

**Contribution à l'enquête publique  
sur le projet de réseau de tramways à Marseille**

Vendredi 13 février 2004

L'ADTC-AM approuve pleinement la décision de construire un réseau de tramways à Marseille. Notre association le demande depuis sa création en 1992.

Parmi les points détaillés dans ce document, quelques-uns nous semblent particulièrement importants :

- nous demandons que le réseau soit rapidement étendu vers la périphérie (point 2) ;
- nous demandons que la construction des voies routières U400 et U401 soit dissociée de ce projet (point 4) ;
- nous demandons le maintien des lignes de trolleybus là où le tramway ne les remplace pas (point 5) ;
- nous demandons l'installation d'un raccordement supplémentaire à la Préfecture pour permettre une exploitation diversifiée (point 6) ;

**Plan**

1. La philosophie de l'ADTC-AM
2. Pensons à l'avenir
3. Déroulement de la concertation et de l'enquête publique
4. Le contenu du projet
5. La réorganisation du réseau de transports collectifs de Marseille
6. Interconnexion des lignes
7. Points particuliers du réseau
8. Divers

**1. La philosophie de l'ADTC-AM**

L'ADTC-AM est bien entendu pour la priorité absolue aux transports collectifs. Nous voudrions plutôt expliquer pourquoi il nous semble que certains choix sont meilleurs que d'autres.

L'agglomération marseillaise est sans aucun doute la plus en retard en matière de transports collectifs : communauté urbaine créée tardivement, rivalités politiques perpétuelles entre le conseil général et le conseil régional, rivalités entre les deux grandes agglomérations des Bouches-du-Rhône (Aix et Marseille), urbanisation diffuse, sacralisation de l'automobile, encore assimilée à un instrument de pouvoir et de séduction.

Une agglomération peut être comprise comme une succession de cercles concentriques depuis l'hyper-centre vers la périphérie. Chaque cercle supporte un certain niveau de circulation locale,

mais l'attraction du centre fait que le mouvement général des flux entre les cercles accentue la pression automobile au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre. Nous sommes donc persuadés que la meilleure façon de résoudre le problème des transports est de capter les automobilistes au profit des transports collectifs, le plus loin possible de l'hyper-centre.

Ainsi, par exemple, il est beaucoup plus utile pour la collectivité qu'un automobiliste laisse sa voiture devant la gare d'Aix pour venir à Marseille en train, plutôt qu'un habitant de Marseille prenne localement les transports en commun, bien que les deux comportements soient hautement souhaitables et n'aient rien de contradictoires. En effet, l'usager d'Aix soulagera la voirie locale de sa ville, l'autoroute entre Aix et Marseille, la voirie locale de Marseille, n'occupera pas de place de stationnement, et générera une économie considérable, du point de vue de l'occupation spatiale et des kilomètres-voiture. L'économie sera plus faible, du point de vue du coût social pour la collectivité, à propos de l'usager local de Marseille. Mais cela est impossible actuellement, faute d'une liaison ferrée efficace entre Aix et Marseille.

Le vrai problème se situe donc davantage à la périphérie de la grande ville, sur le réseau TER. Comme rien n'a été fait sur celui-ci pendant des décennies, on aura déjà une première explication des difficultés de transport dans l'aire marseillaise. L'habitat diffus favorise l'automobile, et il n'est pas possible que chaque résidence noyée dans la nature puisse bénéficier des transports en commun devant sa porte. Comme en région parisienne, l'approche ne peut être que multimodale. L'automobile peut servir à rejoindre un axe de transport en commun, et seule la massification des flux sur cet axe rendra ce dernier performant, donc crédible.

À Marseille, les besoins sont immenses. Comme d'autres, nous pourrions être tentés de revendiquer tout, et tout de suite. L'argent étant rare, nous sommes amenés à privilégier les projets les plus rentables, en fonction des urgences les plus criantes. Le centre-ville de Marseille est déjà fort convenablement desservi par le métro. Aussi, à notre point de vue, il aurait fallu construire d'abord un réseau de lignes de tramways en étoile vers la périphérie, en particulier les quartiers nord, à partir du réseau noyau du métro (toujours cette idée fondamentale de capter les automobilistes le plus loin possible du centre-ville). Il aurait toujours été temps, plus tard, de laisser les tramways traverser la ville de part en part.

