propose donc d'intensifier ses efforts de contravention sur ce stationnement « très gênant ».
4. **Généraliser les végétalisations dans l'espace public.** Ces végétalisations offrent des îlots de fraîcheur agréables pour les piétons et captent le CO2.
5. **Stopper la construction de pistes cyclables sur les trottoirs.** Ces infrastructures généralisées en France dans les années 1990 et 2000 ont vite montré une difficulté majeure : les conflits d'usage entre piétons et cyclistes avec de nombreux drames à la clé. Toutes les pistes cyclables doivent être construites sur la chaussée.
6. **Limiter à 30 km/h la vitesse dans toutes les rues de la Ville de Marseille,** à l'exception des grandes artères à 50 km/h. Installer des radars pédagogiques sur chaque artère à 50 et en amont de chaque école et noyau villageois.

7. Ce plan piéton prévoit des mesures complémentaires comme l'objectif de **fermeture de la circulation devant les écoles au moins aux heures d'entrée et de sortie des élèves** en accompagnant cette mesure par la mise en place d'une réglementation progressive et graduée pour aider les habitants à prendre conscience de la nécessité d'une circulation automobile raisonnable et liée à des nécessités communes (ambulances, pompiers, service d'urgence, artisans, livraisons...).

La Ville de Marseille demande que la rédaction des PRINCIPES GÉNÉRAUX DE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC présents à la page 146 du projet de PDU 2020-2030 soit revue pour intégrer clairement ces sept axes

Ces mesures s'appuieront sur des enquêtes de stationnement, à réaliser par du personnel municipal formé, et sur des recensements (et enlèvements) réguliers de véhicules-ventouse. Tout en menant, étape par étape, des campagnes de sensibilisation au respect de la réglementation, à la gêne occasionnée aux plus fragiles, à l'impact économique, social et environnemental mais aussi à la santé publique et aux risques d'accidents liés à l'incivisme (stationnement irrégulier).

La Ville de Marseille partage l'idée d'avoir en la matière des objectifs ambitieux pour garantir l'utilisation optimale des infrastructures pour les modes actifs mais s'inquiète de la mise en œuvre de plans thématiques opérationnels sans réelle vision globale ni cadre d'intervention. Dans ces conditions, la Ville s'interroge sur la cohérence de la création de 8 lignes vélo sécurisées sur le territoire de Marseille sans disposer d'un maillage de réseau primaire et secondaire à la hauteur des objectifs attendus.

Pour autant, il ne s'agit pas de créer de nouvelles pistes cyclables sans une réelle réflexion sur le partage de la voirie. Les voiries existantes doivent être requalifiées pour intégrer, de préférence dans les emprises existantes, les voies dédiées aux modes actifs, en intégrant que celles-ci ne doivent plus impacter les trottoirs mais bien la chaussée. De la même façon, une réflexion sur un jalonnement piéton/cycliste indiquant les temps de déplacements et non les distances vers les pôles d'activité doit être menée. Ainsi, le réseau secondaire doit offrir un maillage du territoire communal et les appuis vélos (et autres box sécurisés) indispensables permettront de convaincre du nécessaire report vers ce mode de transport.

La mise en œuvre de ces plans devra être programmée en concertation avec les mairies de secteur et les services municipaux qui devront être associés lors de la déclinaison des actions de développement des modes actifs.

En conclusion, la Ville de Marseille souhaite ardemment participer activement auprès de la Métropole au déploiement du Plan Vélo et du Plan Piétons dans les plus brefs délais.

• Cohérence urbanisme-transport

La Ville de Marseille souligne la nécessité de garantir la cohérence Urbanisme-Transport. En effet, de nombreux projets de construction ont été réalisés ces dernières années, notamment dans les quartiers périphériques et les anciennes zones de campagne, sans stratégie globale des modes de desserte. Il en résulte des problèmes d'engorgement et de disparité dans la qualité de l'espace public, certaines voies ayant été élargies au droit des projets mais sans réflexion globale.

