



CIQ

**MADRAGUE DE
MONTREDON
LA ROSE
LA VERRERIE**

OBSERVATIONS A L'ENQUETE PUBLIQUE DU PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN

L'affichage du PDU

Le Plan de Déplacements urbains (PDU) prévoit, à horizon 2030, d'améliorer l'offre de transports en commun pour diminuer la part de la voiture et la pollution issue de la mobilité dans les 92 communes se trouvant sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence, Autorité Organisatrice de la Mobilité durable.

Le PDU « vise à développer un système de mobilité adapté aux spécificités du territoire, afin que chaque métropolitain dispose d'une solution de mobilité alternative à la voiture individuelle (vélo, transports collectifs, covoiturage, ...). »

Les 4 grands enjeux du PDU sont :

- Faciliter la mobilité pour faire de la Métropole Aix-Marseille-Provence une métropole attractive, fluide et accessible à tous
- Adapter les mobilités aux caractéristiques du territoire d'une métropole polycentrique aux densités contrastées
- Diversifier l'offre de mobilité en structurant la combinaison des modes de déplacement
- Améliorer les mobilités pour développer un cadre de vie remarquable et respirable

Le PDU se propose d'offrir, à plus de 90 % des Métropolitains, un accès aux transports collectifs, à un pôle d'échange multimodal (PEM) ou un parc relais en moins de 15 minutes.

L'analyse du PDU

Le CIQ de La Madrague de Montredon se félicite des nouvelles ambitions affichées par ce projet de PDU après avoir relevé que : (Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale Mrae)

« La métropole est l'une des métropoles les plus saturées d'Europe. Elle est aussi l'un des territoires objet de la récente condamnation de la France par la cour de justice européenne pour manquement à ses obligations relatives à la directive sur la qualité de l'air. Elle se caractérise par une utilisation très marginale du vélo, et par un réseau de transports collectifs en site propre peu dense, qui contraste avec la plupart des autres métropoles françaises.

Afin de répondre à cette saturation, d'améliorer la qualité de vie et de diminuer l'empreinte environnementale des transports, les principaux objectifs de ce PDU sont de limiter les déplacements en voiture (baisse de 11 points de sa part modale) et d'augmenter l'utilisation des transports en commun (plus 15 points de part modale, correspondant à + 50 % d'usagers) et des modes actifs (quintuplement de la part modale du vélo), mais également de diminuer la part de population exposée à des risques sanitaires dus à la pollution atmosphérique »

Malheureusement, à la lecture de celui-ci, l'ambition que MARSEILLE se hisse au niveau des grandes métropoles françaises et européennes en 2030 est déçue. (Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale Mrae)

« Le PDU dans sa forme actuelle manque encore d'ambition notamment en termes de réduction du nombre quotidien de véhicules sur le réseau routier et vis-à-vis des enjeux de santé publique. Le PDU apparaît par ailleurs peu précis, avec des déclinaisons à venir, sous forme de schémas sectoriels stratégiques et de plans locaux de mobilité qui devront renforcer encore, et non amoindrir, les ambitions de report modal et de prise en compte des enjeux environnementaux. Les projets inscrits au PDU ne font l'objet que d'une analyse environnementale très générale ; la MRAe recommande de compléter cette évaluation, notamment en matière de milieu naturel (continuités écologiques, Natura 2000 »

Les habitants "en périphérie" dont font partie ceux du littoral sud ne sont pas considérés dans ce projet de PDU.

C'est la raison pour laquelle le CIQ de la MADRAGUE DE MONTREDON LA ROSE LA VERRERIE entend porter à la connaissance de la commission d'enquête la position des habitants et riverains de son quartier voire du secteur.

Le quartier et les nuisances

Les quartiers de la Pointe Rouge, Montredon, Madrague de Montredon, Samena, l'Escalette, les Goudes, Cap Croisette et Callelongue situés sur le littoral sud de MARSEILLE, sont desservis par une seule route, d'environ 7 kms, qui se termine en impasse.