Toutefois, au stade actuel d'avancement du projet, nous souhaitons qu'il soit réalisé rapidement afin de passer ensuite sans plus tarder aux lignes qui nous paraissent vraiment utiles.

## **2. Pensons à l'avenir**

Nous pensons donc que la proposition actuellement soumise à enquête publique doit être considérée comme une amorce de réseau, et non comme un réseau abouti. Il est essentiel que la construction du réseau ne s'arrête pas en 2006 mais que les travaux d'extension commencent immédiatement après la mise en service des premières lignes, de façon à progressivement desservir l'ensemble des quartiers de Marseille, et au-delà le territoire de la Communauté Urbaine.

Il faut pour cela mener dès maintenant une réflexion globale sur l'avenir des transports dans l'aire métropolitaine marseillaise, et cela ne peut se faire qu'en associant tous les acteurs concernés : Communauté Urbaine, Département, Région, RFF, SNCF, RTM, et associations. Nous l'avons réclamé à plusieurs reprises, lors de la concertation préalable complémentaire notamment, et nous constatons que pour le moment il n'en a pas été tenu compte.

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 ordinaires, 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 voir le jour, 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. Un autre avantage du tram-train, non négligeable, est que ses stations sont bien moins coûteuses que des gares classiques, et peuvent donc être implantées de façons plus rapprochées, ce qui n'est pas pénalisant car le matériel a une forte capacité d'accélération.

Même si les conditions ne sont pas réunies actuellement pour mettre en place un tram-train, il convient de ne pas prendre aujourd'hui des décisions que l'on serait amené à regretter ensuite. Le choix de rails à gorge 41GP assure la compatibilité des voies (document 4, page 3). Le projet fait apparaître deux possibilités de raccordement au réseau RFF, qui doivent être préservées :

- à Arenc (document 1, page 31) : ce raccordement doit être réalisé en priorité, il permettrait aussi l'acheminement des rames neuves ;
- à la Blancarde, de la ligne 3 aux voies du Prado par la rue Émile Duclaux, comme indiqué sur le schéma page 1-6 de l'étude d'impact.

L'étude d'impact affirme que « l'opportunité de réaliser un système de tram-train d'agglomération est ainsi préservée » (page 1-9). Nous nous réjouissons de voir nos propositions enfin prises en compte, au moins sur le principe, et gardons bon espoir qu'elles seront prochainement mises en œuvre. Nous aurions cependant préféré qu'un gabarit de 2,65 m soit choisi plutôt que de 2,40 m (ce dernier reste compatible avec le tram-train, mais est plus problématique car il y a alors un espace important entre la rame et le quai). Le tunnel de Noailles était un obstacle au choix d'un gabarit large, mais ne l'est plus maintenant qu'il a été décidé de l'exploiter à voie unique ; dans la partie étroite de la rue de Rome et sur le boulevard Chave, le choix d'un gabarit large obligerait à réduire la place accordée aux voitures, mais cela ne nous semble pas insurmontable (les livraisons peuvent se faire dans les rues adjacentes, le boulevard Chave peut être mis à sens unique).

En ce qui concerne le tramway en voirie urbaine, outre les extensions déjà étudiées (Bougainville - Saint Antoine) ou mentionnées dans le projet (Castellane - Mazargues - Pointe Rouge et Blancarde - Dromel - Luminy), nous pensons qu'il faudrait construire un tramway en rocade sur la totalité de la L2 (comme suggéré par la DDE lors de la concertation sur la L2 nord) et du boulevard urbain sud. Le site propre prévu sur une partie de ce dernier doit être dès le début équipé d'une voie de tramway, il serait absurde de construire un site propre bus pour le transformer plus tard en tramway.

