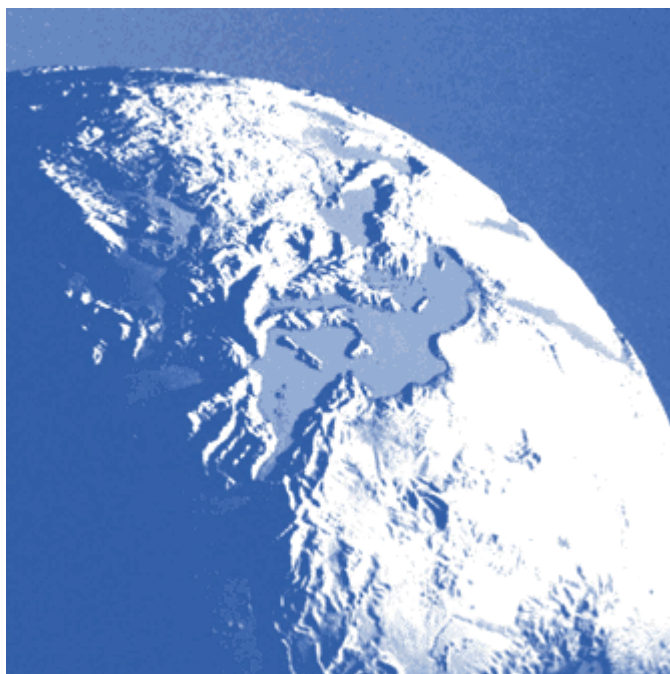




Obstacles à l'application de mesures de mobilité urbaine en faveur du développement durable Application à l'Aire Métropolitaine de Marseille Aix

Compte-rendu des travaux de l'atelier



Plan Bleu
Centre d'activités
régionales

Sophia-Antipolis
Décembre 2005

Avertissement : les échanges sont synthétisés et regroupés par thème, sans que soient citées les personnes défendant un point de vue particulier. Seuls les exposés structurés sont rapportés à leurs auteurs.

1 Exposés introductifs

1-1 Introduction de Patrice Miran sur l'approche du Plan Bleu

Le Plan Bleu est une émanation du PNUE pour la Méditerranée. Ses objectifs sont d'informer et d'appuyer des programmes en faveur du développement durables des pays du pourtour méditerranéen.

Les six domaines identifiés pour des enjeux majeurs concernent :

- eau
- énergie
- transport
- espace urbain
- espace rural
- littoral

Dans le domaine du transport le diagnostic porte sur la croissance élevée des kilomètres-passagers, la faiblesse du transport maritime en tant que handicap de compétitivité économique la motorisation croissante, les nuisances qui en découlent. Les alternatives portent alors sur le découplage entre mobilité et croissance économique, le transfert modal du fret vers le fer et le maritime.

La stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD) cherche à promouvoir des projets favorisant ce type de développement : dans le domaine du transport cela peut être un soutien aux investissements TC, ou des projets de carburant propre.

Les objectifs des ateliers sur la mobilité urbaine, domaine nouveau pour le Plan Bleu, sont bien d'identifier le fossé entre intentions et réalités, entre les objectifs de la planification et ce que l'on met en œuvre effectivement en transport urbain pour une mobilité durable.

Un tour de table de présentation des participants est ensuite effectué.

1-2 Présentation par Xavier Godard des ateliers de Sfax et Batna

Les thèmes communs aux ateliers, qui pourraient être repris ici moyennant adaptation, étaient structurés autour des questions suivantes :

- Quel équilibre entre modes individuels et collectifs (notamment VP et TC) ?
- Quelle maîtrise de la métropolisation au sens de l'élargissement des frontières de la mobilité quotidienne ?
- Quelles formes de transport collectif sont les plus pertinentes ? (en particulier équilibre entre transport artisanal et transport institutionnel, rôle des investissements de TCSP...)