Cette route tout le long du trajet, change de nom : avenue de Montredon, avenue Madrague de Montredon, route des Goudes, boulevard Delabre.

La MADRAGUE DE MONTREDON LA ROSE LA VERRERIE se trouve après la Pointe Rouge et Montredon et le terminus du 19 à la sortie, avant l'accès au Mont Rose et au Parc National des Calanques.

Transmobilités document du 13/03/2019

« Mobilité Littoral Sud

Constat récurrent : circulation bloquée et dangereuse

Lors des week-ends de beau temps, ainsi que pendant les vacances scolaires, les déplacements des habitants du quartier, le retour des promeneurs et des touristes se soldent par un interminable bouchon entre Callelongue, et Pointe Rouge et au-delà pouvant durer 3 h, voire plus, contre un temps de parcours de 10 à 15 minutes en temps ordinaire, sur 7.1 kms !!

Les habitants et riverains doivent supporter depuis des années ces nuisances occasionnant des problèmes de sécurité et de santé : Aggravées par l'augmentation de la circulation passée de 19 000 voitures en 2008 à 28 000 actuellement. Et cela désormais de février/mars à novembre »

Ce qui engendre des difficultés d'accès pour les secours (ambulances, pompiers, police, ...), des accidents de personnes, des nuisances sonores, l'augmentation des incivilités et de l'agressivité, un risque sanitaire majeur : cette circulation dense voire bloquée accroît fortement l'émission de particules fines et gaz nocifs, le déménagement devenant la seule option possible pour les personnes sensibles (enfants, personnes âgées). Il est également de notoriété publique dans nos quartiers que des jeunes femmes enceintes ont décidé de déménager en centre-ville quelques semaines avant leur terme afin de ne pas mettre leur enfant et elles-mêmes en danger.

De plus, le projet de Boulevard urbain Sud – contre lequel les plus importantes associations environnementales de la Métropole sont mobilisées - auront pour effet un apport supplémentaire de voitures, aggravant encore les difficultés de circulation et de stationnement (dans le dossier d'enquête, ce boulevard est présenté comme accès au Parc national des Calanques !!!).

Les causes

Le problème de la circulation sur l'avenue de la Madrague puis de la Madrague de Montredon est récurrent depuis de très nombreuses années.

Ces quartiers ont toujours été embouteillés. Pour s'en convaincre, il suffit de se souvenir du panneau à l'entrée de la Vieille Chapelle, en amont, qui existe depuis plusieurs décennies : "route des Goudes, voie sans issue circulation et retour difficiles" !

Le littoral sud souffre de son enclavement, ainsi que de la saturation des routes et du stationnement anarchique, depuis plus de 20 ans. La configuration des lieux et l'évolution urbanistique du secteur ne permet pas d'organiser une autre issue.

C'est dire que tous les riverains, même depuis la Vieille Chapelle, subissent des embouteillages constants, agrémentés de nuisances sonores et de pollution aux particules très fines, les automobilistes laissant tourner leur moteur pendant plusieurs heures, en attendant dans les bouchons...

Les études du PDU démontrent d'ailleurs que 26% des habitants du centre ville sont en dessous des normes de qualité de l'air, et que le pourcentage est le même dans ce secteur, pourtant davantage ventilé ! Et il en est de même quant au gaz à effet de serre : 1048 g par habitant !

Il faut dire que l'aménagement du Port de la Pointe Rouge ; la seule mise à l'eau publique des bateaux sur le littoral sud et l'accès à Pastré et aux "plages" ont participé grandement à cet enfer.

Mais cette situation s'est aggravée depuis la création du Parc National des Calanques en 2012 qui, par sa publicité et sa beauté, attire désormais non seulement les marseillais et les habitants PACA, mais également les touristes du monde entier.

Trans mobilités 13/3/2019

« Les trafics ont globalement augmenté dans le secteur en raison de l'augmentation du nombre d'habitants et de l'attractivité plus importante du parc des calanques.

