

Des alternatives au tout routier pour mieux respirer et mieux vivre dans la Métropole Aix-Marseille-Provence

La **qualité de vie des citoyens** autant que la **préservation de l'environnement** méritent d'être au centre des réflexions en matière de mobilité, sans parler de son lien avec l'emploi et l'économie des territoires. Les associations signataires demandent à la Métropole de **mettre en œuvre sans attendre des actions efficaces** pour :

- limiter les émissions de gaz à effet de serre et le réchauffement climatique
- réduire drastiquement les émissions sonores et de polluants : oxydes d'azote et particules fines
- garantir le droit à la mobilité pour toutes et tous.

Elles insistent sur l'**importance de la concertation, de l'appropriation du PDU par tous les acteurs**, et de l'articulation avec les Plans de mobilité d'entreprises (et autres entités de plus de 100 salariés), la **compatibilité** avec les Plans d'aménagement de développement durable (PADD) des différents schémas et plans d'urbanisme, avec le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPEB).

Elles réfutent par avance un PDU métropolitain qui serait **régressif** par rapport aux PDU actuels du Pays d'Aix et du territoire de Marseille-Provence, ou qui ne comporterait aucune **planification** explicite.

Le rail comme colonne vertébrale des déplacements massifs, rapides et fiables

Des voies ferrées existent, qui permettent de transporter beaucoup plus de voyageurs que les autoroutes en polluant moins, et méritent d'être mieux exploitées :

- **des RER fréquents** reliant Salon à La Ciotat, Pertuis à Aubagne et La Bouilladisse, *via* la gare de La Blancarde au potentiel sous-exploité (dans l'attente de la gare souterraine de St-Charles)
- **des trains légers et fréquents** sur la voie ferrée existante desservant la Côte Bleue et L'Estaque, avec des arrêts à la Belle-de-Mai, l'hôpital européen, St-André, ...
- **la ligne de tramway T3** prolongée dans les quartiers nord et sud de Marseille, comme une étape vers un projet plus ambitieux (voir plus loin)
- la réouverture des voies ferrées Aix – Rognac et Gardanne – Trets
- la possibilité d'emprunter les TGV entre Marseille et Aix avec le Pass Métropolitain.

Cars, bus, transport à la demande, autopartage et vélos à toutes les stations

A chaque gare, chaque station de tramway et de métro, un véritable **pôle d'échanges multimodal** avec :

- des bureaux partagés, des commerces de base
- des **vélos-taxis** électriques, des véhicules en **autopartage**, une aire de dépose et de covoiturage
- du stationnement sécurisé pour les vélos, des cheminements piétonniers agréables
- de **vraies correspondances organisées** avec des cars, des bus, du transport à la demande.

Cars et bus doivent circuler le plus possible sur **voies réservées** et bénéficier de priorités aux feux tricolores. En complément des lignes régulières, le **transport à la demande** doit irriguer tout le territoire de tôt le matin à tard le soir tous les jours de l'année.

L'**intermodalité** doit aussi se traduire par :

- l'extension du **ticket unique intermodal** (Pass métropolitain) à tous les publics : jeunes, personnes âgées ou à faibles ressources, groupes et familles, touristes et ticket-jour, et l'extension de la gratuité à titre expérimental en certains lieux et certaines périodes (fêtes ...)
- un **site Internet amélioré** (cf. site RTM) indiquant tous les trajets intermodaux possibles pour aller d'un point à un autre, et tous les retards et aléas en temps réel
- une **accessibilité** (y compris du métro) aux personnes en situation de handicap

- la possibilité d'**emporter son vélo** dans les cars, le train ; et dans le tramway en dehors des heures de pointe.