Dans les deux villes on a relevé la dynamique importante de la motorisation avec l'attrait important de l'automobile pour les populations. L'idée d'une limitation de l'usage de l'automobile paraît incongrue, et en tout cas prématurée. Parmi les autres convergences des

deux ateliers le processus de métropolisation a été relevé, avec des difficultés institutionnelles qui constituent de véritables obstacles à une bonne planification. La non maîtrise de l'urbanisation, notamment à Sfax, a été dénoncée.

Si le transport artisanal a longtemps été absent de Sfax, ce n'est plus le cas avec l'apparition de taxis collectifs depuis peu : officiellement illégaux, ils fonctionnent avec l'assentiment des autorités, l'offre d'autobus étant jugée peu attractive et insuffisante. La situation est plus contrastée à Batna dans la mesure où l'entreprise publique a disparu, les opérateurs privés d'autobus n'offrent qu'un service médiocre et finalement la dynamique du secteur est portée par le transport artisanal, soit taxis clandestins, soit taxis collectifs légaux.

Le transport artisanal est une composante de l'offre qui peut jouer un rôle appréciable et l'on pourrait d'ailleurs se demander si ce n'est pas un élément manquant en France et pour quelles raisons.

Pour dynamiser l'offre TC, les regards sont portés sur un projet de tramway, idée bien avancée à Sfax et encore balbutiante à Batna. Mais on peut se demander si ce type de projet sera suffisant pour atteindre les objectifs visés et s'il ne détourne pas l'attention de la réforme du secteur routier (autobus et minibus, taxis collectifs).

Suite à l'atelier de Sfax un projet CMDD a été introduit portant sur l'appui au développement du projet de tramway.

1-3 Introduction thématique par Michel Quercy

Dans son introduction thématique (voir texte introductif en annexe), Michel Quercy insiste sur les points suivants, relayés par des réactions et observations de participants :

Le diagnostic de la situation actuelle est résumé par quelques traits

- Périphérisation de l'habitat et dé-sédentarisation des actifs
- Allongement des déplacements domicile-travail
- Domination de l'usage de la VP : le bilan de l'enquête-ménages de 1997 est tragique pour le développement durable : 60% VP, 30% map, 10% TC
- Croissance du trafic automobile de l'ordre de 3% par an
- Le train ne fait que 0,3% des déplacements motorisés
- Conséquences négatives en termes de pollution, accidents, saturation d'autoroute

Tous les outils de planification territoriale insistent sur l'objectif d'un développement durable. La DTA 13, dont la mise au point est achevée, et l'approbation sur le point de l'être (examen en cours par le Conseil d'Etat), se réfère à trois grands objectifs, dont deux concernent directement notre domaine :

- renforcer le rayonnement des Bouches du Rhône et soutenir le processus de métropolisation. Cela suppose de s'inscrire dans les grands axes de transport (est-ouest et nord-sud), et d'opérer une maîtrise des trafics routiers en complément à une politique volontariste de TC.
- Intégration et fonctionnement de l'AMM. « Compte tenu du retard de l'AMM en matière de TC il est impératif qu'une offre alternative crédible au tout véhicule particulier soit rapidement mise en place ». Il s'agit de mieux articuler une offre de TC rénovée et une urbanisation structurée et polarisée.

Les options des différents documents de planification sont présentées de façon résumée :

- Le projet d'agglomération de la CPA
- Le PDU du Pays d'Aix, avec un objectif de part des TC devant passer de 10% à 14%
- Le projet d'agglomération de MPM
- Le PDU de Marseille
- Le PDU de la CU de Marseille
- Le SCOT de MPM n'en est qu'à ses débuts, celui d'Aix n'est pas encore engagé. On relève simplement que ce sont les limites de MPM qui ont été retenues, ce qui laisse entier le problème de la cohérence au-delà de ces limites, question traitée potentiellement par la coopération métropolitaine associant Marseille à Aix.