La mise en sens unique a probablement permis aux trafics d'augmenter. C'est un cercle vicieux : Saturation->amélioration-> augmentation->saturation

⇒La zone qui génère le trafic le plus important est celle qui se trouve dès le début du secteur : Pointe Rouge

⇒Les zones Goudes / Madrague génèrent un trafic finalement modéré. L'apport de ce trafic est la goutte d'eau qui fait déborder le vase, il ne peut pas s'écouler correctement car il se trouve en "bout de chaîne" alors que le trafic est déjà très élevé sur "la chaîne".

Trafics journaliers par sens

En hiver, le trafic est déjà de 20 000 véh/j (2x10 000) le long de la plage, alors que le trafic lié aux zones Goudes – Madrague est très faible : 5 000 véh/j (2x2 500)

Hausses de trafics en ETE

En été, le trafic est x1,3 le long de la plage mais correspond à un niveau très élevé : 27 000 véh/j (2x13 500).

Même s'il est x2 en été, le trafic lié aux zones Goudes – Madrague reste modéré : 11 000 véh/j (2x5 500). »

Trafics en Heure de Pointe du Soir 18h-19h AOUT 2018

La thrombose constitue un frein au bon fonctionnement des transports collectifs, le bus n°19 se trouvant englué dans les bouchons malgré un timide couloir réservé de 500 m de long. Quant aux bus de la ligne n°20 entre la Madrague de Montredon et Callelongue, leur capacité très limitée (à peine 20 personnes) et la fréquence des dessertes ne sont pas à la hauteur des enjeux.

Le PDU appliqué au quartier

Le moins que l'on puisse dire est que le PDU affirme sur cette partie du territoire sa volonté en deux paragraphes, page 190 mais elle n'est assortie d'aucune précision ni échéance de mise en œuvre.

« Le vélo est un enjeu majeur pour le bassin de proximité Sud de Marseille, compte tenu de la topographie favorable et de la dimension loisir très prégnante. Outre le long du Boulevard urbain Sud, et dans la poursuite de l'aménagement de la Corniche, des axes vélos sécurisés seront aménagés le long du littoral entre Les Goudes et le Vieux Port, le long de l'Huveaune jusqu'aux plages, des plages jusqu'à Sormiou, le long du tramway et le long du Bus+ B1 jusqu'à Luminy. »

« Le littoral sud de Marseille génère de nombreux flux de déplacements liés aux activités touristiques ou de loisir. Pour préserver le cadre de vie et garantir l'attractivité des sites, l'accès en voiture doit y être réduit au profit des modes actifs et des transports en commun. Les piétons devront pouvoir marcher sur des trottoirs libres de tout stationnement de voiture ou deux-roues motorisés le long du littoral. Une tarification zonale et systématique des parkings et du stationnement sur voirie permettra d'assurer la rotation des véhicules et de reporter une partie du stationnement du littoral et du Parc national des Calanques. L'emprise des parkings pourra être ainsi réduite en faveur d'aménagements paysagers, pour les modes actifs ou les transports en commun. »

Rien de précis sur l'offre de transport en commun, ni pour les riverains ni pour les "visiteurs"; rien de précis sur l'organisation des déplacements à vélos, ni même piétons. Quels aménagements pour des pistes cyclables sécurisées ?

L'usage de la voiture particulière dans le 8 et 9ème (59% de part modale) est nettement plus élevé que dans le centre (1er à 8ème sud, 28%). "Un objectif majeur du PDU, est de réduire à 50% la part modale de la voiture (p 12)". Cet objectif ne pourra pas être atteint si des mesures spécifiques ne sont pas prévues. Et ce n'est pas le BUS qui améliorera les choses !

Part des déplacements en transport en commun : 9% pour Marseille Sud. L'objectif d'augmentation de 50% d'usagers des transports en commun (porté globalement à 15% ne sera pas rempli dans le secteur, sans mesure spécifique).

