

## **Avis de la mairie du 8e secteur sur le Plan de Déplacements Urbains**

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.

Depuis le 20 avril 2021, et jusqu'au 21 mai 2021, les habitants de la métropole Aix-Marseille Provence sont invités à déposer leurs observations et propositions sur le projet de Plan de déplacements urbains métropolitain 2020-2030.

Depuis la création de la métropole Aix-Marseille Provence le 1er janvier 2016, le 8e secteur est au centre de cet établissement public de coopération intercommunal. Mais plus qu'une position géographique, les 15e et 16e arrondissements représentent un potentiel et des enjeux considérables dans le domaine de la mobilité et des déplacements. Enjeux qui doivent faire l'objet d'une attention particulière des autorités compétentes afin de relever les objectifs fixés par la métropole Aix-Marseille Provence.

Le Plan de Déplacements Urbains de la métropole n'étant ni à la mesure ni à la hauteur des problématiques et des défis qui sont ceux de nos arrondissements, la mairie du 8e secteur produit cet avis. Nous le concevons comme une alerte, une mise en garde mais aussi comme une contribution. Elle a pour but de permettre aux habitants de ces deux arrondissements de bénéficier de transports et de solutions pour leurs déplacements quotidiens et d'enfin rattraper le retard structurel de notre territoire dans ce domaine.

### **1. Objectifs généraux du PDU**

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

Le projet de PDU est structuré en 6 bassins de mobilités. La ville de Marseille et donc le 8e secteur est au centre d'un bassin comprenant également les communes d'Allauch, Plan de Cuques et Septèmes les Vallons.

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 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).

## **2. Enjeux et objectifs locaux du PDU**

Dans le bassin Marseille nord qui rassemble près de 220 000 habitants dont une part considérable vit dans le 8e secteur, les difficultés de mobilité du territoire y sont exacerbées.

La part modale de la voiture individuelle y est plus importante (51% contre 46% à l'échelle marseillaise), la part des transports collectifs n'est que de 15% et celle des modes actifs tous confondus de 33% (contre 40 % sur l'ensemble de Marseille, 41% sur Aix-centre).

De plus, de part la position géographique de notre secteur, marquée par la proximité immédiate avec le Grand Port Maritime de Marseille et avec deux autoroutes, la qualité de l'air y est médiocre.

Le PDU décline à ce niveau sa stratégie pour la période 2020 à 2030 avec les objectifs prioritaires suivants:

- Une mobilité adaptée aux pôles stratégiques.
- Faciliter l'accès aux pôles logistiques et le report modal.
- Le droit à la mobilité.
- Partager l'espace public.
- 5% de déplacements à vélo.
- +50% d'usages des transports.

## **3. Analyse du PDU par la mairie du 8e secteur**

Les orientations de la mairie des 15e et 16e arrondissements dans le domaine de la mobilité s'articulent autour de trois axes:

- Relier nos quartiers au centre de Marseille
- Connecter nos bassins de vie aux différents bassins d'emplois de la métropole
- Desservir nos zones d'activités

Si nous sommes satisfaits de voir ces priorités partagées par le PDU, nous sommes cependant très inquiets quant à leur réalisation concrète dans les dix prochaines années. En effet, derrière les objectifs il y a trop peu souvent la solution et derrière la solution trop peu souvent le financement.

Aussi, d'une manière générale, il est indispensable pour la mairie du 8e secteur que le PDU fixe un réel cap, arrête des solutions et les accompagne de financement. C'est la condition de la réalisation effective des projets et des objectifs.

Il est aussi surprenant et inquiétant de constater la quasi-absence de référence à des éléments de calendrier outre des dates hypothétiques d'échéances, fixées pour la majorité en 2030. Cette situation s'explique par un manque manifeste de hiérarchisation des projets.

Bien sûr, les différents schémas territoriaux et thématiques permettront une déclinaison en opérations, mais nous regrettons la superficialité du Plan de Déplacements Urbains.

En effet, 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 mairie du 8e secteur souhaite donc que des précisions soient apportées dans ce sens afin que les priorités soient nettement dégagées.

Ces dernières permettront aux territoires de se projeter et de structurer leur développement en fonction d'éléments précis sur la question centrale des déplacements et aux citoyens de bénéficier d'une lisibilité des programmes.