Vélo, EDP et marche à pied pour les déplacements de proximité

La grande majorité des déplacements font moins de 3 km : ils doivent pouvoir être effectués **en sécurité** à pied, à vélo ou grâce aux nouveaux engins de déplacements personnels (EDP= trottinette, gyropode) :

- **libérer les trottoirs** et les places piétonnes du mobilier urbain gênant, de toute circulation et de tout stationnement d'engins de déplacement, personnel (EDP) ou motorisé
- **mettre en continuité les aménagements cyclables**, créer ainsi de grands itinéraires urbains, se donner les moyens de mettre en œuvre le **plan vélo métropolitain**
- **démultiplier les maisons du vélo** et autres ateliers participatifs d'aide à la réparation des vélos
- **étendre les zones 30** (et même les zones partagées) à tous les centres-villes et noyaux villageois, et réduire à 70 ou 50 km/h la vitesse sur les axes principaux

Une circulation automobile plus encadrée, plus responsable, plus propre

Plus de trains, de cars, de bus, de tramways ou de métro, c'est plus de monde dans les transports en commun. Plus d'aménagements cyclables et de parkings à vélos sécurisés, c'est plus de monde à vélo. Plus de routes et de parkings, c'est plus de voitures.

- **Plus un kilomètre de routes, plus un parking public ne doit être construit**, sauf en remplacement de voies de circulation ou de places de stationnement supprimées par ailleurs, avec une priorité aux parkings-relais près des gares et stations de métro et de tramway
- **La réglementation du stationnement doit être cohérente** : les parkings souterrains ne doivent pas être plus chers que le stationnement sur voirie, et être accessibles aux riverains (tarif résident)
- **La transformation possible des contraventions en abonnement au transport public**
- **La vignette Crit'air**, bientôt obligatoire pour gérer les **pics de pollution**, pourrait être utilisée pour la mise en place, bientôt obligatoire également, des zones à faibles émissions (ZFE)
- Pour **décarboner les véhicules routiers**, l'exemple doit être donné par les services de transport public, de collecte des déchets (cf. obligation légale) et autres flottes d'entreprises : les filières ainsi créées seront ainsi plus accessibles aux particuliers : véhicules électriques, au biogaz, voire à l'hydrogène.

Des navettes ferroviaires, des camions électriques et des espaces logistiques urbains

Parallèlement à la nécessaire relocalisation des productions et à la promotion des circuits courts, il convient de :

- mettre en œuvre un service public métropolitain de transport de marchandises et de logistique urbaine : plates-formes ferroviaires (Miramas, Aix-Marchandises, Arenc...), navette ferroviaire entre plates-formes, centres de distribution urbains embranchés fer, espaces logistiques urbains aux portes des quartiers, cargo-tram, camions électriques, vélo-cargos ...
- l'articuler avec la promotion du feroutage à l'échelle régionale, avec des plates-formes à Avignon, Cavaillon, Toulon, Les Arcs, Cannes-Marchandises, Carros, ... et inter-régionale : initier avec l'Etat et les collectivités un programme pour désengorger l'axe routier Italie-Espagne.

Plus dans le détail :

Les priorités financières

Au-delà des nombreuses actions qui peuvent menées sans financement important (meilleure utilisation des infrastructures ferroviaires, routières ou urbaines, promotion du vélo ...), les associations privilégient les opérations suivantes , en fonction des capacités financières qu'avec ses partenaires (Europe, Etat, Région, Département) la Métropole pourra consacrer à la mise en œuvre du PDU.

Projets Tramway

- (Place de Rome – Plage des Catalans)
- (Arenc –) Capitaine Gèze – Lycée St-Exupéry – Cité La Castellane – Gare de St-Antoine
- (Castellane – Ste-Marguerite-Dromel –) La Gaye – La Rouvière, et Dromel – Lycée-Jean-Perrin
- Vieille-Chapelle – Roy-d'Espagne – La Gaye – La Fourragère (à la place du Boulevard Urbain Sud)
- La Barrasse – La Valentine – Château Gombert – St-Louis-les-Aygalades (en lieu et place de la LINEA)
- La Blancarde – Place Ferrié – Rond-Point du Prado – Le David

Projets de Bus en site propre (BHNS)

- (Gare d'Aubagne – ZA des Paluds)
- (Jas-de-Bouffan – Gare routière d'Aix –) Parc Krypton – Echangeur Aix-Est – Parc Malacrida
- Route de Galice – Gare routière d'Aix – ZA des Milles – La Duranne – Gare Aix-TGV – Pierre-Plantée
- (Marignane – St-Victoret - Vitrolles –) Les Pennes-Mirabeau – Plan-de-Campagne-gare

