



UTOP VÉLO

*Association pour la promotion de l'usage du vélo
et des autres modes de déplacements actifs, à La
Ciotat et Ceyreste !*

Membre du réseau RAMDAM et de la FUB
Association Loi 1901 n°A-9-NH6CSHM8XB
Adresse postale :
28 impasse des Coquelicots
13600 La Ciotat

**M. Alain CHOPIN - Président de la
commission d'enquête –
Métropole Aix-Marseille-Provence
– Direction Générale Adjointe de
la Mobilité – Direction Études et
Stratégie – BP 48014
13567 MARSEILLE CEDEX 02**

commission.enquete.pdu@ampmetropole.fr

La Ciotat, le 3 mai 2021

Objet : Observations, propositions et avis sur le projet de Plan de Déplacements Urbains métropolitain

Monsieur le président de la commission d'enquête,

Notre association Utop Vélo a pour objet la promotion des déplacements à vélo, piétons et tout autre mode de déplacement actif, à La Ciotat et Ceyreste. Elle compte environ 80 adhérents et autour de 150 personnes participent régulièrement à ses activités. Elle est membre du réseau métropolitain Ramdam (le rassemblement des associations pour le développement des modes actifs dans la métropole) et de la fédération nationale FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette).

Du fait de l'objet de notre association, nous sommes particulièrement concernés par le Plan de Déplacements Urbains métropolitain. Nous souhaitons donc apporter par la présente à l'enquête publique notre avis sur le projet, ainsi que nos observations et propositions, pour qu'elles soient prises en compte dans le rapport d'enquête publique et puissent soutenir des conclusions allant dans le sens de notre action.



1- Prise en compte insuffisante de la marche à pied en dehors des centre-villes

Référence dans le projet de PDU:

Page 11, La stratégie: *“Les centres-villes auront été réinvestis par les piétons et les autres modes actifs.”*

Page 12, Les enjeux et les objectifs: *“53 % des déplacements font moins de 3 km,”*

Page 21, Des espaces publics partagés et attractifs: *“ Pour atteindre ce but, le PDU affirme un nouvel ordre de priorité dans l’espace public en favorisant les piétons, en particulier les personnes à mobilité réduite, ainsi que le vélo, les véhicules motorisés n’entrant en ligne de compte qu’une fois bien traités les usagers les plus vulnérables et les plus respectueux de l’environnement. Pour ce faire, la Zone 30 devient la référence métropolitaine en matière d’aménagement des voies locales des centres-villes.”*

Observation:

Moyen de déplacement naturel des humains, la marche à pied permet de se déplacer sans équipement, sans contraintes et sans coût. Avec une vitesse moyenne de 3 à 5 km/h, elle permet de réaliser les déplacements du quotidien dans un rayon de quelques kilomètres autour des lieux de vie. Nous sommes heureux de voir que son développement est désormais décidé et que les piétons sont désormais considérés avec priorité par rapport aux autres modes de déplacement. Cependant, nous notons que les mentions à ce mode de déplacement sont systématiquement associées aux centres-villes et aux abords des pôles multimodaux, alors que de nombreux métropolitains habitent dans des zones résidentielles à distance des centre-villes, voire dans des zones nouvellement urbanisées prises sur des espaces anciennement agricoles ou naturels. De même, l'accès aux zones de services, équipement publics et privés, notamment sportifs, zones commerciales, artisanales et industrielles ou zones naturelles doit être partout possible à pied.

Proposition:

Nous souhaitons que le principe selon lequel **tout point du territoire doit être accessible aux piétons** soit inscrit dans le Plan de Déplacement Urbain, sauf exceptions justifiées par un impératif de sécurité (autoroutes, voies rapides, terrains militaires etc), afin de ne pas limiter le développement de la marche à pied aux seuls centres-villes, abords des pôles multimodaux et zones résidentielles proches.

