

**Contribution à la concertation préalable complémentaire
sur le projet de réseau de tramways à Marseille**

Lundi 4 novembre 2002

1. Pensons à l'avenir.

Nous avons bien noté que la concertation en cours ne porte que sur les modifications par rapport au projet initial, que nous commenterons plus loin. Toutefois, nous pensons que ce projet doit être considéré comme une première étape dans la construction d'un réseau de tramways bien plus étendu, et qu'il convient de garder cela à l'esprit pour ne pas prendre aujourd'hui des décisions que l'on serait amené à regretter ensuite.

Pour cela, il faut une vision globale de l'avenir des transports collectifs à Marseille, plus approfondie que le seul PDU. Cela ne peut se faire qu'en associant tous les acteurs concernés : communauté urbaine, département, région, RFF, SNCF, RTM, etc. Il y a quelques mois, lors de l'enquête publique sur la modernisation des lignes ferroviaires Marseille – Aix et Marseille – Aubagne, nous avons regretté que la communauté urbaine n'y soit pas associée ; nous regrettons de même aujourd'hui que la communauté urbaine n'associe pas le département et la région à ce projet. En effet, l'aire métropolitaine marseillaise dépasse les limites actuelles de la communauté urbaine, et le tramway pourrait par exemple continuer un jour vers Septèmes ou Aubagne, et au-delà. Rappelons que "s'ouvrir à l'agglomération" est l'un des objectifs du PDU.

Nous sommes persuadés que la meilleure solution, pour construire rapidement et à un coût raisonnable un réseau étendu et rattraper ainsi une partie du retard de Marseille en matière de transports collectifs, repose sur l'utilisation du tram-train. Ce système, qui permet à des véhicules de type tramway de circuler aussi bien sur des voies urbaines que sur des voies ferrées UIC, est maintenant bien éprouvé : il fonctionne depuis 10 ans à Karlsruhe, où il dessert une région d'un rayon de 50 km autour de la ville ; d'autres réseaux existent en Allemagne, et d'ici quelques années de nombreux autres devraient ouvrir, y compris en France, où des projets bien avancés existent en région parisienne, à Mulhouse, Strasbourg, Nantes, etc. Le tram-train a l'avantage, sur une combinaison train régional puis métro ou tramway urbain, de permettre de se rendre au centre ville sans rupture de charge, et l'expérience a montré que c'est un argument important pour convaincre une population habituée à l'automobile d'utiliser les transports collectifs.

Aussi, nous demandons d'une part que le projet actuel soit réalisé de façon à être compatible avec un éventuel futur tram-train (utilisation de rails à gorges suffisamment profondes, hauteur des quais, gabarit, etc.), et d'autre part que la solution tram-train soit prise en compte sérieusement dans les études menées par la communauté urbaine. Les possibilités ne manquent pas, en voici quelques-unes (nous pouvons vous fournir des documents plus détaillés, réalisés par nos experts).

- À partir de Bougainville ou d'Arenc, emprunter les voies RFF littorales vers l'Estaque, et au-delà vers la Côte Bleue et la ligne PLM (et l'aéroport).

- À partir de St Henri (cf. ci-dessus), rejoindre St Antoine par une ligne urbaine sur le boulevard Barnier, puis continuer vers Aix.
- À la Blancarde, emprunter la ligne RFF vers Aubagne, et au-delà vers Valdonne.
- Prolonger la ligne des Caillols jusqu'à St Marcel ou La Barasse, et y rejoindre la ligne RFF vers Aubagne.
- Réutiliser la ligne RFF entre la Blancarde et le parc du 26e centenaire, puis continuer jusqu'à Castellane.

2. Le terminus de la ligne 1 (actuel 68) à Noailles.

Nous approuvons le choix fait de ne pas prolonger le 68 au-delà de Noailles : les difficultés techniques étaient trop importantes, pour un avantage discutable. Nous proposons de pousser ce raisonnement plus loin et de laisser, dans un premier temps, le 68 en l'état, afin de continuer à assurer le service pendant les travaux des deux autres lignes (les rames actuelles tiendront bien encore quelques années). Une fois celles-ci en service, on pourra moderniser le 68 afin de l'intégrer au reste du réseau.