### **3. Déroulement de la concertation et de l'enquête publique**

Depuis l'élaboration du plan de déplacements urbains, nous demandons régulièrement à être associés à l'élaboration des projets très en amont. Le PDU prévoyait un comité de suivi, composé

des organismes ayant participé à son élaboration, qui aurait pu jouer ce rôle, mais il n'a jamais été mis en place. À l'automne 2002 a été instaurée par la Communauté Urbaine une structure ad hoc appelée « collectif des acteurs métro-tramway » à laquelle nous n'avons pas été invités, et notre demande d'y être intégrés est restée sans réponse. Nous notons qu'aucune association d'usagers des transports, pas même la FNAUT, n'a été invitée à faire partie de cette structure. Nous regrettons vivement cette manière de procéder et espérons que les futures concertations seront plus ouvertes.

Le projet de réseau de tramway concerne l'ensemble de la Communauté Urbaine, sur le territoire de laquelle il est amené à s'étendre à l'avenir. Il n'est donc pas normal que la présente enquête publique n'ait lieu que dans les arrondissements de Marseille traversés par les lignes de la première phase. De plus, ce sont bien tous les contribuables de la Communauté qui devront participer au financement du projet. Nous demandons que l'enquête soit immédiatement étendue à l'ensemble des mairies d'arrondissements de Marseille et aux 17 autres communes, et prolongée en conséquence.

#### 4. Le contenu du projet

Le projet présenté ne se limite pas à la construction d'un tramway. Il contient aussi d'autres aménagements plus ou moins liés au tramway :

- aménagement « de façade à façade » des rues empruntées par le tramway ;
- requalification des parties basses de la Canebière et de l'avenue de la République, non empruntées par le tramway ;
- réaménagement de la voirie proche du tramway et affectée par les modifications du plan de circulation, dont deux longues sections du boulevard Sakakini ;
- construction des nouvelles voies U400 et U401.

Nous sommes favorables à certains de ces aménagements, mais opposés à d'autres : si les aménagement urbains, visant à embellir le centre-ville et à réduire la place accordée à l'automobile, sont une bonne chose, il n'en est pas de même des aménagements purement routiers.

Nous pensons notamment que les voies U400 et U401 sont inutiles, et qu'il est anormal que leur utilité publique soit évaluée dans un même « paquet » que celle du tramway. Les documents présentés entretiennent une confusion regrettable en prétendant que « la création du tramway et des voies U400 et U401 génère des niveaux acoustiques au-delà du seuil réglementaire de 60 dB(A) » (document 1, page 31), alors qu'il est clair que ce sont surtout les voies routières qui seront responsables du bruit. On veut faire porter au tramway la responsabilité des nuisances dues aux voitures ! Cela est d'ailleurs reconnu dans l'étude d'impact (page 0-7) : « seuls les immeubles riverains des voies U400 et U401 verront les niveaux sonores augmenter, du fait non pas du tramway mais de la circulation automobile sur les voies nouvelles ».

Nous insistons sur le fait qu'il n'y a aucune obligation que le tracé du tramway ne suive que des voies routières : il peut aussi emprunter un site propre hors de toute autre voie, ou encore longer une voie réservée aux modes doux (piétons, vélos, etc.) qui constituerait un élément du réseau vert (réseau qui, rappelons-le, est prévu au PDU, comme rappelé document 1, page 10).

Les informations données sur la nature des voies U400 et U401 ne sont pas très claires. Le texte de présentation prétend que ce seront des rues avec une seule voie de circulation par sens (document 1, page 21, et document 4, page 15) ; mais l'observation des plans montre que la U401

aura trois voies entre la Boiserie et la L2, et la U400 deux fois deux voies entre la L2 et Air Bel, avec un terre-plein central. Si ce sont des rues ordinaires, parcourues à une vitesse modérée, des voies supplémentaires d'une telle longueur ne sont pas justifiées à l'approche d'un carrefour, même s'il s'agit d'une entrée d'autoroute. Les voies d'accélération et de décélération doivent être implantées le long de l'autoroute et non prises sur la voirie urbaine.

Quant à l'aménagement du boulevard Sakakini, de part et d'autre de ses deux intersections avec le tramway (et surtout celle avec la ligne 3), il consiste, comme actuellement, à affecter la totalité des six voies à la circulation automobile, en complète contradiction avec le PDU qui prévoit un site propre pour bus à cet endroit (comme rappelé page 1-3 de l'étude d'impact).