2- Absence de moyens de lutte contre l'imperméabilité piétonne

Référence dans le projet de PDU:

Page 147, EP02 Réaliser un plan piéton: *“Une attention particulière sera apportée à la qualité des itinéraires piétons, tant en matière de perméabilité piétonne en lien avec les documents d’urbanisme afin d’obtenir une trame viaire la plus fine possible, que de désamorçage de conflit piéton-vélo.”*



Observation:

Dans un contexte d'urbanisation non maîtrisée que connaît notre territoire, nous notons plusieurs cas de constructions ayant bloqué des cheminements piétons parfois très utilisés. Les piétons se retrouvent alors renvoyés vers un itinéraire plus long, au bord de grands axes non aménagés et dangereux. De grandes surfaces deviennent ainsi imperméables aux piétons, ce qui les incite à utiliser la voiture personnelle au lieu des modes actifs. C'est le cas par exemple à La Ciotat avec de grandes copropriétés récentes entièrement clôturées. Le PDU ne mentionne pas directement cet obstacle à l'usage des modes de déplacement actifs et ne décrit aucun moyen de lutte contre cette tendance qui s'oppose au développement des déplacements actifs.

Proposition:

Nous proposons que les moyens de lutte contre l'imperméabilisation aux déplacements piétons soient mentionnés dans le PDU et que leur application soit systématique. Il s'agit d'anticiper les cheminements piétons lors des nouveaux projets ou des rénovations - publics ou privés-, prévoir les réservations foncières nécessaires, formaliser ou réactiver les servitudes de passage sur terrains privés lors des actes fonciers et au moment de la délivrance des autorisations administratives, utiliser des procédures d'expropriation sur les bandes de terrains nécessaires au besoin. Ces outils à la disposition de la Métropole et des collectivités locales doivent être mis en œuvre systématiquement pour garantir de façon concrète la possibilité des déplacements piétons.

3- Absence d'engagement à respecter l'article L228-2 du Code de l'environnement

Observations:

Nous constatons que plusieurs axes de circulation urbains ont fait très récemment l'objet de rénovation sans que l'obligation légale de création d'aménagement cyclable prévue par l'article L228-2 du Code de l'environnement soit respectée, c'est par exemple le cas à La Ciotat de l'avenue Jules Ferry, qui dessert pourtant un établissement scolaire et des équipements sportifs, de l'avenue de la République, de l'avenue Jean Jaurès et d'autres. Ces rénovations illégales sans aménagement cyclables retardent le développement des déplacements à vélo, car l'infrastructure inadaptée décourage durablement les utilisateurs.

Ce frein puissant au développement des déplacements à vélo n'est pas mentionné dans le PDU, et nous n'y trouvons aucun outil permettant d'y mettre une fin.

Propositions:

Nous proposons l'ajout d'un **principe de respect de la légalité lors des réalisations et des rénovations de voirie**. Pour assurer concrètement cette tâche, nous proposons que le PDU prévoit un **contrôle de légalité et de conformité des projets avant leur réalisation effective**, par un service public disposant de personnel compétent.



4- Les aménagements cyclable sur trottoir: interdits, dangereux et inefficaces

Observations:

Nous constatons que la quasi totalité des aménagements cyclables réalisés à La Ciotat depuis quelques années n'est pas conforme à la réglementation et ne suit pas les recommandations techniques du Cerema. En effet, il s'agit de cheminements vélo sur trottoirs, ce qui est interdit et place de fait le cycliste en infraction (article R412-7 du Code de la route) tout en créant des conflits d'usage entre cyclistes et piétons. Ces aménagements sur trottoir constituent d'une part un danger pour les piétons du fait du différentiel de vitesse et des trajectoires croisées, et d'autre part un frein au développement des déplacements à vélo car ils sont inefficaces (en raison de nombreuses pertes de priorité lors des réinsertions sur la chaussée). De plus, ils ne respectent pas les prescriptions techniques du Cerema notamment en matière d'angles, de contraste, de séparateurs, de signalisation etc.

Ce frein puissant au développement des déplacements à vélo et à pied n'est pas mentionné dans le PDU.

Propositions:

Nous proposons la mention explicite dans le PDU de **l'interdiction des cheminements cyclables sur les trottoirs**, du fait de leur illégalité, de leur dangerosité et de leur inefficacité. Sauf rares cas exceptionnels justifiés par un espace disponible très contraint. De plus, nous proposons que le PDU prévoie un contrôle de légalité et de conformité des projets - incluant les aménagements cyclables- avant leur réalisation effective, par un service public disposant de personnel compétent.

