



Association métropolitaine RAMDAM

(Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille-Provence)

Enquête publique - Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Contribution de l'association RAMDAM

Métropole Aix-Marseille Provence

Un contexte inacceptable et invivable

pour les habitants, les piétons et les cyclistes

Le constat : congestions routières, bruit, stress et pollution de l'air

- Congestions routières quotidiennes qui génèrent du bruit et temps perdu : **35 000 heures perdues** chaque jour au niveau de Marseille.
- **52mn**, en moyenne, passées chaque jour dans sa voiture - 69% des personnes considèrent que l'accroissement des difficultés génère du stress
- **10 jours perdus** par an entre Aix et Marseille pour un automobiliste Aixois effectuant le trajet quotidiennement pour aller travailler à Marseille
- Marseille / Aix / Étang de Berre : agglomérations où l'air est le plus pollué, en grande partie, à cause des transports. **97 000 décès** imputables à la pollution de l'air en France. **2 500 décès** prématurés sur les Bouches-du-Rhône.

Le constat : précarité énergétique, inégalités sociales, modales et territoriales

- **La part des piétons** est importante (34%) mais les trottoirs sont inexistant, étroits ou

occupés par des voitures, des cars, des motos, des terrasses de café, ...

- Un nombre de cyclistes faible mais en constante augmentation malgré **une absence patente et persistante des aménagements** (pistes cyclables, parkings, ...). Lorsque des aménagements existent, ils ne sont pas, comme les trottoirs, respectés.
- **75%** des déplacements quotidiens font **moins de 8 kilomètres**, c'est à peine 25 minutes à vélo. Mais il y a un grave problème d'infrastructures, en clair, on risque, trop souvent, le vol du vélo ou l'accident de la route.
- Nombreux sont **les ménages sans voitures** (entre 17% et 60% de foyers selon les quartiers de Marseille, 23% sur le département de Bouches-du-Rhône et sur Aix-en-Provence) essentiellement pour des raisons financières.
- Une **réelle précarité énergétique** liée au coût des carburants et au coût global de la voiture (plus de 60 000 ménages résidant à la périphérie des pôles urbains du département)

- Pas encore de RER Métropolitain et pire, **régression de l'offre TER** (700/jour en 2015 – 540/jour actuellement sur la région) : réduction du nombre d'arrêts en gare d'Arenc Euro-Méditerranée, baisse du nombre de TER entre Aubagne et Marseille (moins 14), sur la Côte Bleue entre Miramas, Aix et Marseille, pas de TER le soir après 19h30 ou 22h30 selon lignes, ...)
- Selon le lieu d'habitation (quartiers, communes, lotissements, ...) : **absence de moyens de transports en commun** tard le soir, tôt le matin et le dimanche pour celles et ceux qui ont des horaires de travail atypiques ou simplement pour les loisirs, la culture, les achats, ... (par exemple Salon – 45 000 habitants : plus de TER après 19h50 et pas de car direct vers Marseille.).

Les externalités négatives sont nombreuses et coûteuse : accidents de la route, pollution sonore et atmosphérique, gaz à effet de serre ... Le coût sanitaire de la pollution de l'air sur le plan national est estimé à 100Md€. Quelle est l'estimation sur la Métropole ?

A cela s'ajoute **les coûts économiques**, (la perte d'attractivité pour les entreprises ou les cadres), sociaux (une mauvaise qualité de vie, une inégalité territoriale, ...) et environnementaux (réchauffement climatique, pollution, ...) qu'il conviendrait, également, d'estimer.

Etant donné ce contexte, **les priorités budgétaires** en faveur de mesures efficaces et durables doivent être prises et clairement identifiées par la Métropole.

« Vu le contexte invivable et le grand nombre de personnes concernées, vu les prérogatives et les compétences de la Métropole, des mesures fortes et rapides sont à prendre, en rupture avec l'actuelle situation. »

Il faut agir maintenant !

1. **Assurer le financement** des différentes propositions du PDU, ce qui n'est pas le cas actuellement.
2. Intégrer une ligne budgétaire, de **30M€ / an**, dédiée aux modes de déplacements actifs (piétons et vélos) dans **le budget 2021 de la Métropole**
3. **Prendre en compte l'efficacité environnementale** de chacun des modes de déplacements, y compris les coûts externes, afin d'encourager le report modal sur les plus vertueux.
4. Elaborer **un plan piétons métropolitain**
5. Le PDU est vu comme un système qui ne met pas l'utilisateur au centre du processus. **Le PDU doit servir l'utilisateur et non pas le contraire.**
6. **Afficher des objectifs de performance** pour le réseau tant en débit qu'en temps global de parcours.
7. **Elaborer un plan métropolitain des mobilités** intégrant, dès la 1^{ère} année de mise œuvre du PDU, des **contrats locaux de déplacements** issus d'une large concertation territoriale sur le

modèle de plans de déplacement d'entreprise ou interentreprises, en impliquant la société civile dont les associations.