3. Le prolongement de la ligne 2 à Castellane.

Nous approuvons également ce prolongement, car il ouvre la voie à de futures extensions vers le sud.

Deux aménagements sont proposés pour la rue de Rome. Nous préférons celui où elle est réservée au tramway, aux piétons et aux vélos sur toute sa longueur (et pas seulement dans sa partie étroite). Cela créerait une nouvelle rue piétonne dans le centre de Marseille, qui pourrait devenir très attractive, et constituer le premier maillon du réseau vert de Marseille. Cela contribuerait aussi à réduire la circulation au centre ville, en incitant les automobilistes à le contourner (ou à prendre le tramway !). Les rues parallèles (cours Lieutaud, etc.) suffisent largement pour assurer l'accès routier au quartier.

Nous regrettons que le dossier soumis à la concertation ne précise pas le traitement de la traversée de la Canebière, ni surtout celui de la place Castellane. Lorsque le tramway sera prolongé au sud de Castellane, il faudra une voie tout autour de la place, avec des branchements vers la rue de Rome, l'avenue du Prado et le boulevard Baille. Mais pour le moment, il nous semble préférable d'implanter un terminus provisoire rue de Rome.

Le carrefour de la rue de Rome et du boulevard Peytral doit être aménagé pour permettre également à l'avenir une liaison Quatre Septembre - Castellane (et au-delà) sans rebroussement. (De manière générale, à chaque intersection de lignes de tramway il est souhaitable de placer suffisamment d'aiguillages pour permettre toutes les communications.)

4. La variante de tracé de la ligne 1 aux Caillols.

Nous préférons la variante par l'avenue William Booth, qui dessert mieux les habitations et facilite le prolongement de la ligne. Le projet initial, par la U400, prévoyait une voie pour piétons

et vélos le long du tramway : il serait souhaitable d'y conserver une voie de ce type, qui pourrait s'intégrer au réseau vert.

5. Le prolongement de la ligne 2 de Bougainville à St Antoine.

L'ADTC-AM demande depuis longtemps que les quartiers nord de Marseille soient mieux desservis par les transports collectifs. Le prolongement du tramway vers St Antoine va dans ce sens.

Toutefois, le tracé prévu par la RN8 pose de nombreux problèmes, et la solution proposée n'est pas acceptable : sur une partie importante de son parcours, dans le sens St Antoine – Bougainville, le tramway devra en effet partager une voie de circulation avec les automobiles. Cela ralentira énormément sa progression, et surtout la rendra beaucoup plus irrégulière. Un tramway immobilisé dans la circulation donnerait une image bien trop négative, et on ne pourrait espérer un report des automobilistes vers le tramway.

Nous pensons que des solutions existent, mais qu'elles sont trop rapidement exclues par les présupposés de l'étude.

- Par un remaniement important du plan de circulation, il doit être possible que le trafic automobile de transit n'emprunte pas la RN8 mais, par exemple, l'autoroute du littoral. La RN8 pourrait alors être limitée à la desserte locale et mise en sens unique aux endroits où sa largeur est insuffisante. Il n'est pas nécessaire que ces sens uniques soient tous orientés de la même manière, au contraire, l'inverse serait efficace pour dissuader le transit. Le tramway pourrait alors disposer de deux voies en site propre.
- Il est possible d'exploiter le tramway en voie unique sur certains tronçons : contrairement à ce qu'affirme l'étude, ce n'est pas synonyme de "retards systématiques", et cela se pratique d'ailleurs couramment en Allemagne. Avec des évitements bien placés, on peut obtenir une fréquence importante, et une vitesse et une régularité bien meilleures qu'avec une voie "banalisée".
- A certains endroits, il est possible aussi de faire passer une voie du tramway sur la RN8 et l'autre sur une rue parallèle, par exemple en assurant une desserte plus fine d'un quartier dans un sens. L'étude invoque la "lisibilité" du parcours pour exclure ce type de solution, mais il ne faut pas prendre les usagers pour des idiots : si les plans sont bien faits, cela peut être tout à fait compréhensible.