Projets de téléphérique (ou équivalent) et de batobus

- Gare de St-Antoine – Hôpital nord (ne survole pas d'habitations)
- Pierre-Plantée – ZA Estroublans – Gare de Vitrolles – Airbus-H. – Aéroport – Embarcadère Batobus
- Batobus Aéroport – Istres, Aéroport – Martigues, Istres – Martigues

Projets de trains

- Réactivation de la voie de Valdonne, et connexion à Aubagne avec Marseille-B. et Aix-Pertuis (RER)
- Réactivation de la ligne Gardanne – Carnoules au moins jusqu'à Trest
- Trafic voyageurs sur Aix – Rognac (- Vitrolles) et en continuité Pas-des-Lanciers – La Mède
- Trafic voyageurs densifié sur Marseille – Belle-de-Mai – Arenç – St-André – L'Estaque – Côte Bleue
- Navettes marchandises entre Fos-Graveleau, Miramas, St-Martin-de-Crau, et Marseille

ZOOM sur le centre des villes et noyaux villageois de la Métropole

Il convient de cesser d'ouvrir des commerces dans des zones commerciales excentrées, et de préserver les zones naturelles et agricoles.

Le centre des villes et les noyaux villageois doivent devenir de **véritables zones de rencontre**, limitées à 20 km/h, matérialisées par des aménagements crédibles.

Tant pour les personnes que pour les marchandises, **le dernier kilomètre ne peut être qu'électrique** (ou effectué à pied ou à vélo).

A l'instar de plusieurs villes européennes, il convient de réintroduire progressivement la **traction animale** pour le transport des déchets, très bruyant et très gourmand en carburant.

Enfin, la lutte contre les îlots de chaleur passe par la **végétalisation** des bords des voies de circulation.

ZOOM sur l'est de la Métropole

Fruit de plusieurs années de réflexions et de concertation, le projet de territoire de l'ex-Pays d'Aubagne et de l'Etoile repose sur la **réactivation de la voie ferrée dite de Valdonne**, entre La Bouilladisse et Aubagne. Même si le raccordement de cette voie à l'actuelle ligne de tramway d'Aubagne peut trouver sa justification provisoire dans la mutualisation de certains équipements, ce projet ne trouvera son plein potentiel que dans un **raccordement direct à la voie ferrée Aubagne – Marseille**.

La proposition est ici émise d'en faire le prolongement naturel du RER Pertuis – Aix – Marseille-Blancarde - Aubagne.

Sur Aubagne, l'urgence consiste à **relier le centre-ville à la zone d'activités des Paluds** par un transport en commun en site propre, et par un itinéraire cyclable attrayant.

De même, le projet de **Fil Vert** le long de l'Huveaune doit servir de base à un itinéraire cyclable attractif.

Le pôle d'échanges de **La Barrasse** doit trouver son pleine justification dans la mise en œuvre des services constitutifs d'un tel lieu (cf. plus haut) et le rabattement des **terminus des lignes de bus** desservant Aubagne et La Penne-sur-Huveaune, les quartiers proches (navettes de transport à la demande) et Marseille, dont le BHNS proposé en lieu et place de la LINEA pour relier La Rose et Les Ayalades.

Dans Marseille, il s'agit de finaliser la réalisation de la **piste cyclable qui couvre la rocade L2 (A507)** et de la rendre accessible en permanence, y compris dans la traversée du Parc de la Moline.

Les pôles d'échanges préconisés à l'Est de la Métropole :

- Gare routière de La Ciotat (centre)
- Gare ferroviaire de La Ciotat
- Zone Athélia (La Ciotat)
- Gare routière de Cassis (centre)
- Gare ferroviaire de Cassis
- Gare routière de Carnoux
- Centre commercial des Paluds
- Gare de La Bouilladisse
- Souque Nègre (La Destrousse)
- Gare de Roquevaire
- Pont de l'Etoile
- Gare d'Aubagne
- La Barrasse
- La Valentine Centre commercial
- Les Trois Lucs
- Les Caillols
- La Fourragère

ZOOM sur les quartiers sud de Marseille

Deux problématiques spécifiques principales émergent sur les quartiers sud de Marseille, que les projets actuels tendent à aggraver plus d'à résoudre :

- le projet de **Boulevard Urbain Sud (ou B.U.S.)**, auquel la Métropole veut consacrer 300 M€, avec pour objectif initial de « désenclaver les quartiers sud » et dorénavant pour slogan « En route vers le littoral », et pour conséquences la destruction d'espaces de nature et de vie sociale, l'augmentation du trafic routier et des nuisances liées (bruit, pollution ...)
- les accès au Parc National des Calanques, et particulièrement **le retour des Goudes** le week-end et en saison estivale, touchant directement à la sécurité et à la santé des populations riveraines.

