



Association métropolitaine RAMDAM

(Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille-Provence)

Contribution de l'association RAMDAM

Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Métropole Aix-Marseille Provence

Un contexte inacceptable et invivable

pour les habitants, les piétons et les cyclistes

Le constat : congestions routières, bruit, stress et pollution de l'air

- Congestions routières quotidiennes qui génèrent du bruit et temps perdu : **35 000 heures perdues** chaque jour au niveau de Marseille.
- **52mn**, en moyenne, passées chaque jour dans sa voiture - 69% des personnes considèrent que l'accroissement des difficultés génère du stress
- **10 jours perdus** par an entre Aix et Marseille pour un automobiliste Aixois effectuant le trajet quotidiennement pour aller travailler à Marseille
- Marseille / Aix : villes où l'air est le plus polluée, en grande partie, à cause des transports. **48 000 décès** imputables à la pollution de l'air en France. **1200 décès** prématurés sur les Bouches du Rhône.

Le constat : précarité énergétique, inégalités sociales, modales et territoriales

- **La part des piétons** est importante (34%) mais les trottoirs sont inexistantes, étroits ou

occupés par des voitures, des cars, des motos, des terrasses de café, ...

- Un nombre de cyclistes faible mais en constante augmentation malgré **une absence patente et persistante des aménagements** (pistes cyclables, parkings, ...). Lorsque des aménagements existent, ils ne sont pas, comme les trottoirs, respectés.
- **75%** des déplacements quotidiens font **moins de 8 kilomètres**, c'est à peine 25 minutes à vélo. Mais il y a un grave problème d'infrastructures, en clair, on risque, trop souvent, le vol du vélo ou l'accident de la route.
- Nombreux sont **les ménages sans voitures** (entre 17% et 60% de foyers selon les quartiers de Marseille, 23% sur le département de Bouches-du-Rhône et sur Aix-en-Provence) essentiellement pour des raisons financières.
- Une **réelle précarité énergétique** liée au coût des carburants et au coût global de la voiture (plus de 60 000 ménages résidant à la périphérie des pôles urbains du département)

- Pas encore de RER Métropolitain et pire, **régression de l'offre TER** : réduction du nombre d'arrêts en gare d'Arenc Euro-Méditerranée, baisse du nombre de TER entre Aubagne et Marseille (moins 14), sur la Côte Bleue entre Miramas, Aix et Marseille, pas de TER le soir après 19h30 ou 22h30 selon lignes, ...)
- Selon le lieu d'habitation (quartiers, communes, lotissements, ...) : **absence de moyens de transports en commun** tard le soir, tôt le matin et le dimanche pour celles et ceux qui ont des horaires de travail atypiques ou simplement pour les loisirs, la culture, les achats, ...

Les externalités négatives sont nombreuses et coûteuse : accidents de la route, pollution sonore et atmosphérique, gaz à effet de serre ... Le coût sanitaire de la pollution de l'air sur le plan national est estimé à 100Md€. Quelle est l'estimation sur la Métropole ?

A cela s'ajoute **les coûts économiques**, (la perte d'attractivité pour les entreprises ou les cadres), sociaux (une mauvaise qualité de vie, une inégalité territoriale, ...) et environnementaux (réchauffement climatique, pollution, ...) qu'il conviendrait, également, d'estimer.

Etant donné ce contexte, **les priorités budgétaires** en faveur de mesures efficaces et durables doivent être prises et clairement identifiées par la Métropole.

« Vu le contexte invivable et le grand nombre de personnes concernées, vu les prérogatives et les compétences de la Métropole, des mesures fortes et rapides sont à prendre, en rupture avec l'actuelle situation. »

Il faut agir maintenant !

1. Intégrer une ligne budgétaire, de **30M€ / an**, dédiée aux modes de déplacements actifs (piétons et vélos) dans **le budget 2019 de la Métropole**
2. **Prendre en compte l'efficacité environnementale** de chacun des modes de déplacements, y compris les coûts externes, afin d'encourager le report modal sur les plus vertueux.
3. **Elaborer un plan métropolitain des mobilités** intégrant des contrats locaux de déplacements issus d'une large concertation territoriale sur le modèle de plans de déplacement d'entreprise ou interentreprises, en impliquant les associations.
4. Inclure dans le plan métropolitain des mobilités des mesures facilitant les mobilités pour **les personnes pouvant être en difficultés** : personnes à mobilité réduite, femmes (sécurité), jeunes ruraux (mise à disposition de véhicules partagés à 2 ou 4 roues électriques, aides au financement du permis ...), personnes âgées (accès au numérique) - mieux expliciter le lien avec transports
5. Mettre en place d'un **Pass mobilité avec des tarifs sociaux**, sans discrimination géographique à l'image de la gamme tarifaire ZOU ! .
6. Simplifier et **rendre attractive l'offre tarifaire** des transports collectifs afin d'engager un véritable report modal.