Par ailleurs, les documents ne permettent pas de se rendre compte des surcoûts causés par ces divers aménagements. Le poste « voirie (hors site propre) » représente 12% du budget (c'est le second poste après le matériel roulant), mais on ne sait pas quelle part correspond à des aménagements qui ne sont pas directement nécessités par le tramway. Nous pensons que les investissements routiers doivent être comptabilisés comme tels et non pas déguisés en investissements pour les transports collectifs.

Nous demandons donc :

- que la présentation du budget du projet fasse clairement apparaître la part de ces différents aménagements ;
- que leur utilité publique soit évaluée séparément, et qu'ils soient retirés du projet si elle n'est pas reconnue.

## **5. La réorganisation du réseau de transports collectifs de Marseille**

La mise en service du tramway entraînera une réorganisation importante du reste du réseau de transports collectifs, avec notamment le rabattement des lignes de bus sur les stations de tramway. Nous aurions souhaité que le projet proposé présente plus de détails sur cette réorganisation, dont semble-t-il l'étude vient à peine de commencer, alors qu'elle pouvait être menée depuis longtemps. Comme le montre l'étude d'impact (page 3-53) le principe de rabattement des lignes de bus sur le tramway n'est pas facile à mettre en pratique et conduit à la création de pôles d'échange dans des endroits peu adaptés, comme la place Castellane.

Il serait par exemple utile de savoir dès maintenant si l'actuelle gare de bus de la rue des Fabres continuera à être utilisée. Si elle était maintenue (ce qui semble être la solution choisie, avec 6 terminus conservés sur les 11 actuels), il faudrait que la correspondance avec le tramway soit aisée, ce qui n'est pas le cas dans le projet présenté (la gare de bus est à mi-chemin entre deux stations). Sinon, que deviendraient les nombreuses lignes qui en partent et qui ne font pas double emploi avec le tramway ?

Nous pensons qu'il est utile de maintenir une desserte fine en surface dans tous les quartiers qui ne sont pas à proximité immédiate d'une station de tramway. Ainsi, il ne faut pas supprimer

- la ligne 54 sur le boulevard Baille (étude d'impact, page 3-53), qui est complémentaire du métro et non pas redondante ;

- la totalité des lignes 7, 8, 9 et 10 entre Cinq Avenues et la Fourragère (même quand le métro sera prolongé, le bus restera plus efficace pour relier ces deux points; nous rappelons au passage notre opposition au prolongement du métro au-delà de la Blancarde);
- la partie sud de la ligne 42 (devenue ligne 43 récemment).

Il faut aussi veiller à ne pas trop multiplier les ruptures de charge pour des trajets qui sont aujourd'hui directs, par exemple Saint Pierre - Catalans.

Le projet prévoit la suppression complète des lignes de trolleybus, et la transformation en lignes des bus des tronçons de ces lignes qui ne sont pas repris par le tramway (document 1, page 26). Or le tramway est loin de reprendre en totalité l'important réseau de trolleybus de Marseille; il n'en reprend que le quart des parcours. Ainsi, six lignes de rabattement, équipées actuellement des installations aériennes d'alimentation électrique, subsisteraient :

- Vieux Port à Église d'Endoume
- Vieux Port à Bompard
- Vieux Port à Roucas Blanc
- Vieux Port à Vauban
- Palais Longchamp à Saint Just par l'avenue des Chutes-Lavie
- Castellane à Saint Pierre.

Ces six lignes complémentaires existent, sont en bon état, il suffit d'investir en trolleybus neufs, sans doute à gabarit réduit comme à la Croix Rousse à Lyon, pour constituer six lignes de rabattement prolongeant les qualités du tramway : modernité, écologie, silence, et sans aucun rejet.