Les pseudos solutions qui ne résolvent rien

1) Des doutes légitimes sur les intentions de la Métropole, confortés par l'article de la Métropole qui annonce (la Provence 15/5/2021) que l'accès aux calanques va être amélioré par la mise en place d'ici fin mai de plusieurs aménagements.

« Aux Goudes, il est ainsi prévu de déplacer le rond-point situé à Callelongue 250m en amont, au niveau du Belvédère. Des travaux de remise en état du parking Napoléon sont également annoncés tout comme l'installation de panneaux à message variable au niveau du David et de la Pointe Rouge afin de prévenir les automobilistes en cas de forte affluence et de les dissuader.

Un effort sera également réalisé sur les transports opérés par la RTM avec une augmentation de la fréquence de la ligne 20 (Madraque de Montredon - Callelongue) à partir du 31 mai. Un passage toutes les 15 minutes permettra de transporter plus de 100 personnes par heure chaque jour. La navette maritime Pointe-Rouge - les Goudes reprendra du service à compter du 29 mai et jusqu'au 29 août pour transporter une centaine de passagers par traversée.

Des arceaux à vélo seront également installés à l'entrée du Parc national afin d'inciter les personnes fréquentant le site à stationner leur voiture loin des calanques. Mi-avril, la majorité municipale du Printemps marseillais avait déjà annoncé l'installation de vélos en free floating ainsi que l'instauration d'une zone 30 pour réguler la circulation.

Enfin, la Métropole annonce que "d'autres aménagements seront réalisés prochainement à Luminy pour apaiser l'entrée du Parc des Calanques pendant l'été (amélioration et réaménagement du parking Kedge, mise en place de cheminements piétons sécurisés, arceaux vélos ...)".

Pour apporter une solution plus durable, la Métropole a prévu de lancer prochainement une étude pour "repenser le schéma d'accès au Parc national des calanques, via des aménagements plus qualitatifs qui prendront en compte les besoins des riverains et des visiteurs ».

A l'évidence la part belle est toujours faite à la voiture. « L'effort » de la RTM d'augmenter la fréquence de la ligne 20, qui dessert Madrague de Montredon/Callelongue est notoirement insuffisant en l'absence d'amélioration de la desserte du bus 19 qui part du centre ville et va, quand il le peut, jusqu'au terminus à la Madrague de Montredon. Imaginons le retour des visiteurs dans le Parc National des Calanques, arrêtés au niveau du terminus du 19, bloqués à nouveau dans les embouteillages!. La situation ne sera guère changée.

D'autant que ces embouteillages sont essentiellement provoqués la plupart du temps, en amont de la Pointe Rouge, et font remonter le bouchon jusqu'à Callelongue.

Et la limitation en amplitude horaire et en durée de mai à août des navettes maritimes et leur prix ne sont pas de nature à solutionner la mobilité.

2) Cette analyse est corroborée par les déclarations de la Présidente de la Métropole (post sur Facebook 07/03/2021) et du Président du Parc National des Calanques (Marsactu, 11/02/2021), voulant créer un parking sur le site LEGRE MANTE à la Madrague de Montredon, c'est-à-dire près du terminus du 19, au pied du Montrose, à l'entrée du PARC NATIONAL DES CALANQUES.

Donc il faudra venir avec sa voiture pour ensuite prendre le bus 20 ou les vélos placés non loin pour une belle promenade dans le Parc !!

La création de parkings ne constitue qu'un aspirateur à voitures, où qu'ils se trouvent.

C'est la raison pour laquelle le CIQ joint la **pétition et les 896 signatures** contre cette idée saugrenue.

Envisager des parkings "visiteurs" entre Pointe Rouge et Mont Rose serait néfaste sur la circulation (aspirateur à voitures) et difficilement justifiables vu le déficit existant pour les riverains.

