



C
O
N
T
R
I
B
U
T
I
O
N

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

09 décembre 2019

METROPOLÉ
AIX
MARSEILLE
PROVENCE
—  —
CONSEIL
DE DÉVELOPPEMENT

Cette contribution a été transmise par mail aux membres du Bureau élargi (configuration du 25 septembre 2019). De légères modifications ont été prises en compte et validées.

Conformément à notre Règlement intérieur, ce deuxième avis a été examiné en réunion de Bureau le 2 décembre 2019. Il a été adopté lors de l'assemblée plénière du 9 décembre 2019.

Plan de Déplacements Urbains métropolitain

La Métropole Aix-Marseille-Provence a élaboré un projet de PDU pour son territoire. Largement ouvert à la concertation, il marque de nettes évolutions par rapport aux documents existants jusqu'à présent, notamment dans chacun des territoires qui la composent.

L'intergroupe n'a pas souhaité analyser celles-ci en détail et donner un avis sur chacune d'entre elles puisqu'elles vont globalement dans un sens satisfaisant. Il a par contre voulu évoquer la mobilité dans ses liens avec l'emploi, l'économie, l'aménagement du territoire ou les connexions externes, ainsi qu'une réflexion sur les moyens de la réussite.

Le rôle du Conseil de développement n'est pas d'apporter des solutions, mais d'exprimer les « bonnes questions » que se posent la société civile ; il appartient aux techniciens de proposer les « bonnes réponses » qui permettront aux élus de prendre les « bonnes décisions ».

Le constat :

- une Métropole multipolaire et très étendue ;
 - des déplacements répartis sur tout le territoire, même s'il existe quelques axes forts (Aubagne-Marseille / Aix-Marseille / Marseille-Etang de Berre, Vitrolles - Aéroport ;
 - une faible offre de desserte ferroviaire par rapport aux besoins de déplacements ;
 - des transports en commun insuffisants et presque uniquement routiers ;
 - des axes routiers saturés ;
- les pôles ne sont pas les communes au sens administratif mais les lieux émetteurs et récepteurs de déplacements (pôle d'activités, université, centre hospitalier, commerces...).

Conséquence : une utilisation quasi obligatoire de la voiture individuelle avec un covoiturage trop souvent marginal.

Des ambitions pas toujours réalistes ou réalisables :

Il semble que :

- les propositions soient souvent « trop classiques » ;
- il ne soit pas suffisamment fait appel à l'innovation, au numérique et aux nouvelles techniques ;
- les propositions ne prennent pas assez en compte les besoins et contraintes des usagers. On a l'impression qu'on va demander à celui-ci d'adapter ses comportements au réseau et non le réseau aux impératifs de la population ;
- les choix d'équipements ne soient pas toujours financiers ;
- le coût du temps perdu par les usagers ne soit pas pris en compte (coût économique et humain).

La mobilité et l'aménagement du territoire :

- incidences sur le logement, l'implantation et le développement de l'habitat ;
- sur les services publics, éducatifs, sportifs, culturels

La mobilité et l'économie : 700.000 déplacements quotidiens :

- implantation des pôles d'activités, des zones commerciales, du commerce de proximité ;
- les pôles d'échanges multimodaux à vocation élargie (activités, commerces, bureaux, habitations ...) ;
- le tourisme (180.000 déplacements par jour).

La mobilité et l'emploi :

- ce n'est pas la distance domicile/travail qui est importante, mais le temps de parcours et le coût, quel que soit le mode de transport utilisé sans oublier les dégagements de CO2 et l'énergie consommée.
- Les difficultés à se déplacer sont souvent un frein, voire une impossibilité, d'accès à l'emploi.

La mobilité et la vie sociale :

- elle concerne au premier plan le lien domicile>travail (avec aussi les scolaires et universitaires) ;
- elle doit intégrer l'accès aux loisirs, commerces, sport, culture ... Et la vie sociale des retraités ;
- elle doit prendre en compte le vieillissement et la pauvreté.

Les différents modes de déplacements :

- la voiture, les transports urbains, les transports interurbains, les modes doux ;
- les deux roues : motos, scooters, vélos, trottinettes... ;
- le partage de l'espace public : respect du choix des autres – Le « se déplacer ensemble ».

