

**CONCERTATION PRÉALABLE - EXTENSIONS NORD ET SUD  
DE LA LIGNE DE TRAMWAY T3 - PHASE 2**

**Contribution de Patrick ROBERT -13016 Marseille**

Habitant du quartier de L'Estaque Gare, je suis bien évidemment concerné par l'extension nord de la ligne de tramway T3 et plus particulièrement par l'implantation du futur pôle d'échanges multimodal de Saint-André qui regroupera en un même lieu la nouvelle halte ferroviaire implantée sur la ligne SNCF Miramas - Saint-Charles passant par la Côte Bleue, la station du tramway T3 (quelle que soit la version retenue) et les arrêts de bus de la RTM.

Bien que plus coûteuse et augmentant de 3 mn le temps de trajet, ma préférence va à la variante sud du tracé qui emprunterait le chemin du Ruisseau Mirabeau, le chemin du Littoral et l'avenue André Roussin. Cette variante permettrait de desservir une zone de vie et d'emploi plus importante que la variante nord.

Le Pôle d'Échanges Multimodal de Saint-André (PEM) sera équipé d'un parking relais de proximité de 150 places couvertes d'ombrières photovoltaïques.

Je suppose que ce parking relais, comme celui de Gèze, sera gratuit pour les abonnés détenteurs d'une carte transport et payant pour les autres.

Ce parking relais sera utilisé je suppose majoritairement par les usagers du train et non du tramway ?

A-t-on des indications sur ce point ? Qui sont ces usagers ? D'où viennent-ils ? Où vont-ils ?

Je suis très préoccupé par la circulation supplémentaire que va générer ce parking relais.

L'étude ci-après du CEREMA de Juillet 2020 indiquait :



## Quels objectifs ?

### Des politiques de parcs-relais aux objectifs souvent multiples (1)

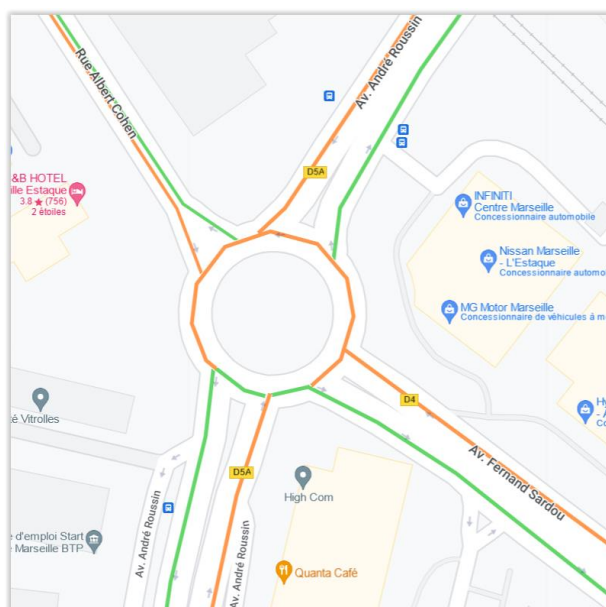
- Capturer une partie du trafic automobile à destination du centre-ville
  - » Ce qui contribue à la réduction et la fluidification de la circulation dans les zones denses et à la hausse du trafic aux abords des parcs-relais

## Quels objectifs ?

### Des politiques de parcs-relais aux objectifs souvent multiples (2)

- Limiter les besoins de stationnement dans le centre-ville, ou offrir des solutions de stationnement déportées
  - » Au risque de simplement déplacer le problème, voire d'aggraver les problèmes de congestion et de pollution dans les quartiers des parcs-relais

Sans parler de l'afflux de circulation supplémentaire généré par l'implantation de la future halte Saint-André et de son parking relais de 150 places, que constate-t-on aujourd'hui aux abords du rond-point Toussaint d'Orcino que j'appellerai « NISSAN » à l'intersection de l'avenue André Roussin, de l'avenue Fernand Sardou et de la rue Albert Cohen.



L'avenue André Roussin, axe principal qui relie l'autoroute A55 au chemin du Littoral est une route à quatre voies qui irrigue un important bassin d'emploi et délimite les quartiers résidentiels de Saint-Henri et Saint-André.

L'avenue Fernand Sardou est également une route à quatre voies qui permet d'accéder par le rond-point de la Fontaine Fraîche à la bretelle d'entrée sur l'autoroute A55 en direction de Marseille. Cette avenue, prolongée par la traverse de Pradel et par le chemin de Saint-Louis-au-Rove permet de rejoindre le lycée Saint-Exupéry et le quartier de Saint-Louis.

La rue Albert Cohen est une rue à deux voies irriguant elle aussi une importante zone d'activités permettant également de contourner le village de Saint-Henri par le nord pour rejoindre le quartier de L'Estaque.

Ce rond-point NISSAN est un véritable point noir dans le secteur, complètement congestionné aux heures d'entrée et sortie de bureaux, à tel point que les habitants de ces quartiers n'hésitent pas à rallonger leur trajet en voiture pour le contourner.

La proximité du Grand Port Maritime de Marseille, la présence de nombreuses plateformes logistiques et de transports (Dachser, Transcausse...), d'entreprises de stockages de conteneurs maritimes (TCSI, Arnal) induit une très forte circulation de poids-lourds dans le secteur et notamment à l'endroit du rond-point NISSAN.