Fermer de façon provisoire, dans l'urgence, à un endroit ou à un autre - sauf au début ou à la fin de cette unique route de desserte - impacte TOUT LE MONDE. Nous sommes liés.

3) Rappelons que sur le site LEGRE MANTE était exploitée une ICPE dont l'activité a généré une lourde pollution entre 1864 et 2009. Monsieur le Préfet et ses services sont en charge du dossier de dépollution par le propriétaire. Le coût est élevé.

Le site, à l'abandon depuis plus de dix ans, ne peut rester en l'état et doit faire l'objet d'une dépollution et d'un aménagement.

Contrairement à ce qui est allégué, il ne s'agira en aucun cas « d'un déferlement de béton ». Le projet devra impérativement respecter plusieurs points essentiels :

- Contribuer aux besoins de revitalisation du quartier sans le dénaturer : services publics, commerces de proximité ;
- Être soutenable pour le quartier, en termes de nombre de logements, de places de parking et de capacité des équipements publics : voiries d'accès, réseau d'assainissement,
- Prendre en compte l'aspect patrimonial et historique du site, en partenariat avec le Parc national des Calanques ;
- Assurer la sécurité sanitaire de la population pendant les travaux de dépollution et de construction, sous le contrôle des services de l'État ;
- Avancer en concertation avec tous les acteurs et création d'un Comité de Suivi de Site

Ainsi cette dépollution va nécessiter une urbanisation que la population appelle de ses vœux tout en surveillant attentivement son ampleur et ses caractéristiques.

Nous ne serons plus obligés, ni les habitants de Samena et de l'Escalette de prendre la voiture pour aller à Engalière ou à la Pointe Rouge retirer de l'argent, se rendre dans les commerces de proximité (boucher, coiffeur...) qui malheureusement n'existent plus ici ou chez le médecin ou à la pharmacie.

Une étude est à faire pour comptabiliser la circulation des voitures qui arriveront et toutes celles, de Callelongue à MADRAGUE DE MONTREDON LA ROSE LA VERRERIE qui ne circuleront plus jusqu'à la pointe rouge en raison de petits commerces de proximité, crèche, poste...

Décider ou proposer de créer un parking sur le site Legré Mante, dont la dépollution est indispensable, est donc totalement contre productif. Si les véhicules sont arrêtés bien en amont du secteur, les visiteurs seront incités à prendre les transports en commun, et la route sera allégée, et les transports collectifs respecteront leurs heures de trajet.

- 4) **Par contre que certains proposent « au Mont Rose où se situerait la Maison du Parc (point de fixation et belle vue sur la rade de Marseille). En face, la possibilité de musée, d'espace ludique à Legré Mante », est générateur forcément de véhicules et d'allers venues incessants contre productifs.**

- 5) **De même c'est encore faire la part belle aux véhicules que d'imaginer fermer l'accès au PARC NATIONAL DES CALANQUES dès la sortie de la MADRAGUE DE MONTREDON LA ROSE LA VERRERIE, en créant au besoin un « rond point de rebroussement »**

La configuration des lieux démontre que la seule route qui va de la Vieille Chapelle à Callelongue n'est en réalité ni plus ni moins qu'une route en impasse. C'est dire que la fermer, à quelque niveau que ce soit, ne règlera rien.

Si on laisse les visiteurs s'aventurer à quelques mètres de l'entrée du Parc, il y a fort à parier que, si près du but, ils ne partiront pas, et se disperseront dans les petites rues avoisinantes du quartier de la Madrague de Montredon, de Montredon, de la Grotte Roland et sur le parking "chez Dédé". Ces quartiers sont à environ 15 mn à pied du terminus 19 et de l'entrée du Parc. Ils se gareront n'importe comment dans nos rues étroites. Les conditions de vie des riverains seront plus affectées qu'actuellement.

Alors que le stationnement est déjà déficitaire de plus de 60 % à la Madrague ! D'où les demandes d'obtention de places réservées exclusivement pour les résidents du noyau villageois sur LEGRE MANTE.