1/ MOBILITE ET EMPLOI

1.1/ La problématique

Les enjeux attachés aux mobilités sont multiples : pollution, santé, environnement, congestion urbaine, aménagement du territoire, développement économique, accès aux emplois...

S'agissant plus précisément de l'emploi, nous savons que :

> en termes d'enjeu d'accessibilité

- l'offre de transport ne permet pas un accès facilité aux emplois.

> En termes d'enjeu d'égalité

- nos pratiques de déplacement, très largement dominées par le recours à la voiture, créent des inégalités sociales majeures – Des fractures dites de mobilités.

> En termes d'enjeu de développement

- la congestion urbaine est un frein au développement de l'activité économique (des millions d'heures de travail perdues chaque année dans les embouteillages métropolitains).

> En termes d'enjeu environnemental

L'utilisation trop importante de la voiture pour les déplacements du quotidien par manque d'offre de transport public efficace et cohérent sur l'ensemble de la Métropole, contribue à la dégradation de la santé et de notre environnement (pollution Gaz à effets de serre...).

C'est l'un des enjeux majeurs ciblés dans le cadre du Plan Climat, Air, Energie Métropolitain.

L'environnement est le grand absent inadmissible du PDU. Il est nécessaire de faire une étude d'impact du plan et cela pourrait être guidé par la norme ISO14000 qu'utilise l'industrie.

Quatre points sont concernés : émission de CO2 et autres polluants, émission de microparticules/microplastiques (usure des pneus par ex), élévation de la température, et artificialisation des sols. Chaque projet devra indiquer sa signature mais pour être réaliste, il faudra peut-être éviter l'artificialisation aux dépens du CO2 !

Considérant que les petits trajets sont plus polluants que les longs, une attention est à porter sur ceux-ci car les moteurs froids et les bouchons sont de gros générateurs de pollution. Penser à des solutions de groupement ou des vélos.

1.2/ Les objectifs

Pour répondre aux quatre enjeux ci-dessus évoqués, un objectif s'impose : améliorer la part modale des transports en commun par une desserte renforcée et attractive du territoire métropolitain et l'augmentation de la vitesse commerciale.

1.3/ Les propositions

- Organiser le désenclavement des quartiers « politique de la ville » qui concentrent les populations les plus fragiles et notamment les 340 000 métropolitains qui vivent en-dessous du seuil de pauvreté.
- Mettre en place, réactiver, aménager et renforcer des diamétrales Est-Ouest en transports en commun :
 - routières : Etang de Berre > Trets, La Ciotat > Aubagne > Vallée de l'Arc.
 - Ferroviaires : La Ciotat-Aubagne > Martigues (Côte Bleue) ou Vitrolles Aéroport > Miramas, Aix > Etang de Berre.
- Organiser à l'échelle métropolitaine, la desserte des Pôles d'Activités avec un niveau de service homogène et **la reconnaissance d'un droit à l'expérimentation.**
- Proposer une offre de service sur le réseau métropolitain des transports qui attire et fidélise les populations actives – Tarification/Information/Garantie du temps de parcours/Sécurité-tranquillité des transports en commun.
- Etendre les amplitudes horaires quotidiennes.
- Développer un service adapté en soirée, le week-end et les jours fériés.
- Généraliser le wifi dans les autocars-autobus-trains du réseau métropolitain, dans les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières (accès facilité aux solutions numériques alternatives en termes de mobilité).
- Proposer un plan métropolitain d'encouragement au télétravail et implanter des espaces de coworking dans et à proximité des lieux d'échanges du réseau de transport.
- Favoriser l'éclosion et le suivi des Plans de Déplacements Entreprises : mettre en place une structure d'aide pour évaluer les PDE déjà engagés.

1.4/ La mobilité et les études

On recense 400 000 scolaires dans la Métropole dont près de 100 000 étudiants.

Deux propositions :

- construire et proposer des plans de déplacements étudiants en lien avec AMU et les associations étudiantes ;
- pour les scolaires, expérimenter dans la métropole, l'échelonnement des heures d'entrées et de sorties des écoles, collèges et lycées – Gain en terme de congestion (cf. l'exemple du tour de ville d'Aix en Provence) - Gain en terme de moyens de transports affectés.

1.5/ La mobilité et les créations d'emploi

Pour la Métropole Aix-Marseille Provence, la mobilité est l'un des principaux défis à relever.

