



Contribution de la mairie des 2^{ème} et 3^{ème} arrondissements de Marseille à l'enquête d'utilité publique du Plan de Déplacements Urbains d'Aix Marseille Provence Métropole.

La mairie du 2^e secteur s'associe entièrement à l'avis émis par le Conseil Municipal de Marseille le 5 octobre 2020 dans sa libération n°20/0418/EFAG / DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE VILLE DURABLE ET EXPANSION - Avis de la Ville de Marseille sur le plan de déplacement urbain de la Métropole Aix-Marseille Provence.

En complément de cet avis, la mairie du 2^e secteur de Marseille souhaite émettre une contribution sur différents points traités dans le PDU qui concernent particulièrement les 2^e et 3^e arrondissements de Marseille.

Est annexé à la présente contribution le rapport n°21/43/2S voté par le Conseil d'arrondissements du 2^e secteur de Marseille le 18 mai 2021 : « Vœu concernant le projet d'extension de tramway du Boulevard National à la Belle de Mai ».

Créer une extension du tramway de National à la Belle-de-mai

“L'ensemble des projets de transport à haut niveau de service et de Vélo désenclavera la très grande majorité des quartiers de la politique de la ville marseillais. Pour assurer une équité territoriale et sociale entre tous les habitants de la Métropole, les conditions d'accessibilité aux transports collectifs seront harmonisées.”

Extrait du PDU d'Aix Marseille Métropole.

Le projet actuel de PDU n'est pas à la hauteur de cet objectif, notamment en ce qui concerne le 3^{ème} arrondissement de Marseille. La seule réponse apportée à ce jour au besoin urgent de transports sur ce territoire par le PDU est une ligne de tramway, jugée non prioritaire, au simple état "de réflexion". Dans le meilleur des cas, à l'horizon 2035-2040.

Sans mise en œuvre de ce projet, l'engagement du PDU de permettre aux citoyens d'accéder à un THNS à moins de 500 mètres à pied ne sera pas tenu. Aujourd'hui, une personne résidant place Cadenat (Belle-de-mai, 13003) est à 1,3 km (16 minutes à pied) d'une station de tramway et à 1,6 km (20 minutes) d'une station de métro. Dans le 3^{ème} arrondissement, plus de la moitié des ménages n'a pas de voiture¹, et seule 55% de sa population est à moins de 500 m d'un tram ou d'un métro, là où la population du 1^{er} arrondissement est couverte à 100% et celle du 2^{ème} arrondissement à 85%. Alors que les transports en commun sont rares, les habitants du 3^{ème} arrondissement, utilisent proportionnellement davantage les transports en commun que ceux de ces arrondissements limitrophes.

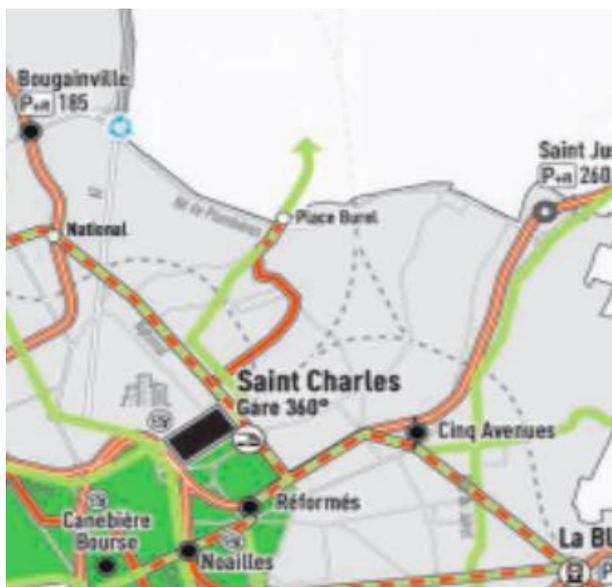
Ce projet a toutes les raisons d'être un enjeu prioritaire : les indicateurs socio-économiques de ce territoire (taux de pauvreté de 53% de la population, près de 9 000 demandeurs d'emplois, etc.)

¹ 11 500 ménages. Source AGAM. <https://www.agam.org/wp-content/uploads/2021/04/2e-Secteur-PDS-web.pdf>



ne laissent aucun doute sur la nécessité d'y investir. Le besoin de transports en commun est avéré. Le projet affiche un indicateur d'usage parmi les plus élevés des projets de construction de transports lourds prévus dans le PDU et un indicateur de coût très largement inférieur aux autres projets prévus à Marseille.

Outre le service public rendu aux habitants du Centre-Ville et du 3^{ème} arrondissement de Marseille, ce projet permettrait également de commencer à recoudre la ville en démarrant une liaison entre le centre et les quartiers nord. En effet, cette voie de tram pourrait dans un deuxième temps être prolongée vers les 13^{ème} et 14^{ème} arrondissements dans lesquels les transports en commun font également cruellement défaut.