Prenons l'exemple de Cap Croisette fermé récemment par une barrière. Les voitures y accèdent et s'entassent devant au point que les conducteurs ne peuvent même plus manœuvrer pour repartir...

Et encore s'agit-il d'un lieu plus restreint que notre quartier.

Et comment gérer le retour des véhicules refusés ou rentrant chez eux ?

On peut facilement augurer que cela ne changera pas grand-chose et que la situation catastrophique que connaissent les habitants du secteur persistera ou même empirera.

- 6) **Enfin la ZTL, qui est une alternative intéressante, n'implique pas la création de parking relais depuis la Vieille Chapelle jusqu'à Callelongue mais une limitation de l'accès aux riverains et leurs ayants droits.**

La configuration des lieux montre que la seule route qui va de la Vieille Chapelle à Callelongue n'est en réalité ni plus ni moins qu'une route en impasse. La fermer, à quelque niveau que ce soit, en agglutinant les véhicules à un

endroit, quel qu'il soit, ne règlera pas le problème. Et la création d'un parking relais, même en amont, par exemple au boulevard Jourdan-Barry, constitue également un aspirateur à voitures.

ALORS QUELLES PROPOSITIONS ?

A. Nous ne voulons pas être sacrifiés par une sanctuarisation du Parc National des Calanques à notre détriment.

Certes, il faut préserver notre richesse écologique et nous y participons. Cependant, il ne faut pas non plus oublier qu'à la création du Parc, des habitants et des quartiers anciens étaient déjà préexistants. D'où son appellation de parc périurbain.

Le règlement des problèmes engendrés par les déplacements n'a pas pour objet exclusivement de favoriser la visibilité du PARC NATIONAL DES CALANQUES. Il faut prendre en considération les intérêts des habitants et traiter dans ce sens avec le Parc National des Calanques afin de solutionner les problèmes rencontrés par les habitants, vu les dangers que représente cette congestion en termes de secours, terre ou mer, ou d'incendie par exemple.

Nous approuvons que le Parc mette en œuvre une politique "Life habitats calanques" pour préserver la faune et la flore, s'insurge contre les stationnements illégaux et souhaite une restriction de la circulation. (Cf. barrière du Cap Croisette.)

Mais le Parc National et la Métropole ne sont pas à une contradiction près en voulant réhabiliter le parking Napoléon au dessus des Goudes au profit des visiteurs, et revoir le schéma d'accès au Parc National des Calanques, dont pourtant le travail est déjà ancien et qui n'a jamais été mis en application.

L'incohérence ressort également du désir d'avoir voulu créer un restaurant éphémère au pied du Mont Rose, ou d'avoir même envisager un restaurant de 1000 m², 310 couverts, au Belvédère, à l'Escalette, c'est à dire en cœur de Parc !! La mobilisation a été exemplaire pour s'y opposer et obtenir le rejet d'une telle incongruité.

B. Le PDU ne mentionne pas les propositions actuelles de la création d'une zone à trafic limité (ZTL).

Créer une zone à trafic limité, comme à Madrid mais aussi dans des villes italiennes, avec contrôle d'accès par des lectures automatiques de plaques d'immatriculations au niveau du rond point Jourdan Barry, permettant ainsi d'alléger la circulation, tout en conservant l'accès pour les riverains, travailleurs, invités, clients de magasins et restaurants.

Cette dernière est destinée essentiellement à ne permettre la circulation sur cette voie, que des riverains et de leurs ayants droit selon des modalités à déterminer. Comme par exemple le système de macarons existants pour les résidents du centre ville, faciles à mettre en œuvre et peu onéreux.

C. Les pistes de réflexion pour améliorer la circulation et le stationnement

L'augmentation de l'offre de transports en communs, de façon significative, n'est pas précisée dans le PDU soumis à enquête publique. Et cela est particulièrement regrettable. D'ailleurs, nous nous interrogeons car il semble que ces propositions étaient déjà contenues dans le PDU antérieur, et que l'évaluation des résultats n'a pas été portée à notre connaissance.