7. Mettre en place une offre de transports collectifs **tôt le matin, tard le soir**, le dimanche et jours fériés
8. Assurer un cadencement soutenu de l'offre de transports collectifs sur **les corridors ferroviaires et routiers de la Métropole** avec une offre de rabattement sur les gares ferroviaires, routières et les pôles d'échanges multimodaux) permettant d'assurer une connexion avec l'ensemble des communes, des quartiers, des lotissements, des zones d'emploi et d'éducation.
9. Accélérer **la réalisation des projets ferroviaires** prévus dans le contrat de projets 2015/2020 et le développement **des couloirs bus** sur les corridors routiers et autoroutiers, menant aux villes (Marseille et Aix en particulier), pour rendre les transports collectifs routiers plus rapides que l'automobile.
10. Engager une **véritable rupture dans la politique du stationnement** en libérant les trottoirs et les aménagements cyclables et en interdisant tout stationnement sauvage.
11. Engager une véritable **rupture en protégeant les piétons et cyclistes** en réduisant la vitesse des voitures et motos, en étendant les zones 30 sur l'ensemble des centres urbains et en réduisant à 70 ou 50 km/h la vitesse sur les axes accédant aux centres urbains
12. Déterminer **un plan vélo métropolitain avec son financement**, en tenant compte du schéma régional des véloroutes et voies et du schéma directeur départemental, permettant la réalisation d'un réseau cyclable. Agir en faveur de la sécurisation des itinéraires cyclables dont ceux situés dans le cadre du partage de la voirie.
13. Mettre à disposition des **places de stationnement vélo sécurisées** dans toutes les gares et lieux de l'intermodalité de la Métropole ainsi que dans les parkings voitures des villes pour les résidents ne disposant pas de garage. Permettre leur accès avec un support billettique unique type carte Zou ! ou Transpass et via son téléphone (même sans abonnement)
14. Autoriser et faciliter **l'accès des vélos à bord** des cars interurbains et des tramways
15. Développer et accélérer **la réalisation des différents Transports Collectifs en Sites Propres (TCSP)** dans les principales villes et le développement du réseau de tramways à Marseille pour desservir Les Catalans, la Castellane, St Antoine, le lycée Jean Perrin, l'hôpital nord et la Rouvière.
16. Que la Métropole assure le développement et **la pérennité des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE)**, d'administrations (PDA), d'inter-entreprises (PDIE) et Plans de déplacements scolaires (PDES) et universitaires
17. Disposer d'une **information multimodale** en temps réel (via PACAmobilité) et d'un guidage GPS pour les vélos (type Géo vélo)
18. Favoriser **la transversalité et la complémentarité** des trains et des cars entre les pôles urbains de la Métropole en évitant les ruptures de charge à Marseille
19. Engager une réflexion collective sur une **fiscalité permettant une ressource dédiée** aux infrastructures de transports collectifs et modes actifs (y compris en expérimentant des péages urbains ou en rendant payantes les autoroutes d'entrées de ville).

20. Développer le **covoiturage et l'autopartage**, y compris accessible aux personnes exclues du numérique, grâce à des services téléphoniques par exemple.

Fait en novembre 2018 par l'association métropolitaine RAMDAM

associationramdam@gmail.com

Président : Jean Yves Petit : 0614899628

« Les associations qui agissent en faveur de l'usage du vélo et des modes alternatifs à la voiture des territoires d'Aix-en-Provence (ADAVA), d'Aubagne (Action Vélo), de Marseille (CVV et Vélo Sapiens), de l'Ouest - Etang de Berre (LVDE) et de Salon (APROVEL) ont décidé de se fédérer et de créer l'association RAMDAM, en 2016, pour être l'interlocuteur de la Métropole qui a la compétence transport et mobilité.

Ces associations *« se bougent les mollets et les méninges »* pour que la Métropole Aix-Marseille-Provence prenne en compte les besoins et les propositions des cyclistes et autres pratiquants de modes actifs et alternatifs dans ce nouveau territoire. »

« Le vélo : bon marché, bon pour le moral et la santé, bon pour la planète et bien plus rapide qu'une voiture en ville »