Enfin l'identification des obstacles ou facteurs de blocage vers une mobilité durable nous conduit à relever les facteurs ou questions suivantes :

- Pratiques sociales. En particulier quels sont les seuils de tolérance à la congestion ou au prix des carburants au-delà desquels un basculement des pratiques modales s'opérerait ?
- Défaut de bonne gouvernance métropolitaine : le bilan des trente dernières années révèle des politiques sectorielles, partielles et partiales, sans réelle coopération.
- Apprendre les leçons du passé : l'exemple du réseau express métropolitain (voir ci-dessous exposé Domenach) dont le projet déjà ancien n'aboutira qu'à une réalisation tronquée.
- L'obstacle financier, qui risque d'être d'autant plus fort que les finances publiques se détériorent
- Le péage urbain, outil oublié ici alors que d'autres agglomérations y songent, pour quelles raisons ?
- La maîtrise de l'urbanisation insuffisamment considérée pour organiser et contraindre la mobilité motorisée

En complément à cette introduction, un éclairage plus détaillé de la question du péage urbain est apporté, avec la distinction de trois types de péage :

- péage d'infrastructure
- péage de cordon
- péage de zone

La présentation succincte de l'expérience de Londres éclaire bien la progression de l'idée de péage urbain : cette expérience a permis de réduire sensiblement la congestion dans l'hypercentre et de provoquer un transfert modal de la VP vers les TC et les modes doux..

2 Premiers échanges sur les documents de planification.

La formulation de la DTA fait réagir car elle est révélatrice des ambiguïtés qui traînent depuis longtemps. Contournement routier de Aix ? Hypothèse jugée hypocrite car ce contournement ne se fera jamais. Préconisation d'une gestion économe de l'espace ? Quel est le pouvoir de ce type de formulation ? Offre de TC alternative au tout VP ? Cela fait des années qu'on le dit, mais sans proposition à l'échelle des enjeux. La DTA apparaît alors comme un concentré de vœux pieux. Elle peut aussi être vue comme un outil pour adapter la loi Littoral.

Il risque d'y avoir des incohérences dans les projections démographiques car la DTA se cale sur un gain de 130 000 habitants alors que la somme des projections des PLH aboutit à

300 000 habitants en plus. De nouveaux lieux d'urbanisation polarisée apparaissent : ouest-Berre, Val Durane...

Ces projections ne tiennent pas compte du phénomène des résidences secondaires, qui serait assez important à Marseille : des personnes acquièrent des logements en perspective de leur retraite, et cette composante démographique n'est pas neutre sur les besoins de déplacements.

Le parallèle avec la DTA 06 mérite d'être fait : on a des processus analogues de multi-résidentialité provoquant la hausse du foncier et finalement l'éviction d'une partie de la population. Cela provoque bien cet allongement des distances constaté. Mais ce schéma donne certains signes d'épuisement puisque de jeunes couples habitant en périurbain reviennent en centre-ville ou y aspirent. Mais attention, contrairement aux Alpes-Maritimes l'espace n'est pas rare en Bouches du Rhône.

On peut se demander comment on en arrive à une rédaction de ce type de document, avec plusieurs commentaires ou interprétations : il y a une méconnaissance des mécanismes de planification et décision ; de nombreux responsables municipaux n'ont pas maîtrisé le processus d'urbanisation : ils accordent des permis et constatent ensuite les demandes de faire des égouts, du logement social, etc, pour découvrir en fin de compte qu'ils n'ont plus de terrain... Mais la pression pour avoir des permis de construire continue et la DTA n'aidera pas les Maires à gérer cela. La DTA se résume à des lieux communs technocratiques qui, de plus, n'engagent personne.

En ce qui concerne le PDU d'Aix, il a été critiqué car il repose fortement sur l'option ferroviaire, qui est de la responsabilité de la Région. On s'interroge sur l'efficacité exacte du parc-relais Krypton qui va dans la bonne direction de l'intermodalité. Mais plusieurs notions opposées sont évoquées, selon la distance de la zone centrale : parc de stationnement délocalisé par opposition au parc relais. Un site propre est également à l'étude pour renforcer l'offre de TC. Un conseiller mobilité devait être engagé, comme l'exige d'ailleurs la loi SRU mais finalement cette intention est restée sans suite.