Actuellement ce qui caractérise les bus RTM 19 et 20 c'est la rupture de charge en raison des blocages, embouteillages et retards ou suppressions.

Nous demandons :

- Chaque été de juin à août la ligne de bus 19 qui relie Castellane à la Madrague de Montredon change ses horaires et déplace son lieu de départ au rond-point du Prado (entre 11 h et 21 h) en raison de la forte affluence

des vacanciers vers les plages..IL serait souhaitable que le 19 garde son départ initial de Castellane à la Madrague de Montredon toute l'année et non pas du rond-point du Prado Le trajet permanent jusqu'à Castellane permettrait aux habitants de nos quartiers sud d'atteindre plus directement le centre-ville.

- Augmenter ses horaires et ses rotations, notamment les week end, les vacances et fêtes. Il faudrait une certaine continuité d'horaires entre bus et métro. Il faudrait connecter un maximum de lignes de bus avec les terminaux métro et tramway. Par exemple, les trains SNCF arrivent souvent en soirée, sans moyen de transports en commun possible en sortant du métro.
- Pour les usagers « visiteurs » souhaitant accéder aux plages, conserver les lignes complémentaires (19B, et toutes les variantes : 19 Vieille-Chapelle, 19 Pointe-Rouge, 19 Pointe-Rouge port, 19 Pastré) au départ du Rond Point du Prado pour desservir les arrêts jusqu'au parc Pastré
- Mettre en place une ligne « Jet 19 » desservant Castellane, Rond-point du Prado et un nombre limité de stations sur le littoral, sans desservir les arrêts « plages », pour éviter que le bus ne soit pris d'assaut par les plagistes et donc affiche complet pour les habitants des quartiers du littoral sud avec terminus au niveau de la table d'orientation de Callelongue
- Organiser un partenariat avec la Métropole, la RTM et les parkings du centre ville notamment. L'ineptie de cette situation réside dans le fait que ce bus ne démarre pas de plusieurs arrêts autres que Castellane et Rond Point, notamment au plus près des sorties de métro gare saint Charles, vieux port ou Dromel et de parkings déjà existants en centre ville pour inciter les visiteurs à laisser leurs véhicules bien en amont.

Il est clair que si le 19 part de Dromel ou du Vieux Port ou de la gare Saint Charles, les résidents et visiteurs pourront plus facilement le prendre en sortant du métro ou des parkings déjà existant tout proches (vélodrome, Bonneveine, etc...) Ces parkings sont libres les week ends.

Le forfait payé au parking servirait pour monter dans le bus, avec les personnes voyageant dans le même véhicule.

- Assurer un service de nuit pour les lignes de bus 19 et 20 afin de pouvoir rentrer chez soi du centre ville ou inversement
- Le bus 20 n'a que 30 places, assises et debout, et dessert la Madrague de Montredon à Callelongue. Très régulièrement les chauffeurs ne peuvent pas faire monter dans leur véhicule les personnes qui depuis Callelongue ou les Goudes souhaitent regagner la Madrague de Montredon.
- Augmenter les rotations de la ligne du bus 20. Rallonger l'itinéraire du bus 20 et le faire venir jusqu'au débarcadère de la navette maritime à la Pointe-Rouge, afin d'offrir une liaison avec les navettes maritimes et les bus BHNS. Ce bus ne marquerait aucun arrêt entre la Pointe-Rouge et la Madrague, mais seulement depuis la Madrague de Montredon pour desservir les calanques (Samena, Escalette, Les Goudes, Callelongue)
- Utiliser de bus électriques générant moins de nuisances sonores et de pollution dans ces quartiers typiques aux rues étroites
- Faciliter de la circulation des piétons, vélos et autres engins de déplacement personnel, avec des aménagements spécifiques partout où cela est possible : mettre en place un réel réseau de pistes cyclables notamment sur le littoral (entre la Corniche et Callelongue), stations de vélo en libre-service réparties sur le littoral, itinéraires piétonniers,
- Rallonger la ligne 47 jusqu'à la Madrague de Montredon. Elle dessert le centre d'urgences Ultramed avenue de Hambourg, le centre commercial, les commerces, le bureau de poste, la médiathèque de Bonneveine, la piscine municipale de Bonneveine (ouverte le dimanche), les commerces du quartier de Mazargues, l'obélisque de Mazargues (pour la correspondance vers la ligne B1 [domaine de Luminy & les sentiers de randonnée et la