Par ailleurs, une réponse coordonnée en matière de déplacements privilégiant les modes actifs, permettra de diminuer la part de la voiture, et donc d'améliorer la qualité de vie des marseillais.

Concernant les projets de rénovation urbaine ou les quartiers prioritaires de la politique de la ville, leur désenclavement par de nouveaux transports collectifs est une priorité pour garantir l'accessibilité de tous à la ville. Les habitants de ces quartiers sont peu motorisés et les transports en commun restent leur seul moyen de déplacement. Une politique tarifaire adaptée permettra, en complément du développement de l'offre, de permettre l'accès du plus grand nombre au transport public.

Les réponses apportées aux problématiques circulatoires privilégient les infrastructures lourdes et difficilement intégrées dans les tissus urbains et les paysages traversés au détriment de réflexions pour un maillage viaire adapté préservant et valorisant l'existant.

• Tramway

Outre le projet de tramway du Prado, lequel mérite d'être remonté dans le PDU au rang des projets prioritaires et faire l'objet de la réponse au prochain appel à projets TCSP de l'Etat, les différents projets inscrits au PDU doivent voir **leur financement consolidé et leur planning accéléré**, la ville de Marseille assurant les services de la Métropole de sa disponibilité pour organiser les nombreuses consultations à mener avec les riverains, les commerçants...

En particulier, les études et la mise en œuvre du **prolongement nord du tramway T3 vers La Castellane**, voire Saint-Antoine doivent s'envisager à court-moyen terme.

Par ailleurs, la Ville de Marseille demande que les modifications suivantes soient apportées à la rédaction de l'action TC09 :

- Les voies ferrées dites du Prado accueilleront dès 2026 une ligne de tramway rapide reliant la gare de La Blancarde au quartier de Bonneveine, via le boulevard Rabatau, le 2^{ème} Prado et l'avenue Pierre Mendès-France.

- L'emprise foncière réservée à la LINEA accueillera une ligne de tramway reliant les quartiers nord aux quartiers est de Marseille.

• Bus à haut niveau de service

A quelques adaptations d'itinéraires près (exemple du B5 dans les 8^{ème} et 9^{ème} arrondissement), le schéma des lignes de BHNS doit être **mis en œuvre au plus tôt dans son acception la plus complète** (voies réservées, priorité aux carrefours, stations aménagées et équipées, grands bus, amplitude horaire, forte fréquence...), et être progressivement **élargi à un réseau structurant** de lignes « primaires ». A ce titre, un financement doit être spécifiquement consacré à :

- l'aménagement des **arrêts**, dont peu respectent les normes d'accessibilité ;
- l'aménagement des **carrefours**, et des voies d'approche le cas échéant ;
- la mise en œuvre de la **priorité absolue aux carrefours à feux**.

Par ailleurs, la Ville de Marseille demande que les modifications suivantes soient apportées à la rédaction de l'action TC09

- L'emprise foncière réservée au Boulevard Urbain Sud sera consacrée à la reconstitution d'une trame verte. Le BHNS B5 empruntera, au plus tôt, des voies réservées sur les emprises de voirie existantes (dont l'avenue de Hambourg)

• Bus

Tous modes de transport collectif confondus, l'ambition est de **doubler l'offre** non pas sur la durée du PDU mais **d'ici 2026, soit +15% par an** (dont moyens : + 5%, soit + 30 M€/an). Outre les renforcements permis sur le train (RER), le métro (automatisation), le tramway (prolongements) et les BHNS (créations), ce doublement repose aussi sur un **renforcement du réseau structurant de bus** à obtenir :

- d'une amélioration des conditions de circulation des bus (stationnement, carrefours, priorité) ;
- d'un regroupement de lignes concomitantes ;
- d'une augmentation des fréquences, et de l'**amplitude horaire**.