Je voudrais insister sur le cas de l'avenue André Roussin. Bien qu'ayant donné ma préférence à la variante sud passant par le chemin du Littoral, comment va-t-on gérer le flux circulaire des véhicules (voitures et poids-lourds) entre le futur terminus La Castellane du tramway et le rond-point Marcel Provence en bas de l'avenue André Roussin ? De quatre voies actuellement, avec le passage du tramway, l'avenue André Roussin passerait à deux voies !

Entre le rond-point NISSAN et le rond-point Marcel Provence, l'emprise est large et l'avenue bordée par des contre-allées. Le maintien des quatre voies de circulation ajouté à l'emprise du tramway serait peut-être possible.

Entre le rond-point du Dr Maria et le rond-point NISSAN par contre, c'est une autre affaire !

Il n'y a pas la place nécessaire au maintien des quatre voies de circulation entre ces deux ronds-points (présence du pont de la ligne SNCF de la Côte Bleue). D'ailleurs, entre l'entrée et la sortie de l'autoroute A55, l'avenue André Roussin est déjà sur cette portion à une voie et non deux. Un arrêt des bus 25 et 96 se trouve sur cette portion à une voie.

La série de photos ci-après prises le 10 janvier 2023 à 9h40, c'est-à-dire hors période de pointe, illustre déjà bien mes propos.



Ces deux photos sont prises à la sortie N°6 de l'autoroute A55. Cette sortie débouchant sur la portion à deux voies de l'avenue André Roussin, il est aisé pour les véhicules qui sortent de l'autoroute de s'insérer dans cette avenue sans gêner ceux qui viennent du rond-point du Dr Maria.

Avec l'arrivée du tramway, aux heures de pointe, les véhicules auront beaucoup plus de difficulté pour s'insérer sur l'unique voie descendante de l'avenue André Roussin. Cette voie sera tellement congestionnée à cause du rond-point NISSAN que la bretelle de sortie N°6 sera saturée également avec le risque qu'une file d'attente se forme sur l'autoroute. Exactement comme à la sortie de l'autoroute A51 en venant de Marseille pour accéder à la zone commerciale de Plan de Campagne ou comme à la sortie N°7 Marignane, Gignac-la-Nerthe, Le Rove de l'autoroute A55 en venant de Marseille. Il faudra je pense rallonger cette bretelle de sortie et peut-être l'interdire aux camions aux heures de pointe.



Cette sortie N°6 ne permet pas directement de remonter l'avenue André Roussin jusqu'au rond-point du Dr Maria. Les véhicules pour cela doivent rejoindre le rond-point NISSAN, le contourner puis remonter l'avenue André Roussin. C'est aujourd'hui une des causes de la saturation de ce rond-point aux heures de pointe. Le passage du tramway ne va rien arranger à l'affaire, bien au contraire !



Ces deux photos prises elles aussi à 9h40, sur l'avenue André Roussin à **deux voies** en arrivant au rond-point NISSAN en provenance de la sortie N°6, laisse imaginer la situation entre 7h et 9h **sur une seule voie** !



Ces deux photos montrent l'accès à l'A55 en venant du rond-point du Dr Maria. Cet accès déjà très serré aujourd'hui ne risque-t-il pas de le devenir un peu plus avec l'arrivée du tramway ?





Je signalais précédemment la présence de nombreuses plateformes logistiques dans nos quartiers et notamment celle de Dachser et de Transcausse.

Les semi-remorques de l'entreprise Dachser, située au-dessus du quartier de Saint-André, qui souhaitent rejoindre l'autoroute A55, empruntent une partie du chemin de Saint-Louis-au-Rove puis la traverse de Pradel avant d'arriver au rond-point de la Fontaine Fraîche. De là, ils peuvent accéder directement à l'A55 en direction de Marseille. Pour accéder à l'A55 en direction de Vitrolles ou Marignane, ils sont par contre obligés de passer par le rond-point NISSAN puis de remonter l'avenue André Roussin jusqu'au rond-point du Dr Maria.

Il serait donc pertinent de mettre à double sens le prolongement du boulevard Barnier, entre le rond-point du Dr Maria et le rond-point de la Fontaine Fraîche. Seule la partie entre la sortie de l'A55 et le rond-point du Dr Maria est actuellement à double sens.

Cela permettra aux poids-lourds (et aux voitures) de rejoindre l'A55 en direction de Vitrolles sans passer par le rond-point NISSAN. Des réservations au PLUi ont déjà été effectuées je crois pour permettre cet aménagement.

Quant à l'entreprise Transcausse, située le long de la RD568, à 200 mètres du rond-point Marcel Provence, ses semi-remorques provoquent déjà des ralentissements à l'entrée de la plateforme sur la RD568, ils en provoqueront également lors de la traversée des ronds-points de l'avenue André Roussin quand le tramway passera par là.

Voilà ce que j'avais à dire sur ce projet en tant qu'automobiliste. J'avais dénoncé le saucissonnage des enquêtes publiques sur la LNPCA et la concertation sur le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires de la gare du Canet, j'espère que la concertation sur l'extension de la ligne du tramway T3 et la concertation sur la refonte des lignes de bus de la RTM seront menées de concert.