Dans ce territoire étendu et polycentrique, la mobilité est caractérisée par :

- de très grandes distances entre le lieu de travail et le lieu de résidence (Mignot et al., 2009) ;
- un taux de motorisation de 50 % plus élevé que la moyenne nationale ;
- une offre de transport collectif par habitant parmi les plus faibles des métropoles françaises (FNAU et al, 2017). La dépendance à l'automobile est élevée.

Cette dépendance à l'automobile est particulièrement forte sur les déplacements domicile-travail dont la distance est entendue. Cela appelle une forte réflexion sur la **desserte des pôles d'emplois par des transports collectifs efficaces.**

Il semble donc nécessaire de :

- profiter des opportunités de créations d'emplois suscitées par le développement de l'offre de transports en commun et la création d'emplois nouveaux liés à l'accueil des voyageurs ;
- proposer un plan de recrutement et une filière d'excellence de formation des collaborateurs des transports en commun.

La mobilité et les touristes :

On recense 180 000 touristes par jour dans la Métropole en saison haute – C'est un angle mort des politiques de déplacements : il faut penser à un dispositif dédié par la mise en place d'un plan de déplacement touristique annexé au PDU.

1.6/ Réhumaniser les transports en commun

L'attente des usagers est forte en matière de sécurité à l'intérieur des véhicules.

La présence d'agents, notamment dans les trains, doit substituer l'accompagnement et le renseignement des usagers au traditionnel contrôle des billets.

L'automatisation de ces contrôles ne doit pas entraîner la suppression de postes, mais le déplacement vers d'autres activités au service des passagers.

1.7/ Des questions sur l'intérêt métropolitain de certains équipements

Si la compétence « transports » est métropolitaine, chaque projet local l'est-il ?
Le Valtram à Aubagne – l'Aixpress à Aix-en-Provence – Le prolongement du tramway à Marseille.... La question peut se poser même si ces projets ne sont pas financés au niveau local mais métropolitain. In fine, c'est bien le contribuable métropolitain et le Versement Transport (VT) acquitté par les entreprises qui financent ces projets.

C'est tout le débat entre la « compétence métropolitaine » qui se voit confier l'organisation et le financement des transports en commun sur tout son territoire **et « l'intérêt métropolitain »** de liaisons courtes et intra communales ou entre quelques communes très voisines les unes des autres.

2/ MOBILITE ET ECONOMIE

2.1/ Implantation des pôles d'activités, des zones commerciales, du commerce de proximité

L'implantation de nouvelles zones devra tenir compte des solutions déjà existantes en matière de transports en commun. Ces dessertes ne doivent pas forcément passer par les centres villes (Aix et Marseille) mais réunir des zones d'habitats à des zones d'activités sans obliger les usagers à venir encombrer les centres.

Des exemples parlants

A titre d'exemple, la zone d'activité de Rousset manque d'une liaison Aubagne-Trets et Marseille Aéroport-Trets.

Cet axe de circulation Est-Ouest en particulier, manque de desserte alors qu'il est très fréquenté et encombré par les camions d'hydrocarbures qui s'alimentent autour de l'Etang-de-Berre pour aller prendre l'autoroute vers l'Est à la Barque.

La D6 est saturée tous les matins et tous les soirs par des voitures individuelles avec 1 personne à bord. Une ligne Trets, zone de Rousset, Plan de Campagne, gare TGV, aéroport permettrait de rabattre un nombre non négligeable d'usagers dont des visiteurs et des salariés de sociétés exportatrices.

On observe la multiplication de petits centres commerciaux le long des routes, ceux-ci génèrent des flux de véhicules qui en traversant la route occasionnent de nombreux ralentissements voire des accidents.

De plus, cette offre vient en concurrence de celle des centre-villages. Ce sont les mêmes maires qui en accordent les permis de construire et se plaignent ensuite du déclin de leurs commerces.

2.2/ Les pôles d'échanges

Deux conceptions existent :

- le pôle d'échanges où l'on passe d'un moyen de transport à un autre (voiture ou vélo au TC dans les parcs relais – bus au train – TC à la marche à pied)... ;
- les pôles d'échanges multimodaux à vocation élargie (activités, commerces, bureaux, habitations).
-

S'agissant des pôles multimodaux, la Métropole devrait porter son attention sur l'installation de ceux-ci près des centres administratifs et les centres hospitaliers permettant ainsi aux citoyens un accès facilité à ces services publics et une réduction non négligeable de l'utilisation de la voiture.