Par ailleurs, l'accessibilité de certains quartiers, notamment pour les personnes à mobilité réduite, nécessite l'amélioration de services de **navettes de proximité**.

• Transport par câble

Le transport par câble, coûteux, ne fait pas partie des priorités de la politique des transports de la municipalité qui souhaite accentuer le développement des Bus à Haut Niveau de Service. Toutefois, ce mode de transport pourra être étudié au regard des besoins particuliers de dessertes ne pouvant pas facilement être réalisées par les moyens habituels de transport public. Par ailleurs, la nécessité de ce type de transport devra être analysée en terme de jauge au regard de l'utilité pour les déplacements des résidents de Marseille.

• Tarification

A l'instar des réflexions menées dans nombre d'agglomérations et de métropoles, la municipalité souhaite accorder, à court terme, la **gratuité des déplacements aux jeunes et aux plus démunis**. Plus globalement, la tarification ne doit pas constituer un handicap à l'utilisation des transports collectifs. Outre les jeunes (en général sans revenus), deux types de public méritent une attention particulière :

- **les familles et les groupes**, par exemple ceux abandonnant leur voiture dans un parc de stationnement (à ouvrir à tous les usagers et non aux seuls abonnés) : la création d'un titre spécifique attractif de type 'tribu' ;
- **les personnes ayant droit** à des tarifications basses mais n'effectuant pas les démarches correspondantes ou ne disposant pas de la trésorerie nécessaires à l'achat d'abonnements même à tarif réduit ; l'extension de la validité à la journée du titre à l'unité peut constituer une solution (cf. disposition instaurée en cas de pic de pollution).

Par ailleurs, la Ville de Marseille demande que les modifications suivantes soient apportées à la rédaction de l'action S07

- La gratuité sera accordée aux jeunes de moins de 26 ans, ainsi qu'aux personnes attributaires des minima sociaux ;
- La durée de validité du titre occasionnel acheté à l'unité sera étendu à la journée de l'achat ;
- Un titre 'tribu' sera créé (12 voyages individuels à effectuer sur la journée, de manière groupée) pour faciliter les déplacements en famille ou en groupe, notamment depuis les parkings relais (dont l'accès doit être étendu à tous les porteurs d'un titre de transport valide).

• Transport maritime

La Ville de Marseille affirme la nécessité de développer ce mode de transport en réorientant l'offre vers les trajets domicile-travail durant l'année.

En effet, les navettes maritimes ont été créées à titre expérimental, dans une visée touristique (lignes Vieux-Port/Pointe-Rouge / Les Goudes et Vieux-Port/l'Estaque). Il est nécessaire qu'une évaluation de cette expérience soit faite sur la fréquentation, les points d'arrêt, l'impact des conditions météorologiques afin que soit étudiée son élargissement aux déplacements domicile-travail, avec des adaptations nécessaires au regard des retours d'expériences. Ainsi, un renforcement de la fréquence des navettes est-il indispensable pour diminuer les temps de parcours. En effet, la Ville de Marseille considère que le transport maritime constitue une alternative sérieuse et rapide aux déplacements terrestres sur la zone littorale très utilisée.

• Réseau ferré

Nonobstant les projets lancés (ou à lancer) de transport urbain sur Marseille, l'accès aux bassins d'emploi, de formation, de services, de loisirs nécessite **que le train joue un rôle majeur** dans la Métropole, en articulation avec les réseaux de transport urbain. A l'échelle de Marseille, l'attente de la municipalité vis-à-vis de la Région porte sur la mise en œuvre à très court terme, en s'appuyant sur les voies ferrées existantes :

- d'un **véritable service de RER** reliant tous les 1/4h La Ciotat et Aubagne à Aix et Pertuis d'une part, à Vitrolles-Aéroport et Miramas d'autre part ;
- d'une desserte au 1/4h, via la halte d'Arenc-Euroméditerranée et les voies dites portuaires, d'une **halte à La Belle de Mai et à Saint-André**, voire également à Saint-Mauront et La Calade ;
- d'une utilisation des voies dites du Prado pour une desserte de type **tramway rapide reliant les plages du Prado** et le quartier de Bonneveine.