5- Un guide technique redondant, qui risque de ne pas être aligné avec les recommandations techniques du Cerema

Référence dans le PDU:

Page 82, V04 Un guide technique des aménagements cyclables: *“Afin d'unifier les pratiques et d'offrir plus de lisibilité et de sécurité aux déplacements métropolitains, un guide de référence sera réalisé en partenariat avec le Département et les Communes et en concertation avec les associations cyclistes. Ce guide présentera les règles de principe des aménagements cyclables. Il servira aux différents maîtres d'ouvrage mais aussi aux maîtres d'œuvre intervenant sur le territoire.”*

Observations:

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. Il a la prérogative de déterminer les règles techniques en matière de voirie et d'urbanisme. Il édite de



nombreuses règles techniques, recommandations et guides techniques à destination des collectivités publiques.

La création d'un guide technique local propre à la Métropole présente à nos yeux un risque très important : celui de dégrader les exigences minimales, qui sont normalement applicables à l'identique sur l'ensemble du territoire national. En effet, nous avons constaté de nombreuses insuffisances dans la conception et la réalisation d'aménagements cyclables très récents sur le territoire de la Métropole (par exemple cheminements sur trottoir, insertions en biais, pertes de priorité injustifiées...). Nous craignons donc que ces pratiques dégradées, parfois illégales ou dangereuses, se retrouvent formalisées dans un guide technique local qui tende à se substituer aux règles techniques officielles.

Le Cerema est un organisme public basé à Aix-en-Provence qui semble très bien fonctionner, la documentation technique disponible est exhaustive et de qualité, et elle est déjà financée par le contribuable. De plus, il ne nous apparaît aucune spécificité locale justifiant le développement de règles techniques différentes de celles applicables sur le reste du territoire national. Nous mettons donc en doute l'utilité d'un tel guide technique spécifique métropolitain, et nous pensons qu'il serait plus efficace d'appliquer en premier lieu la loi, les règlements et les prescriptions et recommandations techniques officielles déjà existantes. Un guide technique complémentaire pourrait éventuellement les accompagner si, et seulement si, le besoin s'en fait sentir à l'usage sur des aspects secondaires (par exemple esthétiques).

Propositions:

Nous proposons la suppression de l'action "V04 - Un guide technique des aménagements cyclables" et son remplacement par une action "V04 - L'application des lois et règlements existants, ainsi que des recommandations techniques publiées par le Cerema".

6- La voie verte "Voie Douce" à La Ciotat

Référence dans le PDU:

Page 226, Bassin de proximité La Ciotat: *"La Ciotat développe un itinéraire cyclable depuis le centre-ville jusqu'à la gare, véritable colonne vertébrale, il a vocation à être maillé, notamment par un axe structurant qui permettra de longer le littoral ciotaden et le schéma régional vélo route voie verte identifie un axe qui permettra de rejoindre Aubagne."*

Cartographie de la page 227.

Observations:

Le texte et la cartographie font référence à la voie verte baptisée "Voie Douce", qui relie le centre-ville de La Ciotat à la gare SNCF. En pratique, la cyclabilité de cette voie est très limitée et ne peut être définie comme "véritable colonne vertébrale" en raison de l'installation par la municipalité de 16 dispositifs anti-accès motorisé (D.A.A.M en termes techniques) dispersés le long des 4.3 km de voie (environ un chaque 250 mètres en moyenne), ce qui rend impossibles beaucoup de déplacements cyclistes utilitaires. Ces barrières interdisent



l'accès aux vélos équipés de sacoches, de sièges pour enfant, de remorques ainsi qu'aux vélos cargos biporteurs et triporteurs. Ces modèles de barrières sont déconseillés par le Cerema.

Malgré les demandes répétées de notre association pour obtenir le retrait des dispositifs anti-accès motorisé actuels ou leur remplacement par des dispositifs conformes aux recommandations techniques du Cerema, nous n'avons pas été entendus.



Tranche 1 de la "voie douce": dispositif anti-accès motorisé déconseillé par le Cerema (on notera les autres moyens anti-motorisés en service - suffisants à notre avis-: signalisation, potelets, vidéosurveillance et patrouilles de police municipale)



Tranche 2 de la “voie douce”: dispositif anti-accès motorisé également déconseillé par le Cerema (on notera les autres moyens anit-motorisés en service - suffisants à notre avis-: signalisation, potelets, vidéosurveillance et patrouilles de police municipale)

Propositions:

Nous proposons que le texte page 226 cité ci-dessus soit remplacé par le suivant: “*La Ciotat développe un itinéraire cyclable depuis le centre-ville jusqu’à la gare. **Cette voie verte accessible à tous les usagers grâce à des équipements conformes aux recommandations techniques du Cerema** est une véritable colonne vertébrale, ayant vocation à être maillée, notamment par un axe structurant qui permettra de longer le littoral ciotaden et le schéma régional vélo route voie verte identifie un axe qui permettra de rejoindre Aubagne*”.