Quelques précisions :

- L'électrique est bien plus nerveux pour grimper silencieusement les fortes rampes qui existent sur ces parcours.
- Le contexte de Marseille en matière de pollution, d'effet de serre, d'alertes à l'ozone est aussi dramatique que dans les autres grandes villes.
- Les bus thermiques au gaz dits « propres » ne sont pas, car ils contribuent à l'effet de serre et rejettent du gaz toxique CO autant que les autres.
- De nombreuses pétitions d'associations d'usagers, de comités de quartier, d'associations de commerçants réclament régulièrement auprès de la mairie le retour des « silencieux trolleybus » sur « leurs » lignes.
- En tant que contribuables, nous refusons le gaspillage : pourquoi détruire un réseau qui a coûté cher à la construction et qui est encore bien adapté aujourd'hui ? Pourquoi détruire une solution gratuite ? Pourquoi se priver d'une énergie non taxée ? Pourquoi ne pas admettre l'évidence que la durée de vie bien supérieure d'un trolleybus amortit allègrement la différence de son prix d'achat contre celui d'un bus au mazout ?

Le tramway ne remplaçant pas les trolleybus, la Communauté Urbaine doit saisir cette opportunité gratuite de six lignes de rabattement en alimentation électrique. Le démontage des lignes et le rachat de bus au mazout ou au gaz seraient donc un acte incohérent : écologie d'un côté (tramway), destruction d'un réseau écologique de l'autre. Nous demandons que le démontage des lignes aériennes des trolleybus ne soit autorisé que sur les seuls tronçons où le tramway les remplacera.

## 6. Interconnexion des lignes

L'un des principes retenus dans le projet est qu'il faut minimiser les troncs communs entre lignes, et en conséquence seule la partie étroite de la rue de Rome (3 stations) sera commune à plusieurs lignes. Nous n'approuvons pas ce principe. Dans les villes d'Europe qui ont un réseau de tramway développé, il est courant que certains tronçons soient parcourus par plusieurs lignes, et pas seulement au centre-ville. L'exploitation n'en est pas pour autant impossible, et les affichages sur les tramways et aux arrêts éliminent le risque de confusion. Cela permet de proposer des parcours sans changement diversifiés au départ d'un même arrêt.

Ainsi, les voies prévues pour les lignes 2 et 3 pourraient aussi être utilisées pour proposer des liaisons directes Bougainville - Blancarde, Bougainville - Quatre Septembre, Blancarde - Castellane et Quatre Septembre - Castellane, à condition pour cette dernière de construire un raccordement supplémentaire à la Préfecture. Les liaisons vers Castellane deviendront particulièrement intéressantes quand le réseau sera prolongé au sud vers Mazargues. Aussi nous pensons qu'il est impératif que le carrefour de la Préfecture soit équipé de six aiguilles comme celui de la Canebière.

L'existence de telles liaisons ne changerait pas les fréquences de desserte des quatre terminus, mais permettraient de réduire la charge du tronçon central. Ainsi, dans l'hypothèse d'un départ toutes les 4 minutes de chaque terminus, en alternance vers chacun des trois autres, le tronçon central verrait un trafic d'une rame toutes les 3 minutes par sens, contre une toutes les 2 minutes dans la configuration proposée. Un voyageur désirant se rendre par exemple de Bougainville à Quatre Septembre aurait le choix entre attendre (au maximum 12 minutes) la prochaine rame directe, ou prendre le premier départ et changer au niveau de la Canebière.

Bien sûr, il n'est pas nécessaire d'exploiter toutes les liaisons possibles avec la même fréquence. Une étude des besoins devrait être menée afin d'identifier les trajets les plus fréquents. L'offre pourrait n'être diversifiée qu'en période de pointe, en maintenant une exploitation en deux lignes en période creuse.

Dans cette optique, il est souhaitable que les stations soient implantées autant que possible en sortie de carrefour (et donc en des endroits différents selon le sens) afin de permettre d'attendre en un même point toutes les lignes se dirigeant vers le même terminus : par exemple, au niveau de la Canebière, l'arrêt en direction de la Blancarde serait sur la Canebière, celui en direction de Bougainville sur le cours Belsunce, et celui en direction de Castellane et Quatre Septembre sur le cours Saint-Louis.

L'utilisation de l'interconnexion entre les lignes 1 et 3 à la Blancarde est également souhaitable, avec par exemple des liaisons directes Bougainville - Les Caillols aux heures de pointe, quand la capacité de la ligne 1 vers Noailles sera limitée par la voie unique du tunnel (qui ne permet pas d'intervalle inférieur à 4 minutes 30 secondes, alors que sur les autres lignes un intervalle de 4 minutes est prévu en pointe).