A propos du PDU de Marseille, il est relevé une certaine confusion sémantique entre intermodalité et multimodalité. Quoi qu'il en soit ces notions sont importantes car l'usage de plusieurs modes est renforcé par la mobilité professionnelle et résidentielle : les déplacements domicile-travail ou domicile-école changent tous les six mois en moyenne !

A propos du PDU de la CU de Marseille, on relève que l'objectif est le ralentissement de la croissance du trafic VP, mais pas sa diminution au sens strict.

Des problèmes de cohérence entre ces différents outils se posent : quelle est la compatibilité entre PDU et SCOT ? C'est le même problème que celui de la cohérence entre les études préliminaires de TCSP et le PDU. En fait, il aurait fallu pouvoir faire les SCOT avant les PDU.

La coopération métropolitaine qui se met en place, à l'initiative de la Datar, vise une vaste Région Urbaine : RUMA étendue, puisque l'on va jusqu'à Arles.

Les documents de planification urbaine sont un exercice imposé, ils sont donc réalisés, mais en vidant parfois de tout contenu réellement engageant. L'objectif de réduction du trafic VP est mentionné mais sans contenu précis et mesurable. On souscrit ainsi à une exigence

formelle sinon le document risquerait d'être cassé. Mais la formulation ne peut alors que produire des lieux communs. Tout ceci est la conséquence du juridisme de ces documents.

L'intérêt de ces documents de planification est d'engager des processus de relations entre acteurs, tout en délivrant des messages à la population. Dans le cas d'intercommunalités jeunes, il faut du temps aux responsables pour découvrir leur territoire.

Le message de la Datar a été : « que les métropoles travaillent ensemble pour s'inscrire dans la compétitivité européenne ». Cela a fonctionné, les élus de Marseille et d'Aix se sont rencontrés, il y a un dialogue constructif, au point qu'on évite certains sujets de discorde comme le traitement des déchets et le projet d'incinérateur. C'est un positionnement d'acteurs plus qu'une négociation de projets qui engageraient des rapports de force directs. Il n'en reste pas moins que des déséquilibres de moyens se manifestent entre communes concernées.

On relève néanmoins un manque d'ambition sur l'approche des déplacements métropolitains.

3 Débat sur les obstacles aux actions de transport en appui au développement durable

3-1 Résumé de l'exposé de Jérôme Cicile sur l'identification des obstacles

Le contexte dans lequel intervient l'Ademe est multiple : loi sur l'air (LAURE), accords de Kyoto pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre, plan climat... Il existe toute une panoplie d'actions engagées dans ce cadre pour appuyer les initiatives qui vont dans la bonne direction. Il faut noter que l'on enregistre parfois des initiatives privées tout à fait intéressantes. A l'occasion des PDE et du paiement du VT par les entreprises des initiatives nouvelles peuvent émerger de la part des employeurs.

On est obligé de constater qu'un retard d'une cinquantaine d'années a été pris en matière d'investissements TC dans l'aire métropolitaine. Les efforts visent alors à combler le retard, sans capacité d'anticipation sur les défis à venir. En corollaire le trafic VP atteint des proportions alarmantes. La diminution des niveaux de pollution unitaire apportée par les innovations technologiques n'est pas suffisante pour résoudre les problèmes environnementaux occasionnés par l'usage de l'automobile. Aux objectifs environnementaux s'ajoute la crise de l'énergie qu'il faut anticiper.

La modération de la vitesse est l'un des moyens d'action identifiés notamment lors des pics de pollution : la limitation de vitesse à 80 km/h sur autoroute urbaine, avec radar, est envisageable en principe et serait efficace. Mais il y a des difficultés multiples de mise en œuvre de ce type de mesure. Une telle décision dépend de la Dscr. Il y a en fait une difficulté technico-juridique car l'information des usagers par panneaux variables doit être relayée par des panneaux fixes de limitation de vitesse.

Il faut être attentif à d'autres composantes, en particulier la climatisation qui équipe de plus en plus de véhicules : cela peut entraîner des émissions de NOx de 20 à 30% en plus.