Le projet de B.U.S. envisage un trafic de 15 000 véhicules/jour arrivant à la Pointe Rouge, majorant de façon extrêmement conséquente les problèmes de circulation que connaissent les quartiers de la Pointe Rouge, la Madrague de Montredon et l'accès aux Goudes :

- la circulation des riverains de ces quartiers, qui sont lourdement pénalisés
- une pression accrue sur le Massif des Calanques, avec une prévision d'augmentation des bouchons qui ne manqueront pas d'apparaître aux portes du Parc National des Calanques
- un projet qui prévoit, à sa mise en service sur la totalité du parcours, un engorgement des carrefours à feux tricolores aux heures de pointe

avec deux constats :

- la géographie de la ville et de ces quartiers, et l'absence du foncier nécessaire, ne permet pas d'envisager de construire des parkings aux alentours de la Pointe Rouge,
- le projet du BUS va détruire des espaces verts remarquables qui doivent être préservés pour permettre la respiration des quartiers sud
- un projet qui, dès sa première phase de réalisation actuelle (Florian – La Gaye), nuit gravement à la santé des populations riveraines, et à la sécurité des usagers du lycée qui le borde.

Les solutions proposées par le collectif d'associations :

- une desserte améliorée des quartiers sud

- en créant une ligne de transport collectif en site propre (tramway de préférence) depuis La Gaye (voire La Fourragère) à la Pointe Rouge, accompagnée d'un réseau maillé de pistes cyclables
- en s'appuyant, pour la desserte routière, principalement sur le réseau de voiries existantes, voire de courts tronçons complémentaires participant au maillage
- en préservant les espaces de vie sociale et de respiration au cœur des quartiers
- *faut-il aussi évoquer le prolongement de la ligne de tramway T3 de La Gaye à La Rouvière, voire Luminy ? et un projet de tramway de La Blancarde au David (ou au-delà) réutilisant la voie ferrée dite du Prado ?*

- une solution aux difficultés spécifiques de la route des Goudes combinant à la fois

1. la mise en place d'une offre de transports en commun efficace :

- . voies réservées aux bus (ou tramway) sur la quasi-totalité du parcours entre le métro et Montredon *via* le Prado d'une part, le Roy d'Espagne de l'autre
- . priorité des bus aux carrefours sur la totalité du parcours
- . 2 services directs fréquents (7 à 15') de large amplitude horaire (5h - 0h + nuit) entre le métro et Mont Rose (ou Saména) *via* le Prado d'une part, le Roy d'Espagne de l'autre
- . services de bus en correspondance au David, à Vieille Chapelle, à Grotte Rolland et au Mont Rose (jusqu'à Callelongue)
- . navettes fluviales plus fréquentes et desservant davantage de pontons sur le littoral
- . information dynamique à tous les arrêts (et sur smartphone) et tarification adaptée (ticket tribu ...)

2. l'encouragement à l'utilisation des modes de transport actifs :

- ouverture des voies bus aux vélos là il apparaît trop difficile de réaliser des voies bus et des pistes cyclables
- création de pistes ou bandes cyclables partout ailleurs, y compris au détriment du stationnement s'il le faut
- aménagement de la route entre Saména et Callelongue en chaussée à voie centrale banalisée dite Chaussidou (<http://voiriepour tous.cerema.fr/la-chaussee-a-voie-centrale-banalisee-r217.html>)
- création d'arceaux vélos, et de stations de vélos en libre service à tous les arrêts de bus jusqu'à Callelongue

3. Régulation des flux de véhicules particuliers :

- grâce aux services de bus et de vélos, et aux aménagements qui leur sont réservés
- création de stations d'autopartage sur tout le secteur
- généralisation du stationnement payant 24h/24 sur tout le littoral (avec tarif résident)
- création de parkings hors littoral sur le tracé des bus (où ?!)
- du 1er mai au 1er novembre, comme à Sormiou et Morgiou : réservation de l'accès automobile à partir de Mont Rose aux seuls riverains autorisés
- non réalisation du boulevard urbain sud, sauf éventuellement pour y faire passer un tramway (depuis La Gaye) et des pistes cyclables