Si nous comprenons et partageons l'impératif de raisonner par bassin de vie, nous regrettons cependant un recours trop important au bassin de proximité pour le développement des projets. Ce choix limite les réponses structurantes à l'échelle métropolitaine et nous semble contraire au sens même d'un PDU qui a vocation à penser la modalité au-delà d'un périmètre géographique immédiat.

Outre cette remarque d'ordre général, nous estimons qu'un certain nombre de dossiers méritent des précisions et des modifications.

### **Tramway nord**

Le tramway Nord, tel que présenté dans le PDU, desservira 84000 habitants et emplois, en reliant La Castellane au centre-ville via Capitaine Gèze, Saint-Exupéry, Saint-André et les pôles économiques de la façade littorale.

Cette opération doit se réaliser en deux phases: Une première conduisant le tramway jusqu'au PEM Gèze et la seconde vers la Castellane.

La mairie du 8e secteur formule une nouvelle fois deux remarques sur ce projet:

- L'extension nord en phase 1 est trop limitée et il est difficile d'attendre au-delà du mandat actuel la seconde phase de prolongation. Nous demandons à ce que l'extension de la première phase soit prolongée jusqu'aux Abattoirs et l'école de la deuxième chance.

- Nous demandons une modification du tracé de la phase 2 tenant compte de l'impératif de mieux desservir la façade littoral. Nous proposons un trajet identique jusqu'au lycée nord et ensuite sur les axes suivants: Chemin de Saint Louis au Rove, Chemin Ruisseau Mirabeau, chemin du littoral, avenue André Roussin, la Castellane.

### **Bus B4**

Le Bus à Haut Niveau de Service B4 offrira une liaison de rocade rapide qui mettra en réseau les PEM majeurs de Gèze, Picon-Busserine, Frais Vallon et La Fourragère.

La mairie du 8e secteur partage l'objectif de cette ligne, à savoir relier le nord et l'est de Marseille sans passer par le centre-ville.

Cependant, nous regrettons la faible part du tracé en site propre. Sur 8km, seuls 4,4 sont en site propre. Cette proportion n'est pas de nature à assurer ni la fiabilité des temps de parcours ni la ponctualité des bus. Nous souhaitons une révision de ce projet afin de prendre en compte cet aspect fondamental pour le succès de cette future ligne.

## **Bus B2**

Le PDU prévoit le prolongement du bus B2 du vallon des tuves jusqu'aux Pôle d'échange multimodale qui a vocation à voir le jour aux Ayalades facilitant les accès notamment vers Aix-en-Provence et Vitrolles.

Si la mairie de secteur partage l'objectif et la volonté de prolonger cette ligne, plusieurs précautions doivent être prises afin d'en assurer le succès et la pérennité.

La première d'entre elles est d'assurer son prolongement à 100% en site propre. La métropole doit tenir compte de l'expérience du lancement de la ligne B2 et de ne pas rééditer les mêmes erreurs. Il s'agit d'un impératif et la condition préalable du développement de cette ligne.

La seconde est de traiter enfin la question de la surfréquentation actuelle de cette ligne. En effet, sans une action forte sur ce point, le prolongement ne fera qu'aggraver cette situation et conduira indubitablement vers le détournement des usagers de cette ligne de bus. La mairie de secteur demande donc que des engagements précis soient pris sur l'augmentation des cadences de la ligne B2.

La troisième est la localisation du PEM. En effet, aucune précision n'est apportée sur ce point fondamental. La mairie du 8e secteur a plusieurs propositions à formuler et souhaite donc être associée à cette réflexion. La même remarque peut être formulé sur le PEM de Saint André.

## **Desserte de l'hôpital nord**

Pour la mairie de secteur, la desserte de l'hôpital nord demeure la priorité absolue du développement des transports dans les dix prochaines années.

Pour atteindre cet objectif, la proposition de transport par câble du PDU n'est ni sérieuse ni réaliste. Il s'agit d'un mirage, d'une fable qui ne convainc personne.

Le transport par câble est coûteux et ne peut faire partie des priorités de la politique des transports. Ce mode de transport pose aussi des questions en termes de jauge. Pour la question de la desserte de l'hôpital et du flux de passagers envisagés, le transport par câble ne peut donc être une solution.

La mairie de secteur défend le prolongement de la ligne de métro 2 de la station capitaine Gèze vers l'hôpital nord. Il s'agit de la seule solution permettant de désenclaver ces quartiers et de les relier efficacement au centre de Marseille et au reste de la métropole via la gare Saint Charles.