Il y a des inerties telles que l'on est confronté à des non choix politiques, sans que des acteurs bien identifiés puissent s'engager dans les mesures cohérentes. La prise de conscience des responsables politiques locaux demeure faible. Par exemple l'Ademe a organisé récemment un voyage en Italie avec des élus et techniciens pour briser l'inertie et montrer que le rééquilibrage entre VP et modes doux est possible. Le schéma selon lequel la ville latine est

culturellement indisciplinée ne fonctionne pas, il n'est pas inéluctable : on peut avoir une discipline automobile et un usage important du vélo. Des décisions politiques dans ce sens peuvent rencontrer une demande sociale importante.

Il faut pouvoir rompre le cercle vicieux qui repose sur le décalage entre l'image que se font les élus et l'opinion des habitants. Le décalage entre l'opinion des habitants et leur comportement d'automobiliste vient du défaut d'offre alternative, qui les contraint à l'usage de la VP. Ainsi dans le cadre de l'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône (PPA 13) MPM a récemment voté contre le projet d'instauration de circulation alternée en raison de l'absence d'offre suffisante de TC pour absorber un report modal significatif.

L'action doit pouvoir s'appuyer sur plusieurs composantes simultanées :

- accroissement d'offre TC
- Maîtrise de l'usage de la VP, notamment par un partage modifié de l'espace de voirie
- Maîtrise et limitation du stationnement, qui est finalement le nerf de la guerre

3-2 Résumé de l'exposé de François Costé sur l'application des outils de planification

La démarche du PDU de Marseille est venue après les études préalables du réseau de TCSP, et non avant comme la logique aurait pu le suggérer. En fait on a fait d'abord ce que l'on avait demandé de faire et ce que l'on savait bien faire.

L'exercice PDU est le fruit de multiples ajustements apportés par diverses instances et responsables, au point qu'il est parfois difficile de savoir exactement la signification de ce qui est écrit dans le document final. Face à une certaine confusion il serait parfois utile d'avoir un bon éclairage scientifique.

Le projet de tramway a pu aboutir, bien que beaucoup plus difficile que la réalisation du prolongement de métro grâce, en grande partie, à son intégration dans une « politique » globale traduite dans le PDU qui servait de référence. Abandonner le projet Tramway aurait été assimilé à l'abandon du PDU. Il apparaît ainsi exact que le PDU a été pour l'essentiel un habillage d'une décision antérieure de faire le tramway¹, mais son apport a été de contribuer au maintien cette option lorsqu'il y avait la tentation de l'abandonner, sinon quelle apparence de cohérence serait restée ?

L'objectif affiché du PDU est bien la réduction de la circulation en VP. Les études techniques vont dans ce sens, mais les élus disent : arrêtez donc ces études... La réponse technique est alors obligée : c'est la loi, nous n'inventons rien ! Le PDU est donc un outil utile car il permet de préserver des options et semble presque opposable aux décideurs. C'est la démarche collective qui a présidé à son élaboration qui lui donne du poids. Mais on peut aussi regretter parfois le manque d'appui scientifique sur la mobilité.

Il y a parfois des résultats paradoxaux auxquels il faut être attentif. Ainsi lors de la mise en exploitation du métro de Marseille, il y a eu un transfert modal venant de la VP moins important que ce que l'on imaginait. On a eu en revanche certains transferts en sens inverse puisque d'anciens utilisateurs de l'autobus ont pris leur voiture pour se rabattre sur le métro.

¹ thèse de F Hernandez, Iar, Inrets, soutenue en 2004

3-3 Discussion sur les obstacles

Lorsque l'on évoque l'échelle métropolitaine (AMM, RUMA) il faut faire attention de ne pas oublier qu'il y a une hiérarchie dans les poids des pôles : la métropole c'est Marseille, ce n'est pas Aix. Il suffit de se référer au poids de la population des deux villes. Il y a une tendance actuelle au recentrage de Marseille, à la réaffirmation de son rôle international. Il faut aussi faire attention quand on parle du périurbain, ce n'est pas un développement en tâche d'huile, il y a de multiples pôles structurants et des noyaux villageois. En termes d'emplois on a certes des pôles importants qui se sont constitués à Vitrolles, Aubagne, Plan de Campagne, Les Milles, Fos... Cela doit faire 80 000 emplois, très liés à l'usage de la VP. Mais ils sont à comparer aux 150 000 emplois au centre de Marseille et aux 300 000 emplois de l'ensemble de la ville qui relèvent d'une meilleure desserte de TC.