Ces interconnexions seront également utiles en cas d'incidents qui interrompraient le trafic sur certains tronçons. À ce propos, nous nous demandons si le nombre de communications entre voies est suffisant pour permettre une exploitation temporaire à voie unique sur un court tronçon en cas d'incident sur l'une des voies.

## 7. Points particuliers du réseau

### 7.1. Interstations longues

Le réseau proposé présente plusieurs interstations assez longues où l'implantation de stations supplémentaires mériterait d'être étudiée :

- Sur la ligne 1, au niveau de la place Jean-Jaurès, une station souterraine pourrait être construite. Cela nécessiterait des travaux importants (mais réalisables à ciel ouvert) mais aurait une utilité certaine pour le quartier, d'autant plus que la station la plus proche sur le boulevard Chave sera plus éloignée que ne l'était Chave-Bruys. De plus, cela aurait l'avantage de créer un évitement dans la section à voie unique et donc de faciliter l'exploitation (document 1, page 19 : une double voie sous la place Jean-Jaurès permettrait de ramener l'intervalle minimum à 4 minutes, avec un coût supplémentaire évalué à 3 millions d'euros). Enfin, cette station pourrait servir de point de départ au percement ultérieur d'un deuxième tube vers Noailles.
- Sur la ligne 1, entre les stations La Boiserie et Air Bel, au niveau du chemin de la Parette ; ou alors la station La Boiserie pourrait être déplacée vers l'est, au niveau de la rue Jean-Clérissy. Notons au passage que la station La Parette est mal nommée : le village de la Parette se situe à l'autre extrémité du chemin de la Parette, à l'est de la L2, et serait desservi par cette nouvelle station.
- Sur la ligne 1, entre les stations William Booth et Les Caillols : le bus 14 a actuellement deux arrêts intermédiaires sur l'avenue William Booth.
- Sur la ligne 3, entre Place du Quatre Septembre et Saint Victor (arrêt de bus Corse d'Aurelle).

### 7.2. Terminus Quatre Septembre

Nous rappelons ici une proposition faite lors de la concertation complémentaire, et qui n'a pas été étudiée : 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 Livon, la rue des Catalans, la corniche Kennedy et la rue du Capitaine Dessemond, afin de mieux desservir ce quartier (actuellement desservi par les lignes de trolleybus 54 et 81), avec des stations supplémentaires Pharo et Catalans.

Si cette boucle n'est pas réalisée immédiatement, il serait au moins souhaitable que les aiguillages soient placés de manière à préserver cette possibilité.

### 7.3. Terminus provisoire Castellane

Lors de la concertation complémentaire, nous avons proposé un terminus provisoire en boucle sur la place Castellane. À la réflexion, nous reconnaissons que la solution proposée, bien qu'elle n'offre pas une correspondance optimale avec le métro (couloir assez long) ni avec la gare routière Cartreize, est meilleure car elle sera plus facile à transformer en simple station quand la ligne sera prolongée, et permet d'éviter pour le moment les problèmes liés à la traversée de la place.

Il est souhaitable que les aiguilles de communication entre les voies ne soient pas implantées sur la chaussée des rues perpendiculaires, mais sur un espace en site propre, afin de réduire leur coût et de faciliter leur entretien, contrairement à ce que le projet prévoit à l'intersection de la rue de

Rome et des rues Aldebert et de Village. Cela vaut également pour les autres communications, aux terminus ou intermédiaires.

#### **7.4. Terminus Noailles**

L'aiguille d'entrée en voie unique doit être repoussée le plus loin possible dans le tunnel, large à cet endroit, afin de faciliter l'exploitation en permettant aux rames arrivant au terminus de dégager l'aiguille rapidement, une rame pouvant ainsi partir avant l'arrêt complet de l'autre.

Le puits de ventilation pourrait être déplacé dans l'ancienne gare.

#### **7.5. Sortie du tunnel Noailles**

L'aiguille de sortie du tunnel doit être implantée en site propre, dans la trémie, ce qui permet d'employer du rail ordinaire sur ballast, de façon que les voies ressortent de la trémie enchevêtrées, mais déjà séparées, et qu'il n'y ait pas de pièce mobile dans la partie accessible aux automobiles.