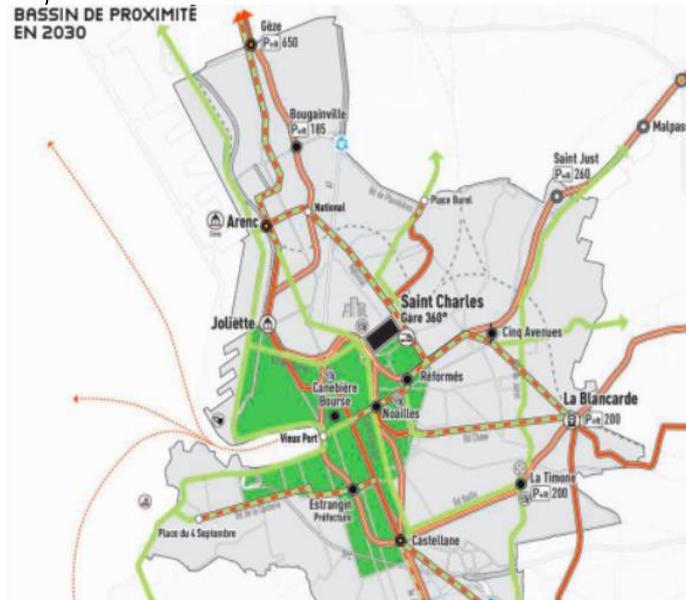
La mairie du 2^e secteur demande donc à faire de la construction d'un transport lourd dans le 3^{ème} arrondissement une priorité. Quel que soit le tracé qui sera finalement retenu, l'urgence est à l'accélération du calendrier de ce projet. Ce secteur de la ville étant déjà très en retard en matière de transports en commun, il est aujourd'hui nécessaire de déconnecter le lancement de ce projet de l'enterrement des voies de la gare Saint-Charles et du programme Quartiers Libres, dont les échéances sont bien trop lointaines.



Faire de la place pour les vélos

La prévision du PDU en matière de création de voies cyclables n'est également pas à la hauteur des enjeux dans le 3^{ème} arrondissement : seule la création de deux voies sont envisagées. La création d'une voie cyclable reliant Saint-Just à Bougainville en passant par le Boulevard de Plombières permettrait de créer une boucle quasi continue Joliette - Castellane - Blancarde - Saint-Just - Bougainville tout en requalifiant le Boulevard de Plombières qui contribue actuellement à l'enclavement du 3^{ème} arrondissement.

Projet actuel du PDU :



Proposition de la mairie de secteur d'ajout d'une voie cyclable structurante reliant Saint-Just à Bougainville :



Des voies secondaires devront également venir desservir l'ensemble des quartiers du 3^{ème} arrondissement (Belle-de-mai, Saint-Mauront, Saint-Lazare, La Villette).

Le réseau des stations de vélos en libre-service doit également être déployé de toute urgence dans le 3^{ème} arrondissement, celui-ci ne disposant actuellement que de deux stations pour 50 000 habitants...



Maîtriser le stationnement sur la voie publique

L'Agam estime que 6 426 voitures stationnent sur la voie publique dans le 3^{ème} arrondissement. La saturation des voies publiques du secteur, notamment la nuit, témoigne du besoin d'espaces de stationnement pour les résidents. La création de parkings en bordure des lieux de vie de la population est primordiale pour retrouver un espace public apaisé.

Garantir une mobilité pour tous et toutes

Le 2^e secteur de Marseille, et le 3^{ème} arrondissement en particulier accuse un retard majeur en matière d'accessibilité des transports. Les bus, bien souvent seuls transports en commun disponibles, ne sont que très rarement accessibles aux PMR. Aucun tramway ne dessert l'arrondissement et les 2 seules stations de métro (National et Désirée Clary) ne sont pas équipées PMR. Il n'existe donc aucune solution de mobilité pour les PMR en dehors de "Mobimétropole" ouvert uniquement aux personnes détentrices d'une carte d'invalidité présentant un taux d'invalidité d'au moins 80%. Pour tous les autres, aucune solution n'est proposée.

La mairie du 2^e secteur demande à ce que la mise en accessibilité des stations de métro du secteur soit programmée. Elle sera également attentive à la mise en œuvre de travaux d'accessibilité sur les lignes de bus desservant actuellement le territoire.

Le lancement du projet de tramway National-Belle de Mai doit également permettre d'apporter une réponse à cet enjeu.

Il est demandé à ce que des bornes de charge électrique soient déployées dans le secteur, le 3^{ème} arrondissement ne disposant pour l'heure que d'une seule station contre neuf dans le 2^{ème} arrondissement. Ces bornes devront être adaptées à la recharge des fauteuils roulants électriques pour accompagner les PMR dans leur autonomie et leur permettre ainsi de gagner en distance de déplacement.

"La tarification solidaire, basée sur le revenu et non pas sur le statut, mise en place dans plusieurs réseaux en France, sera étudiée"

Extrait du PDU d'Aix Marseille Métropole.

La mairie de secteur attachera une importance particulière à cet engagement et demande la création d'un tarif d'abonnement réduit au réseau RTM pour toute personne allocataire des minimas sociaux. Une des treize agences de la mobilité prévues dans le PDU devra être installée dans le 3^{ème} arrondissement.

Marseille, le 20 mai 2021

Anthony Krehmeier
Maire du 2^e secteur de Marseille