Dans la CPA, la zone d'activité des Milles fait l'objet de réflexions pour une inflexion, mais cela paraît difficile. Que peut-on faire pour une structuration urbaine plus durable ? Densifier ? Organiser le stationnement, développer les TC mais comment ?

Les questions sont alors les suivantes :

- comment articuler réellement transport et offre de logement ?
- peut-on envisager des outils fiscaux d'orientation des logements ?
- comment promouvoir un schéma polycentrique ?
- ne peut-on travailler sur les inflexions à apporter aux surplus de mobilité bien plus que sur le transfert modal strict ?
- quelle est l'acceptabilité de mesures contraignantes ?

Le poids des oppositions politiques entre Marseille et Aix est dans les esprits de tous, il n'y a pas lieu d'insister (on peut se référer au récent livre de M Peraldi sur le jeu politique à Marseille pour comprendre un certain nombre de choses)

Face aux difficultés de financement des projets, il existe cependant des marges de manœuvre : si le taux maximal de VT était appliqué à l'ensemble de l'aire métropolitaine, on obtiendrait un produit annuel de 30 M Euros, ce qui permet de financer des projets conséquents.

Aux yeux des élus le financement n'est pas vraiment un problème, en fait ils n'intègrent pas dans leur discours ce que coûtent les options qu'ils décident.

Les options du tramway de Marseille résultaient de promesses électorales de Gaudin, on les a appliquées. Les techniciens ont présenté un projet de tramway qui semblait davantage justifié pour des raisons d'avantages socio-économiques pour la collectivité et les usagers des transports que des projets de prolongement de métro : bien que beaucoup plus coûteux, les projets de métro ont été avancés et conservés.

Un projet très peu conséquent, et donc très peu onéreux, de prolongement de tramway et de métro a été esquissé et présenté aux services de l'Etat qui ont estimé qu'il y avait un manque d'ambition. Le projet s'est alors, en quelques semaines, sans véritable analyse financière explicite, transformé en un projet de 2,5 km de prolongement de ligne de métro et de 16 km de tramway.

Ensuite lorsque l'on est arrivé à la réalisation les problèmes de financement se sont posés et ont conduit au phasage des opérations.

Des difficultés analogues se retrouvent autour du projet de desserte ferroviaire régionale. La question de l'adéquation du financement et du projet est mal maîtrisée. Il n'y a pas de capacité technique suffisante à la Région pour expertiser les dossiers de RFF. On connaît le problème de la dérive des devis de la Sncf. Mais il faut relever un autre aspect qui est le coût élevé des travaux. Il conviendrait de distinguer dans ces coûts ce qui relève de travaux techniques proprement dits et ce qui relève de la requalification urbaine dans la partie urbaine du projet. Finalement pour achever le parallèle, le poids du coût d'un projet d'investissement est bien plus important dans le budget de la Région qu'il ne peut l'être pour la ville de Marseille tant les budgets sont différents.

Par rapport à l'enjeu de réduction de l'usage de la VP, il faudrait atteindre davantage de transparence dans les décisions pour que l'opinion soit bien informée. Un facteur déclencheur potentiel réside bien dans le prix des carburants : un baril de pétrole à 100 USD changera peut-être la donne. Le prix du pétrole serait-il la solution privilégiée pour provoquer cette rupture des comportements à laquelle on aspire ? Il jouerait comme une contrainte nécessaire sur l'usage des modes individuels.

Des expériences innovantes peuvent venir de l'initiative privée bien plus que des pouvoirs publics. Pour preuve la *success story* de Lyon Velo vient de Decaux : on a fait plus en 6 mois qu'en 30 ans auparavant !