La promesse d'une étude de ce projet pour 2050 est un signe manifeste de mépris de la métropole pour les habitants du nord de Marseille. Ces 7 kilomètres de métro, promis depuis longtemps, doivent être inscrits dans le plan de déplacements urbains et en devenir la priorité pour la période 2021-2030.

## **Transport maritime**

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).

La mairie des 15e et 16e arrondissements estime qu'il est nécessaire de développer ce mode de transport en élargissant l'offre vers les trajets domicile-travail durant l'ensemble de l'année.

L'argument du manque de rentabilité d'une telle ligne ne nous semble pas suffisant pour ne pas envisager son développement. Le transport maritime peut constituer une alternative sérieuse et rapide aux déplacements terrestres sur la zone littorale très utilisée et dans ce cadre démontrer toute son utilité.

### **Desserte des zones économiques:**

Sur ce sujet, la mairie du 8e secteur se félicite qu'un certain nombre de ses propositions soient intégrées au PDU. Nous pensons notamment à la création d'une nouvelle gare routière au GPMM au sein de la porte 4.

Nous déplorons cependant l'absence de solution pour la zone d'aménagement concerté de Saint André dans le 16e arrondissement. Ce périmètre regroupe de nombreux sièges sociaux (notamment le long de l'avenue Andrée Roussin). Il doit donc bénéficier de transports en commun adaptés permettant son développement.

### **Développement du vélo:**

Si nous saluons l'intégration d'itinéraire cyclable aux projets développés dans nos arrondissements, nous regrettons qu'ils soient uniquement pensés et construits autour des projets de transports en commun et trop rarement comme un réseau autonome.

Nous déplorons aussi que le réseau cyclable accompagnant plusieurs aménagements (notamment le projet du bus B4) soit une nouvelle fois prévu sur les trottoirs. Pour l'ensemble des projets nous demandons que les pistes cyclables soient installées sur la chaussée en site propre et protégé. Il s'agit d'une mesure de sécurité pour les cyclistes comme pour les piétons.

### **Tarifcation**

Dans nombre d'agglomérations et de métropoles des réflexions sont menées sur la gratuité totale ou partielle des transports en commun. La tarification constitue pour de nombreuses personnes et familles un obstacle à l'utilisation des transports collectifs. Nous souhaitons y mettre fin et que des solutions leur soient apportées.

Dans la continuité, la mairie du 8e secteur souhaite donc que la gratuité des déplacements des moins de 26 ans et des plus démunis soit inscrite à notre agenda et effective le plus rapidement possible.

Le même dispositif doit être envisagé les jours de pic pollution ou d'autres événements le justifiant.

### **Circulation**

Concernant la circulation et les projets évoqués dans le PDU la mairie de secteur a quelques remarques à formuler:

Concernant la requalification de quatre échangeurs autoroutiers, la mairie du 8e secteur est favorable à aller plus loin. En effet, nous considérons qu'un réel réaménagement est nécessaire, en premier lieu à l'entrée de l'a7 à Saint Antoine.

Concernant l'éventuel projet de limitation 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, la mairie de secteur est opposée à une solution aussi simpliste. Une logique de centre-ville ne peut s'appliquer à l'ensemble des secteurs de Marseille. La mairie du 8e secteur préconise de réserver les zones 30 aux seuls noyaux villageois et quartiers résidentiels.

De même, une coordination avec les communes limitrophes doit être menée pour une cohérence simultanée des limitations de vitesses entre les entrées et sorties d'agglomérations.

### **Conclusion:**

Comme évoqué tout au long de cet avis, le PDU souffre d'un manque d'ambition, comporte de nombreuses lacunes et ne semble pas en capacité de répondre aux besoins et aux attentes de notre territoire. Des améliorations importantes doivent être apportées afin de doter notre secteur et notre métropole d'infrastructures permettant son développement.

Deux projets dans le 8e secteur doivent devenir des priorités de la métropole Aix-Marseille Provence:

- Sur le tramway nord, le prolongement de la phase 1 jusqu'aux Abattoirs et l'école de la deuxième chance.
- La desserte de l'hôpital nord en métro.

L'évaluation du PDU revêt une importance de premier ordre et c'est pourquoi la mairie des 15e et 16e arrondissements souhaite y contribuer de manière active. Afin de contribuer à la bonne atteinte des objectifs fixés dans ce document, nous nous tenons à la disposition de la métropole Aix-Marseille Provence dans le travail qu'elle entreprend dans ce domaine.

Nadia Boulainseur  
Maire du 8e secteur de Marseille