Il ne semble pas que l'on puisse avoir une approche uniforme à ce sujet et que c'est au cas par cas, en tenant compte du contexte local, qu'une décision doit se prendre.

Les intérêts sont divers et le groupe de travail n'a pas pu dégager une position commune sur la finalité et l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux.

Dans le prolongement de cette idée de pôles d'échanges, il semblerait opportun pour la Métropole, de favoriser la mise en place de parkings (route ou sortie d'autoroute) facilitant le covoiturage et l'accès aux transports en commun (TC).

Ces parkings devraient être situés aux entrées de la Métropole, près des accès aux transports en commun.

Afin d'atteindre l'objectif de développer l'utilisation du train, Il apparaît également utile d'accorder la priorité à l'existence de parcs-relais à proximité des gares.

Se pose aussi le problème du réaménagement (séparation voies TER et voies TGV...) de la gare Saint-Charles dont l'échéance se situe à 15 ou 20 ans.

Sans remettre en question ce futur équipement dont on nous dit qu'il est indispensable pour développer les TER, on ne saurait se satisfaire d'attendre un tel délai pour améliorer les transports du quotidien notamment ferroviaires.

Il semble vital de rechercher des solutions temporaires qui permettent l'amélioration des dessertes TER.

2.3/ La mobilité et la transition énergétique

C'est un atout majeur pour la protection de l'environnement et la création d'emploi.

C'est aussi l'utilisation de modes non carbonés.

On peut signaler un plan vélo métropolitain voté le 20 juin 2019 par le Conseil métropolitain qui comporte **trois axes**...

- (développer l'usage du vélo dans les trajets quotidiens ;
- favoriser l'accès au vélo au plus grand nombre ;
- renforcer l'attractivité du territoire et sécuriser l'usage du vélo.

...Et 15 actions.

Le plan vélo comporte **16 lignes vélos** dont 7 sur Marseille et un réseau secondaire communal.

La ligne vélos « Huveaune » devrait être la 1ère réalisée, courant septembre 2019, avec une délégation de maîtrise d'ouvrage et un budget 12 M€.

Il est doté sur **5 ans** d'un budget de **60 M€**. A cela s'ajoute et sur la même période, **40 M€** du Conseil Départemental 13, l'aide de la Région et celle de l'Etat via le plan national vélo.

Une étape est en train d'être franchie pour le développement de l'usage du vélo avec ce plan vélo métropolitain dont **la mise en œuvre devrait faire l'objet de rencontres**, d'un suivi sur différents bassins de vie et au sein d'un comité de pilotage métropolitain.

La délibération votée le 20 juin 2019 fait état d'une opération d'investissement, « **Réalisation du réseau vélo** », de **36 M€** sur le territoire de Marseille Provence (ex communauté urbaine Marseille Provence Métropole qui disposait de la compétence voirie).

Concernant l'absence dans ce plan des 2/3 des communes de la Métropole qui disposent encore de la compétence voirie, il a été précisé que cela se ferait via le Conseil Départemental 13 **dans le cadre de l'aide aux communes** (70%) prévue dans le Plan Climat départemental.

Domage que cette précision ne figure pas dans cette délibération afin de conforter une dynamique et une cohérence au sein d'une Métropole qui a besoin d'être mieux acceptée.

Dans ce contexte, avec la compétence voirie éclatée mais qui va être rendue aux communes, il convient d'imposer **des conditions**, dont, par exemple, **la garantie d'une continuité intercommunale** lors de la réalisation d'une piste cyclable, conditions précisées dans un cahier des charges pour que les communes puissent être éligibles aux aides de la Métropole comme c'est le cas pour celles de l'Etat. L'objectif étant de disposer d'un réseau le plus long et le plus cohérent possible.

3/ MOBILITE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Un des éléments majeurs de la définition de notre Métropole a été l'importance des déplacements internes au territoire en référence aux lieux de départ et d'arrivée et sans références systématique aux communes notamment lorsqu'elles sont très étendues : « Je vais de Luynes à Arenc ou de la Valentine à l'Arbois et pas d'Aix à Marseille ou Marseille à Aix. ... ».