En l'attente de la traversée souterraine sous Saint-Charles, **cette orientation fait jouer à la gare de La Blancarde un rôle de premier plan dans l'organisation des déplacements métropolitains**. A ce titre, toute évolution du plan de voies de cette gare ne servant pas cet objectif est à proscrire.

Par ailleurs, la Ville de Marseille demande que les modifications suivantes soient apportées à la rédaction de l'action TC01.

Aucune évolution du plan de voies du plateau Saint-Charles et de la gare de La Blancarde ne portera atteinte à la mise en œuvre :

- dès 2021, de liaisons transversales (diamétralisées) fréquentes entre Aubagne et Aix (et Miramas) utilisant le tunnel des Chartreux

- dès que possible, de trains légers (ou tramways rapides) sur les voies dites du Prado (dont deux voies en gare de La Blancarde)

La montée en puissance des trois lignes ferroviaires Marseille-Aubagne-LaCiotat, Marseille-Aix-Pertuis, Marseille-Vitrolles-Miramas se fera par une interconnexion (diamétralisation) de ces lignes *via* la gare de La Blancarde et le tunnel des Chartreux (ainsi qu'à terme *via* la gare souterraine St-Charles). Le niveau de service visé dès 2022 est d'un train tous les 1/4h en heures de pointe sur chacune des branches, et d'une amplitude horaire de 5h à minuit.

Et celle de l'action TC03 :

Les voies dites portuaires accueilleront dès 2020 une navette ferroviaire cadencée au 1/4h entre L'Estaque et Saint-Charles, desservant, outre la halte d'Arenc-Euroméditerranée, des haltes (même aménagées en mode provisoire) à Saint-André, à la Calade, à la Belle de Mai et, si possible, à Saint-Mauront.

L'usage du mode ferré, qui utilise une infrastructure existante et donc représente un moyen peu onéreux au regard des investissements lourds que suppose d'autres réalisations envisagées dans sa version actuelle, est largement sous estimé dans le projet de PDU proposé.

En outre, il convient de rendre le mode ferré plus attractif en améliorant les conditions d'accueil et de services qui constituent un paramètre important dans le succès de l'utilisation des trains intra-urbains, et de façon plus générale, des transports collectifs.

• Un manque de propositions concrètes sur lequel le PDU devrait s'appuyer pour asseoir sa crédibilité

Le PDU est pour l'instant un document cadre peu opérationnel sur lequel il est donc difficile de se prononcer sans éléments spatialisés plus précis. Les différents schémas territoriaux et thématiques permettront une déclinaison en opérations. La ville de Marseille souligne l'importance d'assurer, à la fois la cohérence globale des plans locaux de mobilité avec les différentes entrées thématiques, une lisibilité des programmes pour le public, et une prise en compte des problématiques environnementales (air, bruit, santé, risques, biodiversité...) tout au long de la mise en œuvre du PDU.

La définition des programmes et la déclinaison des plans locaux de mobilité en terme d'objectifs, de calendrier et de financements sera ainsi l'occasion de définir de nouvelles modalités de collaboration avec les services municipaux.

Enfin, les manques d'éléments précis sur les financements et les calendriers nuisent fortement à la crédibilité de ce PDU dans sa réalisation et dans l'atteinte des objectifs fixés. La Ville de Marseille souhaite donc que ces compléments soient apportés dans ce sens en concertation étroite avec les communes afin que les priorités soient nettement dégagées en fonction des enjeux et que celles-ci aient de réelles perspectives dans le développement de leur territoire

• En conclusion

Le projet de PDU comporte des lacunes qui pénaliseront l'avenir et se détournent de solutions en privilégiant le transport automobile. La Ville de Marseille souhaite donc ardemment que des améliorations significatives soient entreprises dans le sens mentionné dans cet avis.

