

## un projet routier à contre-sens de l'ambition affichée : réduire les usages de l'automobile et lutter contre l'étalement urbain

### 1/ Un manque de précision sur le projet

L'infrastructure qui sera réalisée à un descriptif sibyllin dans le projet de PDU de plus 300 pages. (p.120)

«Quand c'est flou il y a un loup»

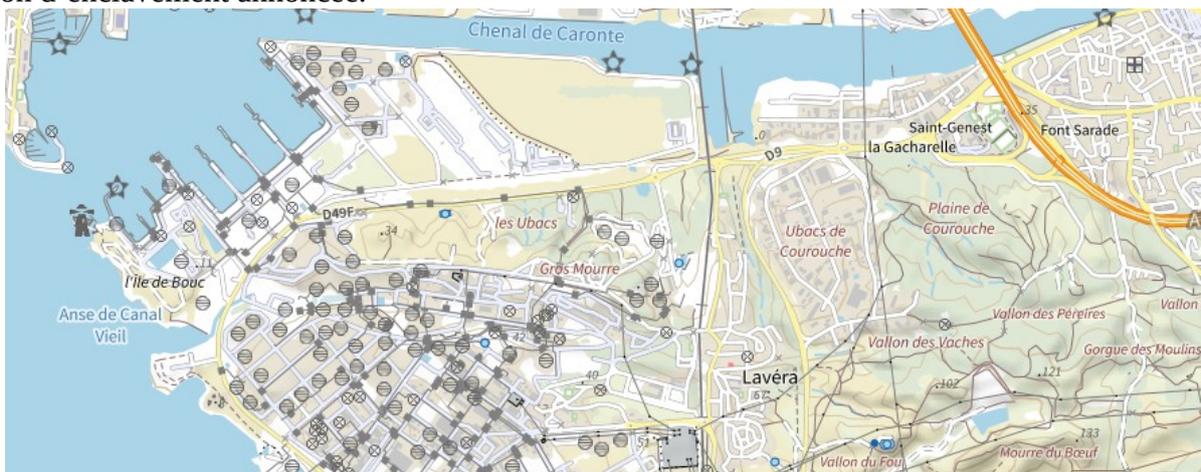
Améliorer la RD9 : c'est aussi améliorer l'usage des véhicules routiers.

#### **R14 AMÉLIORER DE LA RD9 À MARTIGUES**

Ce projet vise à poursuivre l'aménagement de l'itinéraire structurant depuis la côte bleue vers Martigues et le pôle industriel de Lavéra, répondant à un enjeu de désenclavement du site de Lavera.

### 2/ Un motif prétexte pour un objectif caché

La justification du projet estimé à 30 millions euros est l'enjeu de désenclavement du site de Lavéra : au regard du réseau actuel, l'accès du site via le réseau routier sur Martigues est plutôt aisé, loin d'une situation d'enclavement annoncée.



Au regard du réseau actuel, il semble que l'objectif recherché soit le bouclage autoroutier – voie express de ce secteur, et d'avoir une alternative à l'autoroute A55, de plus en plus saturée. Avec comme risque l'arrivée des PL, aujourd'hui absents, sur une route avec des pentes importantes.



Cette hypothèse de créer une boucle voie express est appuyée par le terme employé p121 : « grand axe interurbain 4 dans le prolongement du contournement autoroutier de Port-de-Bouc et de la liaison Fos-Salon.

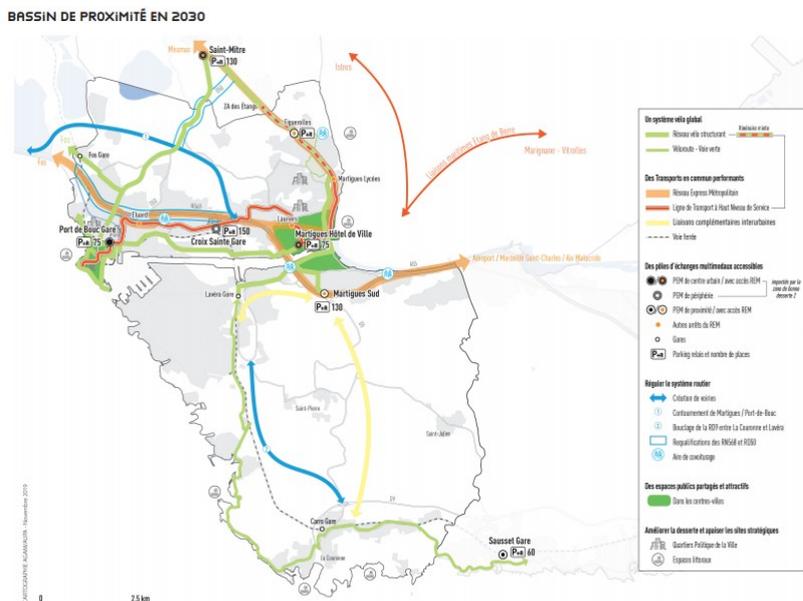


### 3/ Un appel d'air à l'usage routier

Alors qu'un des maux du territoire métropolitain est l'usage ultra-majoritaire du mode routier pour les déplacements avec un réseau autoroutier comme colonne vertébrale, créer le bouclage entre la voie rapide de la Côte bleue (D9) et l'autoroute A55, va créer un nouvel itinéraire routier de grande capacité, incitant à poursuivre l'utilisation des VL dans les stratégies personnelles de déplacement. La voie rapide de la Côte bleue a un trafic de 10.000 véhicules pour un capacité théorique 5 fois plus. Si ce bouclage se réalise, les points de saturation seront les 2 points de connexion avec le réseau autoroutier. Les gains seront vite perdus.

### 4/ Une incitation à l'étalement urbain

Les espaces à proximité des autoroutes et leurs échangeurs servent d'arguments aux promoteurs immobiliers : la proximité de l'autoroute permettant de relier rapidement des centres urbains et lieux d'activités ou ludiques. A contrario de l'objectif recherché de densifier l'urbain autour des pôles d'échanges de transports en commun. Il faut maintenir la caractère de « bout du monde » à cet espace qui contribue à la diversité et la qualité du territoire métropolitain, et lui éviter une urbanisation galopante banalisant l'espace.



## 5/ Réparer la balafre de voie rapide dans les espaces naturels du massif de la Nerthe

Si il y a une amélioration à mener, c'est l'effacement la coupure de la voie rapide dans le paysage et écosystème de cet espace naturel, en améliorant la transparence écologique.



Il faut refuser le projet de bouclage de la RD9 (poursuite la voie rapide) qui est en réalité un projet global de bouclage autoroutier aggravant l'ultra-dominance de l'usage des véhicules individuels dans les déplacements métropolitains.