De ce fait, il faut lire le territoire métropolitain à la lumière des déplacements majeurs qui s'y opèrent, de lieu à lieu, particulièrement pour les pôles d'activités (Les Milles, Vitrolles, Rousset ...) ou les grands équipements publics (hôpitaux, universités ...).

3.1/ La Métropole est multipolaire

- **C'est à une échelle métropolitaine** qu'il faut raisonner car l'on peut repérer de grands pôles émetteurs :
(l'aéroport Marseille Provence, les campus universitaires, les grands hôpitaux, les bassins Est et Ouest du GPMM - Joliette et Fos), etc...
Et de grands territoires de vie et d'emploi, (grandes zones d'activités commerciales et/ou industrielles, sous-ensembles territoriaux intégrant pôles et zones comme par exemple Les Pennes Mirabeau-Saint-Victoret-Vitrolles, ainsi que d'importantes aires de pauvreté repérées à travers la politique de la ville).

Les centres des villes moyennes (ou grandes comme Aix), desservis par un réseau interne peuvent être considérés comme faisant partie de cette catégorie.

En revanche, la partie dense de Marseille n'offre pas cette caractéristique, vu sa superficie et son défaut d'irrigation hors du réseau de métro.

De la sorte, de nombreux pôles métropolitains inclus dans la commune de Marseille doivent être considérés comme tels et indépendants puisque non accessibles et non plus comme communaux (ex. campus de Château-Gombert- Saint Jérôme, Luminy, La Valentine, Euro méditerranée...).

- **Une échelle intermédiaire** doit également être abordée concernant des sous-ensembles territoriaux polarisés ou non autour d'un centre urbain ou d'un des pôles évoqués ci-dessus. Ces sous-ensembles ne revêtent pas un caractère métropolitain, bien qu'ils jouent un rôle important dans le fonctionnement d'ensemble.
- **Enfin, une échelle locale** doit être étudiée car elle est concentrée autour des petites villes (ou villages) ainsi que des noyaux de taille petite ou moyenne, essentiellement d'habitat, mais aussi de commerces et d'ateliers issus de la dispersion de l'habitat et du mitage.

On notera que cette analyse ne rend aucunement compte ni des communes, ni de l'ancien découpage des intercommunalités. Ainsi, l'aire de MPM comprend à la fois des pôles, des aires polarisées et des zones de pauvreté, dont certains doivent être considérés comme d'échelle métropolitaine.

3.2/ Des déplacements à organiser en dehors des découpages communaux

Les déplacements doivent s'organiser dans ce cadre, indépendamment des découpages communaux, ce qui signifie qu'il faut en même temps oublier les «bassins de vie» liés aux anciennes intercommunalités et trier parmi les nombreux points d'échanges multimodaux repérés dans l'Agenda des mobilités.

Il y aura donc lieu de hiérarchiser les pôles d'échanges et de distinguer entre les « nœuds de réseau », les lieux d'échanges et les parcs relais.

- **Repérer les pôles et les bassins d'emploi ou de pauvreté de niveau métropolitain**, selon les méthodes éprouvées par les spécialistes, afin de compléter une première liste que chacun peut ébaucher de manière implicite :
 - la zone des Paluds à Aubagne en fait-elle partie ?
 - Idem pour le théâtre de l'Olivier à Istres, l'Ecole de l'Air à Salon-de-Provence, la piscine de Venelles, l'Aréna d'Aix-en-Provence ?

En revanche, les quartiers nord de Marseille semblent présenter un caractère métropolitain et nécessiter une politique spécifique en matière de desserte en direction de la métropole tout entière.

Comment leurs habitants peuvent-ils participer du développement de pôles proches comme le centre de la cité, Plan-de-Campagne, l'est de l'Etang de Berre ou les zones d'activité des Paluds, des Milles ou autres ?

Cet exercice devrait conduire à définir les nœuds majeurs du tracé du réseau express métropolitain même s'il apparaît donc nécessaire de modifier le dessin que l'on présente habituellement.