L'évaluation du PDU revêt une importance de premier ordre et c'est pourquoi la Ville de Marseille souhaite y apporter une contribution active à l'enquête publique et en participant aux groupes de travail dédiés aux différents sujets afin de s'assurer de la bonne atteinte des objectifs dans les orientations stratégiques de ce document.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil Municipal de prendre la délibération ci-après :

**LE CONSEIL MUNICIPAL DE MARSEILLE
VU LE CODE GÉNÉRAL DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES
VU LE CODE DES TRANSPORTS NOTAMMENT L'ARTICLE L1214-15
VU LA LOI N°82-1153 DU 30 DÉCEMBRE 1982 D'ORIENTATION DES
TRANSPORTS INTÉRIEURS
VU LA LOI N°96-1236 DU 31 DÉCEMBRE 1996 RELATIVE À L'AIR ET
L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE (LAURE)
VU LA LOI N°2000-1208 DU 13 DÉCEMBRE 2000 RELATIVE À LA SOLIDARITÉ
ET AU RENOUVELLEMENT URBAIN
VU LA LOI N°2005-102 DU 11 FÉVRIER 2005 POUR L'ÉGALITÉ DES DROITS ET
DES CHANCES ET LA PARTICIPATION ET LA CITOYENNETÉ DES PERSONNES
HANDICAPÉES
VU LA LOI N°2010-788 DU 12 JUILLET 2010 RELATIVE À L'ENGAGEMENT
NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT
VU LA LOI N°2014-58 DU 27 JANVIER 2014 DE MODERNISATION DE L'ACTION
PUBLIQUE TERRITORIALE ET D'AFFIRMATION DES MÉTROPOLIS
VU LA LOI N° 2015-991 DU 7 AOÛT 2015 PORTANT NOUVELLE ORGANISATION
TERRITORIALE DE LA RÉPUBLIQUE
VU LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MÉTROPOLITAIN DE LA MÉTROPOLE AIX-
MARSEILLE PROVENCE EN DATE DU 14 DÉCEMBRE 2017 APPROUVANT
L'ENGAGEMENT DE L'ÉLABORATION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
DE LA MÉTROPOLE ET EN DÉFINISSANT LES MODALITÉS DE LA DÉMARCHE
VU LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MÉTROPOLITAIN DE LA MÉTROPOLE AIX-
MARSEILLE PROVENCE EN DATE DU 19 DÉCEMBRE 2019 APPROUVANT
L'ARRÊT DU PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE LA
MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE
CONSIDÉRANT LA TRANSMISSION POUR AVIS ADRESSÉE PAR LA
MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE EN DATE DU 11 FÉVRIER 2020 ET
REÇUE EN MAIRIE LE 18 FÉVRIER 2020
CONSIDÉRANT QUE L'ARTICLE 28-2 ALINÉA 2 DE LA « LOI LOTI » DISPOSE
QUE LE PROJET DE PDU EST SOUMIS POUR AVIS AUX CONSEILS
MUNICIPAUX
OUI LE RAPPORT CI-DESSUS**

DELIBERE

ARTICLE 1

La Ville de Marseille exprime un avis réservé sur le projet de Plan de déplacement Urbain (PDU) 2020-2030 de la métropole Aix-Marseille Provence et souhaite un amélioration sur les orientations et thématiques évoquées ci-avant.

ARTICLE 2

La Ville de Marseille souhaite participer activement à l'enquête publique et à toutes les étapes de déclinaisons opérationnelles du PDU sur son territoire.

**Vu et présenté pour son enrôlement
à une séance du Conseil Municipal
MADAME L'ADJOINTE EN CHARGE DE LA
POLITIQUE DE LA VILLE ET DES MOBILITÉS
Signé : Audrey GATIAN**