#### **7.6. Préfecture**

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.

Le plan de circulation indique une circulation automobile à gauche sur la partie basse du boulevard Salvator. Est-ce une erreur, ou un moyen de permettre aux véhicules provenant de la rue d'Italie de faire demi-tour vers la rue de Rome sans croiser le trafic en sens inverse ? Dans les deux cas, il faudra que la signalisation soit claire pour éviter les erreurs et les accidents.

#### **7.7. Traversée de la Canebière**

Le carrefour entre la Canebière et les cours Saint-Louis et Belsunce est compliqué, et dangereux pour les vélos. Nous proposons que les voies descendant de la Canebière restent dans leur position latérale jusqu'au carrefour.

#### **7.8. Boulevard de la Corderie**

Il est souhaitable que les trolleybus desservant Endoume, Bompard et le Roucas Blanc, dont nous demandons le maintien (voir point 5 ci-dessus), conservent leur terminus au Vieux-Port. Dans le sens de la montée, ils empruntent la rue Sainte (déjà équipée des lignes aériennes) et ne feront que croiser l'emprise du tramway. En revanche, la redescente ne pourra s'effectuer que comme à présent, par le boulevard de la Corderie : il convient donc d'y réserver des installations électriques doubles, pour le tramway et le trolleybus, qui peuvent être installées côte à côte, les trolleybus roulant sur le site propre du tramway avec leurs perches inclinées. Tramway et trolleybus cohabitent dans de nombreuses villes d'Europe sans que cela ne pose de gros problèmes techniques.

#### **7.9. Palais Longchamp**

Les deux poteaux obliques installés de part et d'autre du palais sont particulièrement disgracieux. Nous pensons qu'il est possible de n'utiliser, pour maintenir les lignes aériennes, que des fils

tendus en travers de la place et des potences le long du boulevard Philippon, implantées sur le trottoir sud de celui-ci.

### **7.10. Cinq Avenues**

L'étude hydrographique (étude d'impact, page 2-7) fait apparaître un risque d'inondation à cet endroit (l'eau provenant notamment de l'avenue des Chartreux). Pourquoi ne transformerait-on pas l'actuelle trémie routière en bassin de rétention, plutôt que de la combler ?

### **7.11. Saint Pierre**

Un itinéraire alternatif pourrait être envisagé au niveau de Saint Pierre, en rejoignant la rue Saint-Jean-du-Désert dès la sortie de la tranchée (après la station Sainte Thérèse) et en passant sous les voies RFF (pont-rail à élargir), plutôt qu'au-dessus. Une station pourrait être installée sur les terrains de la blanchisserie, qui souhaite déménager. La ligne rejoindrait ensuite le tracé U401. L'itinéraire actuel entre Sainte Thérèse et Saint Pierre serait maintenu pour permettre l'accès au dépôt, ou mieux comme section terminale de la ligne 3 prolongée (ou inversement, en limitant la ligne 1 au parcours Noailles - Saint Pierre du 68, et en prolongeant la ligne 3 jusqu'aux Caillols).

### **7.12. La Grognarde**

Le rond-point à l'intersection de la traverse des Faïenciers et du boulevard Berthier constitue un point haut pour la ligne 1 du tramway, et la station La Grognarde est en forte pente. Nous suggérons de faire passer le tramway en souterrain sous ce rond-point, ce qui éliminerait le point haut et permettrait de construire la station en palier.

L'intersection entre l'avenue de la Grognarde et le boulevard William-Booth gagnerait à être aménagée en giratoire routier.

### **7.13. Les Caillols**

Le rond-point à l'intersection du boulevard William-Booth et de l'avenue Bouyala-d'Arnaud devrait être ovalisé et non décalé, pour obliger les véhicules venant de l'est à dévier leur trajectoire et donc à ralentir.