- **Exonérer les territoires intermédiaires** des anciennes logiques soit communales, soit intercommunales, afin d'irriguer ces ensembles à partir des nœuds du réseau métropolitain : réseaux locaux et navettes (voire privées) en leur sein comme par exemple à Plan de Campagne ou dans les grandes zones d'activité (Les Milles- La Duranne-Arbois, Est Etang-de-Berre, Ouest Etang-de- Berre, etc...)
- **Délimiter les petits ou moyens noyaux d'habitat ou de commerce - artisanat éparpillés dans l'espace rural et le long des routes** dont on doit stopper la multiplication, que l'on doit densifier et qu'il faut relier aux pôles d'échanges d'un niveau supérieur. Cela implique que leur importance soit rendue suffisante pour justifier une desserte spécifique et que l'on ait d'une part à les densifier et d'autre part à en limiter l'extension en surface.
- **Ainsi, le « réseau express métropolitain » devrait-il relier tous les nœuds du réseau**, autour desquels devraient s'organiser les dessertes de chaque territoire sans oublier de desservir les « petits noyaux ».

N.B. Il est dit par ailleurs que la Métropole est à la fois immense, multipolaire, désordonnée, très menacée de gaspillage des territoires agricole, forestier et naturel, et nécessite une pratique renouvelée de son développement urbain pour satisfaire au SRADDET et aux défis métropolitains déjà énoncés.

4/ LES CONNEXIONS DES PORTES D'ENTREE DE LA METROPOLE AUX DIFFERENTS RESEAUX DE DEPLACEMENTS INTERNES

Les conditions d'un véritable rayonnement de la Métropole passent par la connexion du système métropolitain aux réseaux de communication et de liaisons longues distances ainsi qu'à celles du voisinage (Var, Alpes de Haute-Provence, Vaucluse et Gard).

Ces enjeux de la grande accessibilité visent à :

- conforter la place de la Métropole en tant que pôle sud-européen et à valoriser ses échanges avec l'extérieur ;
- assurer aux pôles urbains et aux activités économiques des conditions d'accessibilité et d'échange adaptées à leur développement.

Pour accéder à cette grande accessibilité, les principales portes d'entrée de la Métropole sont constituées par :

- l'aéroport Marseille Provence, pour l'espace aérien,
- le Grand Port Maritime Marseille-Fos, pour l'espace maritime,
- les gares TGV de Marseille, Aix et Miramas, pour l'espace terrestre ferroviaire,

- les autoroutes A-54 et A-55 à l'ouest, A-7 et A-51 au nord, A-8 et A-50 à l'est, pour l'espace terrestre autoroutier.

Il importe que la desserte métropolitaine de ces portes d'entrée soit cohérente avec les durées d'acheminement extérieur. Or, la situation est contrastée.

A l'arrivée sur le territoire de la Métropole, les délais de trajets deviennent souvent excessifs. Pour se rendre depuis l'aéroport de Marignane à Marseille, il est possible de constater des délais supérieurs à ceux offerts par le trajet aérien Paris-Marignane.

Les portes de la Métropole doivent donc bénéficier d'un concept privilégiant leur desserte rapide.

A ce jour, pragmatiquement, quatre critères semblent devoir être recommandés pour les réseaux de transports à vocation collective :

C1 – un réseau permettant une vitesse commerciale élevée, soit, compte tenu de l'étendue de la Métropole, une vitesse commerciale d'au minimum 30 km/h. A court et long termes ;

C2 – une desserte privilégiée des centralités de niveau métropolitain : grands pôles d'activités, pôles universitaires, instances institutionnelles, centres commerciaux importants, équipements hospitaliers majeurs, zones urbanisées à très forte densité ;

C3 – des réseaux dépassant les frontières communales ou ayant la capacité utile de le faire en raison de leur vitesse commerciale élevée ;

C4 – une capacité du projet de réseau à réduire, voire supprimer, les ruptures de charge, dans un concept du type RER francilien, allant chercher les usagers loin en périphérie, traversant les agglomérations sans nécessiter de terminus centraux et desservant directement les portes d'entrée de la Métropole.

Les accès autoroutiers relèvent d'une logique différente car les véhicules routiers ont la capacité d'atteindre directement leurs destinations, sans impliquer une rupture de charge pour leurs usagers.

Se pose donc la problématique des zones de saturation autoroutières aux entrées/sorties des principales agglomérations de la Métropole, Marseille et Aix-en-Provence. Cette saturation est due essentiellement à l'absence de rocade de transit dans le réseau autoroutier métropolitain. Toutes les voies d'accès de la Métropole ont été conçues comme des pénétrantes.