Autres propositions majeures sur les quartiers sud :

- la création d'une **ligne de tram-train** entre La Blancarde et le boulevard Rabatau (ouverture aux voyageurs de la voie ferrée dite des Bordilles), prolongée jusqu'au David par le 2ème Prado
- l'affectation quasi-exclusive aux **vélos des contre-allées de l'avenue du Prado** (1ère et 2ème section) et du boulevard Michelet.

Les pôles d'échanges préconisés sur les quartiers sud :

- Rond-point du Prado
- Sainte-Marguerite - Dromel
- La Gaye
- Luminy
- Les Baumettes
- Collège Marseilleveyre
- Vieille Chapelle
- Le David

France Nature Environnement Bouches-du-Rhône

Fédération départementale des Associations de protection de la nature et de l'environnement

Cité des Associations - Boite n° 340

93 La Canebière - 13001 Marseille

Tél: 06 63 61 60 97 - fne13contact@gmail.com - www.fne13.fr

ZOOM sur les quartiers nord de Marseille

Propositions à détailler sur les quartiers nord :

- Création d'une ligne de transport en commun en site propre (tramway de préférence) et d'une piste cyclable en lieu et place du projet de LINEA (liaison nord-est entre Les Aygalades et La Valentine)
- Création d'un réseau cyclable maillé de desserte des quartiers nord (où rien n'existe ou presque), dont une voie structurante dite V64 reliant Marseille à Septèmes (et au-delà) au plus près du ruisseau de la Caravelle (dit aussi des Aygalades)
- Prolongement de la ligne T3 du tramway d'Arenc au lycée St-Exupéry puis à La Castellane et à la gare de St-Antoine, et circulation au quart d'heure de tram-trains entre St-Charles, La Belle-de-Mai, Arenç, St-André, L'Estaque et au-delà
- Desservir au quart d'heure, de manière fiable et jusque tard en soirée, les haltes ferroviaires de St-Antoine, St-Joseph-le-Castellas, Ste-Marthe, Picon-Busserine (et St-Barthélémy)
- Création d'un téléphérique pour relier la gare de St-Antoine à l'hôpital nord (pas de survol d'habitations)

Argumentaire du Collectif de sauvegarde du Poumon Vert de Saint Mitre en faveur de la création d'une ligne de **Transport Collectif en Site Propre (TCSP)**, accompagnée de modes doux de déplacement, **en lieu et place du projet de LINEA**

(A noter que ce projet serait conforme au Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) car il assurerait une meilleure maîtrise de l'impact des pluies, notamment en matière de ruissellement et d'inondations)

Ce projet de TCSP dit "Marcel Pagnol" répond au besoin de **jonction transversale des quartiers et communes** sans passer par le centre ville, en conformité avec l'agenda de la mobilité métropolitaine, qui fait un état des lieux des transports en commun de Marseille et ses environs immédiats et formule des prévisions d'amélioration des transports en commun. Il s'articule notamment avec :

- le projet d'extension de la ligne 1 du métro vers Château Gombert (et à terme avec celui de ligne 2 du métro vers La Valentine)
- le projet de troisième ligne de métro : Merlan – Belle-de-Mai – Endoume – Bonneveine
- le projet de jonction des tramways marseillais et aubagnais à la Barrasse dans un pôle qui deviendra un centre stratégique des communications urbaines (train, tramways, bus).

Il convient de constater que les quartiers périphériques desservis par ces projets se trouvent sur le tracé de la RD4 et sur un arc de cercle assurant la jonction inter-quartiers. Le projet de TCSP non polluant sur la RD4 :

- serait donc un périphérique en arc de cercle permettant la jonction transversale des quartiers et communes, sans passer par le centre de Marseille
- aurait ainsi des liaisons avec le métro, le train, les BHNS, les bus, qui ont un trajet plutôt radial vers le centre-ville de Marseille, et compléterait le réseau de transports en commun actuels et déjà projetés.