correspondance de la ligne M8 [Cassis] La ligne dessert des arrêts qui permettent de rejoindre à pied une partie des services de l'hôpital de Ste Marguerite.

- Réguler ou restreindre les flux automobiles « visiteurs » en fonction des jours et heures via des solutions techniques de filtrage innovantes et souples.
- Créer, sur l'emprise du B.U.S. – en supprimant les voies de voitures -une liaison par BHNS ou tramway entre le littoral et La Gaye, en correspondance avec les prolongements métro et tramway

Il faut aussi mettre fin au modèle marseillais dont la spécificité est que seule les stations de métros et quelques arrêts de bus situés dans l'hyper centre, soient desservies simultanément par plusieurs lignes de bus. Ce modèle archaïque favorise la rupture de charge et décourage finalement l'utilisation plus intense des bus par les usagers. Il faudrait tout au contraire que plusieurs lignes de bus, aux destinations très différentes, empruntent conjointement certains axes pour favoriser les déplacements des usagers en transports en commun.

- Les navettes maritimes qui desservent la Pointe-Rouge et les Goudes sont une excellente alternative à cette problématique, puisqu'elles déposent leurs passagers à proximité de nombreux sentiers de randonnée qui mènent vers le cœur des massifs forestiers du Parc National des Calanques depuis la campagne Pastré ou le village des Goudes.
- Renforcer les navettes maritimes Vieux-Port – Pointe Rouge avec plus de rotations, 7/7 jours en période basse, d'octobre à mars pour les usagers habitués et salariés des amplitudes annuelles élargis, une desserte des Goudes d'octobre à mars
- Renforcer la fréquence et de la capacité des navettes entre le Vieux Port, Pointe Rouge et les Goudes, avec mise en place d'une tarification « familles » et extension de la période d'activité.
- Création d'une nouvelle cale de mise à l'eau sur un autre site du littoral sud, supprimant ainsi des voitures tractant des bateaux sur cette « avenue » saturée.
- Verbaliser très régulièrement et ou mise en fourrière des différents stationnements gênants, dangereux, interdits, abusifs le long du chemin des Goudes, depuis la Madrague de Montredon jusqu'à Callelongue. Envisager des opérations coup de poing médiatisées
- Obtenir des espaces de stationnement réservés aux résidents
- Obtenir des macarons afin que les agents verbalisateurs puissent différencier un résident d'un visiteur.
- Mettre en place une très importante opération de communication pour éradiquer les stationnements gênants, dangereux, interdits et abusifs le long du chemin des Goudes, depuis la Madrague de Montredon jusqu'à Callelongue (notamment aussi via les panneaux d'information lumineux).
- Associer le PARC NATIONAL DES CALANQUES à la communication sur la nouvelle réglementation du stationnement et les sanctions encourues
- Utiliser les panneaux lumineux informatifs disséminés partout en ville et autres application et canaux pour informer sur l'état du taux de remplissage des espaces de stationnement le long du chemin des Goudes, depuis la Madrague de Montredon jusqu'à Callelongue, afin d'informer les automobilistes de la possibilité ou non, de stationner. Et les informer du risque de mise en fourrière.
- Signalétique au sol, à l'entrée des noyaux villageois et signalétique adaptée et lisible de tous les usagers (interdiction de stationnement, vitesse transports en commun...