7- Un état des lieux des aménagements cyclables largement erroné

Référence dans le PDU:

Page 51, L'état des lieux. Cartographie



Observations:

Cette cartographie comporte de nombreuses erreurs : plus de 50% des éléments rapportés sur la carte sont inexacts, ce qui questionne fortement l'ensemble du travail de planification fait à partir de cet état des lieux ainsi que les kilométrages annoncés.

Exemples d'aménagements présents dans la réalité et absents de la cartographie:

- voie verte de Ceyreste, le long du chemin des Peupliers
- deuxième tranche de la voie verte "Voie Douce", en cours de réalisation lors de l'élaboration du PDU et mise en service en février 2020.
- bandes cyclable sur certaines sections de l'avenue Roumagoua
- bande cyclable en double-sens avenue Crozet



Exemples d'aménagements présents sur la cartographie mais inexistant sur le terrain:

- itinéraire le long du bord de mer: il s'agit d'une promenade piétonne, c'est-à-dire une aire piétonne au sens de l'article R110-2 du code de la route. Le vélo y est autorisé à la vitesse du pas uniquement, avec priorité aux piétons. Aucun aménagement cyclable n'existe le long des avenues Franklin Roosevelt et boulevard Beau Rivage.
- itinéraire avenue Arène Cros: il s'agit d'une section en sens unique limitée à 30 km/h, sans aucun aménagement cyclable et sans signalisation ni matérialisation du double-sens cyclable.
- Traversée de Ceyreste: il s'agit d'une zone 30 sans aucun aménagement cyclable.

La cartographie collaborative openstreetmap (<https://www.openstreetmap.org/>) présente un état des lieux bien plus juste de la situation, malgré quelques légères erreurs.

Propositions:

Du fait du nombre élevé des erreurs et de leur importance, cet état des lieux largement erroné risque d'avoir des conséquences importantes sur la planification des aménagements à venir. **Nous proposons une correction de l'état des lieux, des cartographies associées et des kilométrages d'aménagements cyclables existants**, basée sur des relevés de terrain.

8- Des incohérences concernant les axes vélos structurants prévus

Référence dans le PDU:

Page 80, Un réseau cyclable maillé et sécurisé: *"Le PDU organise la constitution d'un réseau d'itinéraires structurants, c'est-à-dire ayant un enjeu et potentiel fort de report modal pour les déplacements du quotidien [...]"*

Page 80, Les axes vélos structurants: *"Efficacité : Une vitesse moyenne de 15 à 20 km/h,"*

Page 81, les itinéraires cyclables, cartographie



- Itinéraire cyclable structurant
- Itinéraire de véloroute voie verte ou de loisirs

Observations:

1- La cartographie montre que la voie verte "Voie Douce" de La Ciotat est considérée comme un axe structurant dans le PDU. Ce serait très logique pour une voie verte, qui est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers (article R110-2 du Code de la route). Malheureusement en l'état actuel la cyclabilité de cette voie est très limitée et ne peut être définie comme "itinéraire structurant" en raison de l'installation par la municipalité de 16 dispositifs anti-accès motorisé (D.A.A.M en termes techniques), soit un tous les 250 mètres en moyenne, rendant impossibles beaucoup de déplacements cyclistes utilitaires. Ces barrières interdisent l'accès aux vélos équipés de sacoches, de sièges pour enfant, de remorques ainsi qu'aux vélos cargos biporteurs et triporteurs. Pour les vélos assez étroits pour se faufiler entre les DAAM, la vitesse moyenne chute drastiquement en raison de ces arrêts qui obligent à mettre pied à terre très fréquemment, elle ne peut pas atteindre les "15 à 20 km/h" prévus pour les axes structurants. Ces modèles de barrières sont déconseillés par le Cerema.