Il faut rappeler que :

- l'emplacement réservé pour l'ex-autoroute B55 (sur la RD4d) a déjà fait l'objet d'acquisitions foncières entre les Aygalades et Le Merlan
- l'emplacement est réservé sur la partie centrale de la RD4d (appelée dorénavant LINEA) entre le Merlan et Allauch
- l'emplacement réservé sur la partie Est se trouve en cours d'étude entre Allauch et Saint Menet.

La construction d'un Transport Collectif en Site Propre non polluant sur la totalité de la RD4d, sans la présence de véhicules polluants telles que les voitures automobiles, répondrait à la fois à l'amélioration de l'offre de transports

Plate-forme inter-associative de propositions pour le PDU métropolitain

*rédigée par les associations membres de FNE13, avec le concours de NOSTERPACA,
Droits aux piétons, RAMDAM et Alternatiba (Alternatives territoriales)*

en commun, tout en limitant l'impact des nuisances en terme de bruit et de pollution de l'air lié au trafic automobile. C'est **la seule alternative à l'asphyxie automobile**.

Sinon, le projet LINEA va créer un axe routier supplémentaire qui aura pour effet d'accroître, dès son ouverture, le taux de pollution actuelle existant sur tout le bassin marseillais (+ 10% au moins). Or, Marseille est déjà la ville la plus polluée de France.

Les pôles d'échanges préconisés sur les quartiers nord :

- Arenc
- Bougainville
- Capitaine Gèze
- Gare de St-André
- Gare de L'Estaque
- Plage de Corbières
- Gare de St-Antoine
- Gare de Ste-Marthe
- Gare de Picon-Busserine
- Métro La Rose
- Métro Frais-Vallon
- Métro Malpassé
- Métro St-Just

ZOOM sur le Pays d'Aix

Plusieurs thématiques émergent sur ce territoire, intimement liées :

Le ferroviaire

- Poursuivre et accélérer la modernisation de la liaison TER Aix – Marseille, et créer la halte ferroviaire de Plan de Campagne
- Remettre en service la ligne ferroviaire entre Gardanne et Carnoules afin de faciliter l'accès en TC à la zone économique de Rousset
- Créer une halte ferrée au Plan d'Aillane, et adapter la ligne ferroviaire Aix – Rognac (– Vitrolles) au trafic voyageurs, y ajouter une « chaussette » afin de disposer d'un TER à la gare d'Aix TGV permettant d'accéder au Plan d'Aillane, Aix en Provence d'une part et à l'aéroport d'autre part

Les cars et bus

- D'ici là, créer à court terme une vraie voie de bus dédiée sur la totalité du parcours le long de la RD9 en vue de connecter Aix en Provence, les Milles (via Plan d'Aillane), la gare d'Aix TGV et l'aéroport afin de garantir les temps de trajets quelque soit l'heure (BHNS) ; la relier, via la gare routière d'Aix, au secteur de la route de Galice
- Réorganiser les lignes de bus existantes afin de rabattre la clientèle sur les structures « lourdes » de transport (TER et BHNS), avoir des temps de parcours attractifs en transports collectifs, notamment aux heures de pointe, en comparaison avec la voiture
- Mettre en place une structure de lignes de bus qui permette à chaque commune du Pays d'Aix (et aux zones d'activité) de disposer d'un accès au centre d'Aix-en-Provence et au centre de Marseille avec un temps de trajet comparable avec celui de la voiture avec une amplitude horaire (bus de soirée) attractive y compris durant les week-end
- Valoriser davantage les lignes transversales (fusionner les lignes 2 et 4 du réseau Aix-en-bus, prolonger le BHNS jusqu'à Aix-Est / Val-St-André) et les arrêts des cars métropolitains aux entrées/sorties de la ville d'Aix (ex.: Aix-Est / Val-St-André)
- Mettre en place une politique tarifaire attractive au regard du prix du km en voiture en utilisant le produit de la taxe sur les produits pétroliers
- Mettre en valeur le temps rendu disponible à son usage personnel (lecture, jeu, repos ...) lorsque l'on emprunte un TC au lieu de sa voiture
- Equiper les arrêts de bus avec un panneau lumineux indiquant le temps d'attente du prochain bus, et équiper tous les bus, d'un panneau lumineux indiquant le prochain arrêt et l'heure estimative d'arrivée au terminus, annoncer les correspondances avec les autres lignes de bus et TER
- Améliorer le logiciel du site « le pilote.com » concernant le calcul des connectivités entre les différentes lignes existantes