Il existe actuellement trois voies non radiales :

- le boulevard dit « rocade du Jarret » en cours de transformation en un boulevard urbain qui n'a plus aucune vocation de transit ;
- la L2 qui est un périphérique urbain très souvent engorgé et qui relie des quartiers de Marseille ;
- au nord, les autoroutes A-54, A-7 et A-8 qui assurent le trafic régional, national et international entre le nord et l'ouest d'un côté et l'est de l'autre.



Ces voies sont saturées durant de nombreuses heures chaque jour. Si l'on ne veut pas créer de voies nouvelles, des régulations de trafic doivent être envisagées. La séparation des flux de transit et des flux d'échanges locaux, recommandée par les directives européennes et nationales, permettrait de fluidifier sensiblement cette desserte.

Toutes les pénétrantes autoroutières ou de liaison principales sont gratuites (Martignes>Marseille – Aubagne>Marseille – Aix>Marseille – Rognac>Marseille). Les viaducs (Plombières – Arenc) et les tunnels (Vieux-Port – La Major – Arenc) le sont aussi.

Quid des recettes des tunnels Prado Carénage et Prado-sud ? Pourquoi sont-ils payants ?

La diminution de la circulation automobile est un impératif, mais le développement des transports en commun suffira-t-il à absorber les automobilistes actuels qui abandonneraient leur voiture et l'augmentation des besoins de déplacements liés au développement économique espéré pour notre territoire ?

Nous proposons :

- d'identifier les accès autoroutiers gratuits (D6 incluse) afin de favoriser des parcs de co-voiturage (ex : La Bédoule) pour quitter ou entrer dans la Métropole ;
- d'expérimenter / favoriser la gratuité des péages (entrées/sorties) afin d'encourager le co-voiturage des métropolitains se rendant hors métropole sur la base de justificatifs et développer le stationnement gratuit post ou pré péages ;
- d'expérimenter / favoriser la rupture de charge (VL/trains) des non métropolitains saturant quotidiennement les axes autoroutiers dans leur trajet domicile travail (ex : habitant de St-Maximin qui travaille à Euromed qui peut laisser sa voiture et prendre le train à Gardanne) ;
- d'encourager le co-voiturage dans les entreprises pour les trajets domicile-travail.

5/ LES MOYENS DE LA REUSSITE

5.1/ Construire un consensus citoyen et politique

La mobilité est une priorité affichée par les élus métropolitains. Cette priorité proclamée doit être partagée et portée par le plus grand nombre : élus, citoyens, représentants associatifs, acteurs économiques et sociaux. Le consensus se construit pendant la concertation du PDU. Le consensus doit être poursuivi, maintenu et garanti pendant le suivi du PDU.

Propositions :

- mettre en place une structure dédiée de suivi des engagements du PDU avec les représentants de la société civile issus du Conseil de Développement, du Conseil de Provence et un collège de citoyens tirés au sort ;
- instaurer un comité des usagers pour contribuer à l'élaboration de l'offre de transports et le suivi de sa qualité, sa fiabilité et ses impacts environnementaux;
- assurer une visibilité de l'offre, une information fiable en temps réel et une simplification d'utilisation de la billettique.

5.2/ La gestion de projet

L'expertise : construire un pôle expert au sein de la DGA Mobilités métropolitaine, un pôle expert ouvert sur les expertises extérieures et connecté avec le monde universitaire métropolitain.

La maîtrise d'ouvrage : mettre en place une société de maîtrise d'ouvrage capable de porter et de sortir des projets « transports » et d'en assurer le financement (taxation du foncier valorisé – pool des financeurs).

5.3/ Les relations contractuelles AO / Opérateurs

Sortir d'une commande publique « court-termiste » pour jeter les bases d'une commande publique métropolitaine structurante, qui suscite l'innovation avec une profondeur de contrat qui incite à la prise d'initiatives. Challenger les opérateurs publics et privés métropolitains

5.4/ L'équation financière

L'équation financière des transports métropolitains nécessite d'agir sur le volet du fonctionnement (620 millions d'Euros) et le volet de l'investissement (120 à 150 millions d'euros).

S'agissant du fonctionnement, agir sur les leviers suivants :

- les recettes commerciales (en doubler le volume par l'augmentation de la fréquentation) ;
- la fiscalité ;
- le coût de production ;
- les arbitrages budgétaires métropolitains (renégocier le pacte financier et fiscal avec les communes) ;
- la productivité (améliorer la vitesse commerciale du réseau) ;
- examiner les conséquences financières de fonctionnement en fonction des investissements projetés.