8. Inclure dans le plan métropolitain des mobilités des mesures facilitant les mobilités pour **les personnes pouvant être en difficultés** : personnes à mobilité réduite, femmes (sécurité), jeunes ruraux (mise à disposition de véhicules partagés à 2 ou 4 roues électriques, aides au financement du permis ...), personnes âgées (accès au numérique) - mieux expliciter le lien avec transports.
9. Mettre en place d'un **Pass mobilité avec des tarifs sociaux**, sans discrimination géographique à l'image de la gamme tarifaire ZOU !
10. Simplifier et **rendre attractive l'offre tarifaire** des transports collectifs afin d'engager un véritable report modal.
11. Favoriser **la transversalité et la complémentarité** des trains et des cars entre les pôles urbains de la Métropole en évitant les ruptures de charge à Marseille et en pratiquant la polyvalence des titres train/car au-delà du seul abonnement travail.
12. Mettre en place une offre de transports collectifs **tôt le matin, tard le soir**, le dimanche et jours fériés
13. Assurer un cadencement soutenu de l'offre de transports collectifs sur **les corridors ferroviaires et routiers de la Métropole** avec une offre de rabattement sur les gares ferroviaires, routières et les pôles d'échanges multimodaux) permettant d'assurer une connexion avec l'ensemble des communes, des quartiers, des lotissements, des zones d'emploi et d'éducation.
14. **Harmoniser les horaires sur l'année : supprimer les "horaires verts" de la RTM** à Marseille, le flot de touristes palliant la baisse d'utilisation des services pendant les vacances scolaires (ex : Bus 83 et 19)
15. Accélérer **la réalisation des projets ferroviaires** prévus dans le contrat de projets 2015/2020 (dont la réouverture de la ligne métropolitaine Aix / Rognac-Etang de Berre) et le développement **des couloirs bus** sur les corridors routiers et autoroutiers, menant aux villes (Marseille et Aix en particulier), pour rendre les transports collectifs routiers plus rapides que l'automobile.
16. Engager **une véritable rupture dans le partage de la voirie** : donner aux cyclistes et aux piétons la part qui leur revient. Un nouveau partage est nécessaire, il fait rompre le monopole de l'automobile, le développement des modes actifs implique de leur offrir des itinéraires spécifiques et sécurisés (trottoirs aux normes 1,40m et des pistes ou bandes cyclables). Arrêter de les reléguer ensemble sur le même trottoir.
17. Engager une **véritable rupture dans la politique du stationnement** en libérant les trottoirs et les aménagements cyclables et en interdisant tout stationnement sauvage.
18. Engager une véritable **rupture en protégeant les piétons et cyclistes** avec la réduction de la vitesse des voitures et motos, en étendant les zones 30 sur l'ensemble des centres urbains et en réduisant à 50 km/h la vitesse sur les axes accédant aux centres urbains, en développant les zones piétonnes , les zones de rencontre (20km/h) et les voies vertes (piétons, vélos)..