La mobilité électrique

France Nature Environnement Bouches-du-Rhône

Fédération départementale des Associations de protection de la nature et de l'environnement

Cité des Associations - Boite n° 340

93 La Canebière - 13001 Marseille

Tél: 06 63 61 60 97 - fne13contact@gmail.com - www.fne13.fr

- Equiper d'infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE) l'ensemble des parkings relais (Plan d'Aillane, Krypton, ...), les parkings des gares et haltes ferrées, et enrichir le site « le pilote.com » avec la localisation de toutes les IRVE
- Profiter de la politique de renouvellement de la flotte de bus pour acquérir, dès à présent, des bus électriques

Le vélo

- Renforcer le réseau de pistes cyclables à l'intérieur des zones d'activités des Milles avec une connexion à Plan d'Aillane
- Créer un réseau de pistes cyclables permettant de relier chaque commune du territoire du Pays d'Aix à Aix-en-Provence
- Créer la piste cyclable Calas <-> gare d'Aix TGV (prévu par le CD13 dans le cadre des travaux de dédoublement de la RD9 au niveau du Réaltor... mais qui se fait attendre !
- Prévoir des parkings à vélo sécurisés (équipés de prises électriques pour les vélos à assistance électrique) sur tous les lieux de « modalité » avec d'autres moyens de transports en commun

Les pôles d'échanges préconisés sur le Pays d'Aix:

- Gare routière Europe (identifier la connexion piétonne avec la gare ferroviaire située à 5' à pied)
- Parc-relais Krypton (identifier la connexion piétonne avec l'arrêt Beauvalle situé à 7' à pied)
- Parc-relais de Malacrida
- Jas de Bouffan
- Plan d'Aillane
- Gare Aix TGV
- Pierre Plantée (identifier la connexion future avec la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence)
- Gare de Rognac
- Gare de Velaux
- Gare de Venelles
- Gare de Meyrargues
- Gare de Pertuis

ZOOM sur le Pays Salonais

A développer

ZOOM sur la Côte Bleue et l'Etang de Berre

Cesser le développement de zones d'activités excentrées

Relier toutes les communes entre elles par des **itinéraires cyclables sécurisés**

Assurer une **desserte ferroviaire régulière de la Côte Bleue** toute la journée à la demi-heure (au quart d'heure en pointe), avec des haltes rapprochées permettant la recharge des trains en électricité embarquée (batteries et super-condensateurs)

Créer une ligne de bus efficace reliant les communes de la Côte Bleue à celles du sud de l'Etang de Berre

Créer des navettes fluviales entre Istres et Marignane, Istres et Martigues, Martigues et Marignane

Créer un transport en commun en site propre (téléphérique?) reliant le ponton de Marignane, les aérogares, l'usine Airbus Hélicopters, la gare de Vitrolles, la zone d'activités des Estroublans et la gare de Pierre Plantée à Vitrolles

Prolonger le BHNS des Pennes Mirabeau à Plan-de-Campagne (halte ferroviaire) et de Marignane à St-Victoret (gare ferroviaire de Pas-des-Lanciers)

Ouvrir aux voyageurs la ligne ferroviaire La Mède – Châteauneuf-les-Martigues – Pas-des-Lanciers, en prolongement de la ligne Aix – Rognac – Vitrolles

Les pôles d'échanges préconisés sur la Côte Bleue et l'Etang de Berre

- Aéroport Marseille-Provence
- Gare ferroviaire de Vitrolles
- Gare bus de Vitrolles (Pierre Plantée)
- Gare de Pas-des-Lanciers
- Les Florides
- Châteauneuf-les-Martigues
- La Mède
- Gare de Carry-le-Rouet
- Gare de Sausset-les-Pins
- Hôtel de Ville de Martigues
- Gare de Croix-Sainte
- Gare de Port-de-Bouc
- Gare de Fos (à déplacer?)
- Gare ferroviaire d'Istres
- Gare routière d'Istres
- Gare de Miramas