Malgré les demandes répétées de notre association pour obtenir le retrait des dispositifs anti-accès motorisé actuels ou leur remplacement par des dispositifs conformes aux recommandations techniques du Cerema, nous n'avons pas été entendus.

2- L'axe structurant (tracé rouge) le long de la D559 s'interrompt au niveau de Font Sainte, laissant de côté les quartiers Est de La Ciotat (Arène Cros, la Baie des Anges, le Liouquet..), alors même que ces quartiers sont fortement urbanisés et se situent dans le rayon d'action



des déplacements à vélo pour les trajets quotidiens. De même, il n'y a pas d'axe structurant prévu entre La Ciotat et Ceyreste, alors que le besoin est très important (zones résidentielles, trajets scolaires, trajets domicile-travail...).

Propositions:

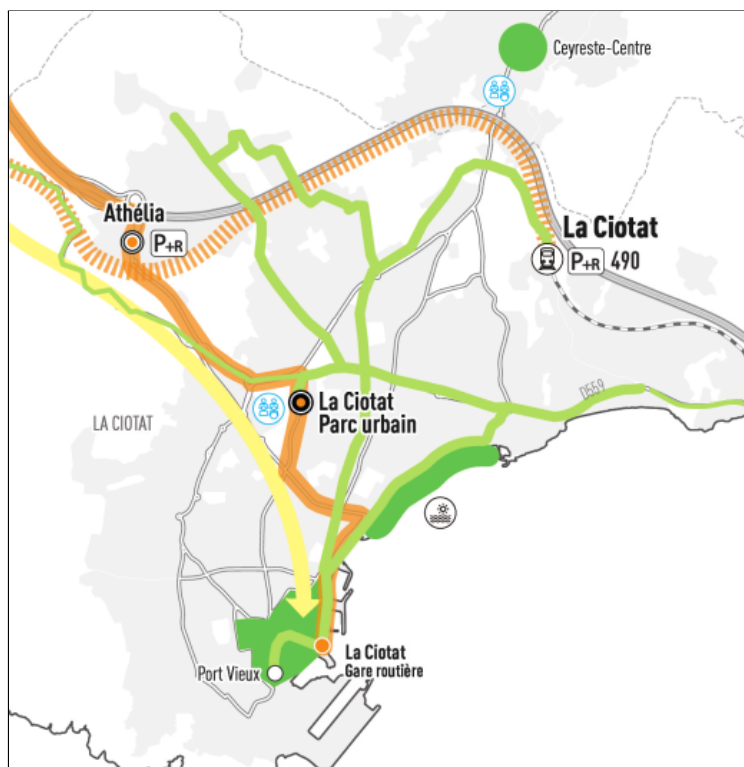
1- Lorsque le PDU identifie ou prévoit des axes cyclables structurants, **l'autorité organisatrice de la mobilité devrait s'assurer de l'absence d'obstacles et le cas échéant de leur retrait**, notamment dans le cas des barrières anti-accès motorisés non conformes aux recommandations du Cerema.

2- Il convient de **poursuivre le tracé de l'axe cyclable structurant vers l'Est jusqu'à la limite de l'agglomération de La Ciotat** (matérialisée par le panneau d'entrée "La Ciotat" sur la route départementale) **et d'en créer un entre La Ciotat et Ceyreste**.



9- Une vision à 2030 insuffisante, ne permettant pas d'atteindre les objectifs

Référence dans le PDU:

Page 227; Bassin de proximité en 2030, cartographie



Un système vélo global

-  Réseau vélo structurant
-  Véloroute - Voie verte

Observations:

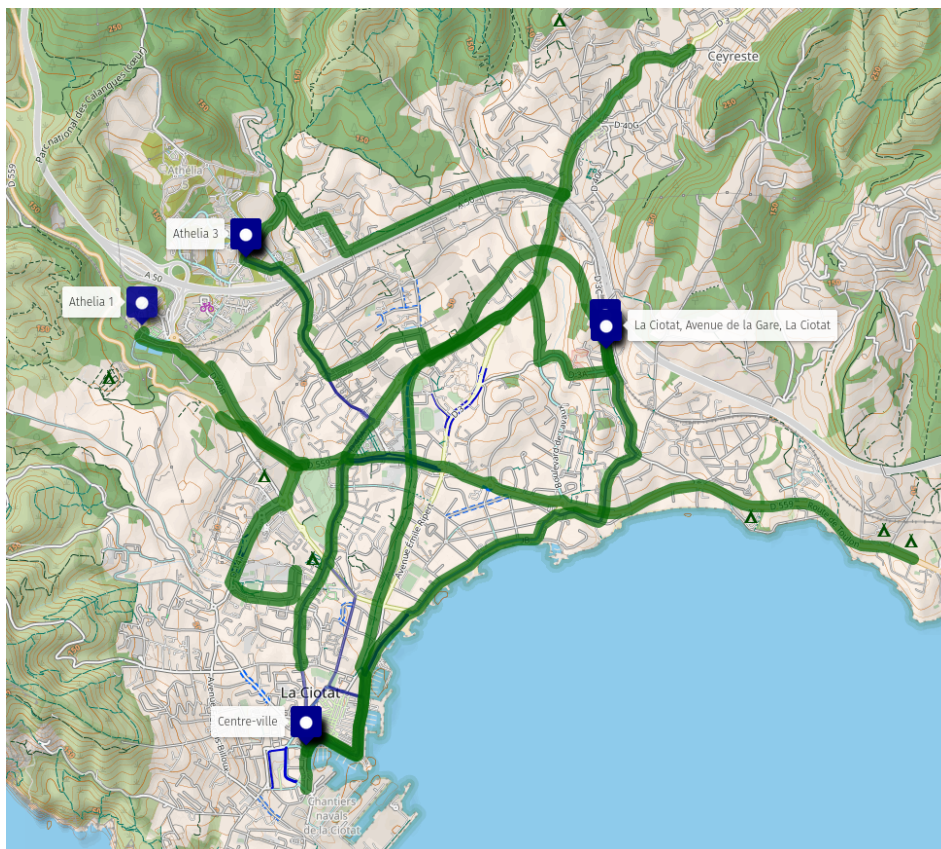
La comparaison de la vision 2030 et de la situation actuelle montre une absence d'ambition, à l'opposé des objectifs affichés dans le PDU. En effet, la seule avancée significative se résume à la réalisation de la véloroute V65, déjà inscrite au schéma régional des voies vertes et véloroutes et pour laquelle un retard conséquent a déjà été pris comparativement aux autres territoires traversés (Alpes-Maritimes et surtout Var). C'est bien insuffisant pour atteindre les objectifs de report modal inscrits dans le PDU.

Par ailleurs certains aménagements existants qui répondent déjà aux caractéristiques des axes structurants, comme la voie verte de Ceyreste le long de l'avenue des Peupliers, sont absents de la cartographie, ce qui montre que ce travail de prospective est à questionner fortement, en raison d'un état des lieux de départ très largement incomplet ou inexact.

Proposition:

Nous proposons d'enrichir la vision à 2030 pour qu'elle permette de réaliser les objectifs annoncés, notamment en prévoyant des axes structurants :

- entre la gare SNCF et les plages,
- entre les zones Athélia, entre le centre-ville et Athélia 1, entre Athélia 5 et Ceyreste,
- le long de la D559 vers les quartiers Est,
- entre La Ciotat et Ceyreste.



Un exemple de proposition alternative de vision à 2030 des axes structurants, pour atteindre les objectifs annoncés dans le projet de PDU. (la cartographie est en accès libre sur https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/cartographie-cyclable-de-la-ciotat-et-ceyreste_514464)



Conclusion

Au vu des éléments relevés plus haut, nous pensons que le projet de PDU tel qu'il est présenté ne permettra pas d'atteindre les objectifs affichés en matière de développement des déplacements à vélo et à pied sur le secteur de La Ciotat et Ceyreste. C'est pourquoi, bien que nous partageons les objectifs annoncés en introduction du PDU, nous sommes **défavorables** à la mise en œuvre de ce plan en l'état. Nous pensons qu'il est nécessaire de l'améliorer significativement pour que les objectifs annoncés puissent être atteints.

En vous remerciant pour la prise en compte de notre avis, de nos observations et de nos propositions, nous vous prions de recevoir, Monsieur le président de la commission d'enquête, l'expression de nos meilleures salutations.

Florian Stègre, co-président
contact@utopvelo.fr

Utop Vélo est membre de  Aix Marseille Provence et de la FUB  le vélo au quotidien