Une solution complètement différente serait de prolonger la ligne en tram-train, à partir de Bougainville, par la gare de marchandises du Canet, puis la ligne RFF littorale jusqu'à St Henri, puis de créer une voie urbaine sur le boulevard Barnier jusqu'à St Antoine. Ces deux lignes ne desservent pas les mêmes quartiers, et dans les deux cas il faudra organiser des navettes de bus pour permettre aux habitants des quartiers non desservis de rejoindre le tramway. Mais pour choisir, il faudrait une étude objective, avec les mêmes critères, des deux solutions, pour comparer coût, populations desservies, etc.

6. Divers.

Le dossier sur le prolongement Bougainville – St Antoine commence par énoncer des principes généraux. La plupart d'entre eux sont incontestables, mais quelques-uns nous semblent mériter d'être discutés.

- Page 7, il est indiqué que le site propre du tramway sera accessible aux services d'urgence : cela implique qu'il soit aménagé pour permettre la circulation automobile. Nous pensons que cela n'est pas souhaitable, sauf bien sûr aux endroits — à déterminer avec les services concernés — où cet accès est indispensable pour la sécurité. Partout ailleurs, le site propre doit être rendu physiquement inaccessible aux automobiles (ballast, gazon, bornes amovibles à l'entrée des rues piétonnes, etc.)
- Dans le même ordre d'idée, page 9, il est prévu que quand la voie de circulation longeant le site propre est étroite (moins de 4m), des véhicules routiers pourront empiéter dessus pour dépasser un autre véhicule arrêté pour livraison. Nous pensons qu'un tel dispositif encouragera le stationnement sauvage et l'emprunt systématique du site propre (cf. situation actuelle sur le boulevard Chave). Dans cette situation il faut, si le trafic est faible, que les livraisons aient lieu sur la chaussée et bloquent temporairement la circulation automobile, sans affecter le tramway, et s'il est important, qu'elles soient complètement interdites et reportées sur des rues latérales ou des zones plus larges.
- Page 9, le projet prévoit que "les plantations seront recrées sans s'attacher à l'existant". Il serait tout de même préférable de conserver les arbres existants là où cela est possible.

Enfin, bien que ces lignes ne soient pas concernées par la présente concertation, nous rappelons nos propositions concernant la ligne 3 et le prolongement du métro.

- La ligne 3 du tramway doit, au-delà de la place du Quatre Septembre, être prolongée par une boucle à voie unique par l'avenue Pasteur, le boulevard Charles Livon, la rue des Catalans, la corniche Kennedy et la rue du Capitaine Dessemond, afin de mieux desservir ce quartier.
- Le prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à la gare de la Blancarde est indispensable. Au-delà, nous pensons que le coût n'est pas justifié, de même que pour le prolongement de la ligne 2 à St Loup (le prolongement de l'autre extrémité de la ligne 1 jusqu'à Château Gombert serait plus utile). Pour le même prix, une ligne de tramway le long de la rocade L2 peut être réalisée, et le grand parking de la Fourragère (qui ne sera jamais assez grand) remplacé par de petits parkings (équipés de parcs à vélos) tout le long de cette ligne. On notera à ce propos que les études réalisées par la DDE pour la L2 nord prévoient une ligne de tramway le long de cette rocade, dont le projet actuel de la communauté urbaine ne tient aucun compte.

Julien Cassaigne, président de l'ADTC-AM
25 rue des Bergers, 13006 Marseille
tél. 04 91 92 86 30
cassaigne@adtc-am.org