19. **Communiquer aux entrées des double-sens cyclables, des zone 30 ou 20 ou de rencontre, en installant des panneaux pédagogiques** informant les automobilistes que les piétons et cyclistes sont prioritaires. A défaut, la répression des contrevenants devrait être envisagée.
20. **Accélérer** la mise en œuvre des lignes vélos sécurisées du **plan vélo métropolitain, augmenter son financement et rendre la concertation** naturelle, active et efficace. S'assurer ensuite de leur réalisation aux frais des maîtres d'ouvrage respectifs en prévoyant un suivi. Prendre en compte le schéma régional des véloroutes et voies et du schéma directeur départemental pour réaliser le réseau cyclable. Agir en faveur de la sécurisation des itinéraires cyclables dont ceux situés dans le cadre du partage de la voirie.
21. **Accélérer** la mise à disposition des **places de stationnement vélo sécurisées** dans les gares et lieux de l'intermodalité de la Métropole ainsi que dans les parkings voitures des villes pour les résidents ne disposant pas de garage avec un accès simplifié. **Favoriser les boxes individuels se fermant avec l'antivol du propriétaire du vélo.**
22. **Installer des abris vélos sécurisés dans tous les centres anciens**, les vieux immeubles n'étant en effet pas conçus pour héberger des vélos ou trottinettes dans les parties communes, et les syndicats de copropriété s'y opposant généralement. En installer aussi dans les immeubles gérés par es bailleurs sociaux.
23. **Etendre l'emport des vélos à bord des cars** sur toutes les lignes de cars interurbains y compris dans les cars à double étage de la desserte Aix-Marseille.
24. Développer et accélérer **la réalisation des différents Transports Collectifs en Sites Propres (TCSP)** dans les principales villes dont le Valtram et le développement du réseau de tramways à Marseille pour desservir Les Catalans, la Castellane, St Antoine, le lycée Jean Perrin, l'hôpital nord et la Rouvière. De même pour la création d'un BHNS entre le centre vile d'Aix, la zone d'activité des Mîles et le quartier de la Duranne.
25. Que la Métropole assure le développement et **la pérennité des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE), d'administrations (PDA), d'inter-entreprises (PDIE) et Plans de déplacements scolaires (PDES) et universitaires.** Concernant les Plans Locaux de Mobilité (PLM): ont-ils un caractère obligatoire ? Comment la Métropole assure la cohérence entre les différents PLM ? Que se passera-t-il s'ils ne sont pas mis en œuvre ?
26. Engager une réflexion collective sur une **fiscalité permettant une ressource dédiée** aux infrastructures de transports collectifs et modes actifs (y compris en expérimentant des péages urbains ou en rendant payantes les autoroutes d'entrées de villes).
27. Développer le **covoiturage et l'autopartage**, y compris accessible aux personnes exclues du numérique, grâce à des services téléphoniques par exemple.
28. Inclure les **nouvelles mobilités (micro-mobilité, mobilités électriques, trottinettes électriques)** dans la réflexion et la réalisation des aménagements cyclables. En effet, les **trottinettes électriques**, selon le code de la route, sont interdites de rouler sur les trottoirs et doivent emprunter les pistes cyclables quand elles existent.
29. Concernant les aménagements cyclables, **différencier clairement le flux des vélos du flux des piétons**, afin d'éviter les conflits d'usage, le stress et les accidents sur l'espace public.

30. Il est donc nécessaire que la Métropole AMP réalise **des aménagements suffisamment sûrs** (ex : zone 30, Zone 20, Zones de rencontres) ou **des pistes cyclables sécurisées suffisamment larges et distinctes des trottoirs** pour que les piétons puissent circuler sereinement sur les trottoirs et donner une place aux usagers de trottinettes électriques. Sur ces pistes cyclables sécurisées, un cycliste doit notamment pouvoir doubler un autre (ex : un vélo électrique doit pouvoir doubler un vélo mécanique, une trottinette électrique doit pouvoir dépasser un vélo, etc..). **Il est nécessaire et urgent d'accompagner et d'anticiper la progression positive et récurrente de ces modes actifs.**

31. Conclusion

A l'heure du changement climatique, de la pollution de l'air excessive, des économies d'énergie, des questions de santé publique (obésité, virus, maladies neurodégénératives, etc), tous les documents de planification prônent le développement des modes actifs (vélos et marche à pied). Ce PDU a beau en avoir intégré les principes, il le fait de façon minimaliste sans prendre suffisamment en compte le fait que **l'offre crée la demande**. Ce manque d'ambition (5% de part modale pour le vélo quand l'objectif gouvernemental est de 9%) va aggraver le retard de la Métropole en matière d'aménagements cyclables, qui est déjà de l'ordre de la trentaine d'années.

Nous souffrons cruellement du manque de volonté politique pour des aménagements cyclables sécurisés et le PDU n'est pas à la hauteur des besoins et des attentes.

Fait le 10 mai 2021 par l'association métropolitaine RAMDAM

associationramdam@gmail.com

Président : Jean Yves Petit

Portable : 0614899628

petitjeanyves@free.fr

L'association RAMDAM fédère les associations (ADAVA (pays d'Aix en Provence), Action Vélo (Pays d'Aubagne), Vélo en Ville, Vélo Sapiens, Coursiers Solidaires (Marseille), LVDE (Ouest-Etang de Berre), APROVEL (Pays salonnais), Utop Vélo (La Ciotat – Ceyreste), AESE (Septèmes les Vallons) qui agissent en faveur de l'usage du vélo et des modes alternatifs à la voiture pour être l'interlocuteur de la Métropole qui a la compétence transport et mobilité.

Ces associations « *se bougent les mollets et les méninges* » pour que la Métropole Aix-Marseille-Provence prenne en compte les besoins et les propositions des cyclistes et autres pratiquants de modes actifs et alternatifs dans ce nouveau territoire.

« Le vélo : bon marché, bon pour le moral et la santé, bon pour la planète et bien plus rapide qu'une voiture en ville »