En ce qui concerne le financement de l'investissement, le doublement des montants des investissements métropolitains dédiés aux transports nécessite :

- de lancer un grand emprunt ;
- de mobiliser un pool bancaire public et privé avec le soutien stratégique de la banque des territoires ;
- de chasser des fonds européens qui pour le moment n'irriguent pas les investissements de la métropole (faire appel à des outils et structures ad hoc) ;
- de rechercher des projets d'investissements qui ne coûtent rien à la collectivité ;
- d'effectuer un audit des projets pour éviter les doublons et ensuite de solliciter l'aide de l'Etat.

5.5/ Etablir des grilles de critères d'évaluation

Toute politique menée doit pouvoir être évaluée suivant des critères définis préalablement et constants dans le temps.

Et puis, revient régulièrement la question de la gratuité des transports en commun. La gratuité pour l'utilisateur implique que d'autres payent : les entreprises (elles le font déjà largement par le versement transport ou par une participation auprès de leurs salariés), les collectivités locales (elles financent les investissements et participent à l'équilibre du budget) ; **il semble difficilement supportable d'exonérer l'utilisateur de toute participation.** Même si la possibilité a pu être démontrée dans certains cas, les diverses études rejettent cette éventualité.

En conclusion, nous souhaiterions émettre trois souhaits à des échéances différentes.

A très court terme (1 an) : faire un effort de communication dans toutes les directions afin d'améliorer la lisibilité du réseau, de sa tarification, des correspondances ...

La communication actuelle semble surtout orientée vers ceux qui utilisent les transports en commun. Un effort semble devoir être fait en direction des personnes qui ne les utilisent pas en leur montrant les avantages par rapport à l'usage de la voiture individuelle.

A court terme (2 à 3 ans) : sensibiliser la SNCF à des actions d'amélioration du fonctionnement des trains locaux sans attendre des travaux lourds qui demanderont de nombreuses années.

A titre d'exemple, il nous est indiqué que la nouvelle gare Saint Charles doit être réalisée pour pouvoir améliorer les lignes radiales autour de Marseille. Une réflexion approfondie sur les « mouvements de service » pourrait probablement dégager des espaces pour les TER au départ et à l'arrivée de cette gare.

A long terme (10 à 20 ans) : faire accélérer les projets ferrés pour lesquels des échéances à 20 ou 30 ans nous sont annoncées. Les politiques doivent mettre tout leur poids pour rechercher les financements et raccourcir ces délais, faute de quoi nous ne réduirons pas le retard accumulé depuis des dizaines d'années mais nous continuerons au contraire de l'accentuer.

Lors des réunions, un certain nombre de propositions à long terme ont été faites par les participants dans divers domaines. Divergentes, voire contradictoires, il n'a pas semblé pertinent de les exprimer dans ce document car elles demandent à être approfondies et débattues.

6/LISTE DES MEMBRES DE L'INTERGROUPE DE TRAVAIL

ayant contribué à l'élaboration de cette contribution

Hélène BALU – Urbaniste/Environnementaliste

Laurent BENVENUTTI – Délégué régional Fédération Nationale des Transports de Voyageurs PACA et Corse

Jean-François BOISSON – Gérant de l'Entreprise ARTERES Business Engineering International

Jean BONNIER – Président d'honneur de Forêt Méditerranéenne, ancien Secrétaire Général

René ESNAULT – Président de l'association d'insertion Propulse Centemploi à Salon-de-Provence

Christine FABRE – Présidente du Groupement des Industries de la Haute Vallée de l'Arc

Bernard GYSSELS – Ancien Directeur Réseau Ferré de France/PACA

Frédérique HERNANDEZ – Enseignant-chercheur à Aix-Marseille Université

Jean-Pierre HUCHON – Consultant PCAT Provence Alpes

Patricia MARCELLET – Secrétaire Générale de l'Association des Entreprises du Pôle d'Activités d'Aix

Jean-Yves PETIT – Président de RAMDAM

Michel PRATO – Retraité EDF – Centrale nucléaire

Gérard ZABINI – Fédération des CIQ d'Aix-en-Provence