## **8. Divers**

### **8.1. Compatibilité avec les vélos**

Il faut veiller à ce que toutes les intersections entre la voie du tramway et une voie susceptible d'être empruntée par des vélos se fasse selon un angle suffisamment ouvert (supérieur à 45 degrés), afin de prévenir les risques de chute. Les points particulièrement sensibles sont le carrefour de la Préfecture, entre la Canebière et le cours Belsunce, celui de la Blancarde, la place de la Joliette et la place devant le palais Longchamp. Le franchissement de la rue de Chanterac gagnerait aussi à être rectifié (angle plus ouvert pour les vélos, chicane moins marquée pour le tramway) : cela

semble possible sur le plan, mais celui-ci est-il exact ? Le débouché du nouveau tunnel ferroviaire n'y figure pas.

Les pistes cyclables implantées sur les trottoirs doivent être absolument évitées. Au contraire, il faut autant que possible développer les zones 30, comme cela est prévu au PDU, avec une cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes, par exemple sur le boulevard Chave ou la partie large de la rue de Rome. Les sections sans voitures, partie étroite de la rue de Rome et boulevard Longchamp, doivent être traitées comme des maillons du futur réseau vert. Nous approuvons le choix d'aménagement cyclable fait sur le cours Puget.

## **8.2. Parkings résidents**

Les parkings pour les résidents doivent être ouverts dès que possible. Ils auraient dû être mis en œuvre depuis longtemps déjà. Le manque d'anticipation des problèmes qui se poseront dès le début du chantier est flagrant.

Au centre-ville, ces parkings doivent être exclusivement réservés aux résidents, afin de ne pas attirer un trafic supplémentaire. Les parkings publics existants et les places sur voirie qui subsisteront suffiront largement aux visiteurs occasionnels.

Parmi les mesures compensatoires, il est prévu (étude d'impact, page 5-14) que le tarif résident soit étendu à toutes les places sur voirie du centre-ville. Nous n'approuvons pas cette mesure, les places sur voirie (dont le nombre doit être limité) doivent être réservées à un stationnement de courte durée.

Toute ouverture de parking doit être associée à la suppression d'un nombre équivalent de places (officielles ou tolérées) en surface. Il faut notamment veiller à ce que les espaces destinés au tramway mais temporairement inutilisés (par exemple l'emprise du 68) ne deviennent pas des stationnements sauvages.

Nous demandons aussi que soient prises des mesures incitant à la réduction du parc automobile, notamment à destination des ménages possédant plusieurs voitures, en promouvant l'usage des transports collectifs, l'autopartage (formule qui commence à se développer à Marseille en partenariat avec la RTM), le covoiturage et les modes doux. Cela neutraliserait l'impact négatif des suppressions de places de parking.

## **8.3. Accessibilité du site propre aux automobiles**

Le projet prévoit que le site propre du tramway sera en grande partie 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'idées, 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 sur le boulevard Chave avant la fermeture du 68). 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.

Aux endroits où le site propre doit rester accessible, il faut qu'il soit légèrement surélevé, avec une bordure biseautée dont le franchissement sera possible mais sensible. Cela dissuadera l'utilisation abusive du site propre et augmentera la sécurité, en obligeant les automobilistes à réduire leur vitesse avant d'empiéter dessus, et les deux-roues à adopter un angle plus ouvert pour y accéder.

Sur le boulevard Longchamp et les autres sections fermées au trafic automobile mais où un accès réservé aux riverains est maintenu, nous aurions souhaité plus de précisions sur la manière dont cet accès sera contrôlé. Il nous semble nécessaire que l'une des extrémités du boulevard soit rendue physiquement infranchissable par les automobiles, afin d'empêcher toute utilisation en transit du site propre du tramway, tout en permettant un accès en impasse pour les riverains, les services de nettoyage et les services d'urgence.

Nous nous demandons si un accès aux voitures des riverains sera prévu sur les courtes sections piétonnes des stations Eugène Pierre et Foch-Sakakini. Nous pensons que cela n'est ni nécessaire, vue la faible distance à parcourir à pieds, ni souhaitable. De même, il semble que le boulevard Sainte-Thérèse disposera d'un accès riverain à sens unique, mais ce n'est pas clairement indiqué et mérite d'être précisé.

#### **8.4. Choix du matériel roulant**

Le matériel proposé semble assez fragile (grande surface vitrée à l'avant, probablement très chère à remplacer) et présente un porte-à-faux important qui risque de limiter fortement sa vitesse en courbe.

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