La grève de la RTM a provoqué une demande de dégrèvement du VT pour les entreprises, ce qui a été acquis et compensé partiellement par l'Etat. Les entreprises commencent ainsi à prendre des initiatives à propos du VT, qui peuvent à terme peser sur la politique des TC. Il faut rappeler les ordres de grandeur : le déficit annuel de RTM est de l'ordre de 120 M Euros lorsque le VT rapporte 100 M Euros environ. L'expérience de la RD 13 mériterait d'être analysée en détail : c'est aussi une régie, qui a son autonomie financière mais agit aussi par délégation.

Des expériences particulières de fermeture d'une large zone au trafic automobile peuvent servir de référence même si elles ne sont pas reproductibles. On voit des parkings à l'entrée puis des navettes internes à la zone protégée. Une expérience analogue révélatrice a été la Coupe du monde de football en 1998. On a organisé des autobus efficaces pour écouler le trafic au sortir du stade, vers le métro. L'efficacité était remarquable, mais on n'ose pas dire que cela a coûté très cher : 10 FF par personne à l'époque pour la RTM, avec une fréquentation du stade de l'ordre de 120 000 personnes.

Lorsque l'on évoque le partage (de l'espace de voirie), il faut intégrer deux facteurs :

- partage de la voirie entre modes
- partage des véhicules

Il convient de focaliser l'action sur les pôles générateurs de trafic, qui sont les pôles d'activité majeurs. Le télétravail sur lequel certains fantasment pour résoudre ces problèmes de trafic automobile est une plaisanterie.

Si l'on veut agir sur le stationnement dans les zones denses, il faut une tarification suffisante (le prix actuel est de l'ordre de 25 euros la journée en parking hors voirie) mais aussi une cohérence avec le prix des amendes, qui n'est que de 11 euros : l'automobiliste adapte son comportement en fonction du risque de coût des amendes.

La mise en perspective des problèmes doit être affirmée pour éclairer l'engagement des dépenses publiques.

3-4 Débat spécifique sur le péage urbain

Le mot même de péage urbain est exclu à Marseille. Il existe de forts obstacles d'acceptabilité sociale et politique de ce type de mesures. L'AMM est en fait très en retard sur les réflexions de péage urbain par rapport à d'autres agglomérations méditerranéennes, telles que Barcelone ou Madrid, et même Ankara ou Le Caire. Mais le fond du problème est la nullité des TC qui empêche d'envisager du péage urbain.

Dans le cas de Londres, le maire Livingstone a fait un pari et pris des risques, mais il semble avoir gagné. Il faut relever aussi que cette décision n'est pas tombée toute seule, il a fallu près de 10 ans d'études pour y parvenir. La polémique autour de la comparaison des politiques suivies à Paris et à Londres (rapport Prud'homme) indique bien le besoin et l'intérêt d'études d'évaluation de ces actions.

Si le diagnostic sur l'applicabilité d'un péage urbain est négatif, il faut cependant le nuancer en relevant l'existence depuis déjà des années des péages urbains ou métropolitains :

- Tunnel Prado-Carenage
- Autoroute d'Aubagne vers Aix

Il est cependant révélateur que le péage autoroutier sur les liaisons vers Aubagne fasse l'objet d'une forte demande de suppression de la part des élus locaux toutes tendances confondues. Ils considèrent que l'usage de la VP sur ces liaisons fait partie de la mobilité quotidienne contrainte et que les usagers sont donc pénalisés par ce péage injuste. La question peut être posée autrement avec la distinction classique de l'urbain (classiquement sans péage) et de l'interurbain (péage admis classiquement).

Le problème du péage urbain à Marseille est cependant particulier car :

- le centre de la métropole subit une forte concurrence de pôles périphériques
- le stationnement payant est en cours de mise en place, c'est une forme de péage urbain
- le réseau autoroutier est lui massivement gratuit, et pour la partie payante, certaines intercommunalités remboursent une part des péages

On ne peut donc parler de péage urbain de façon indifférenciée sans considérer la centralité qui est en cause. L'attractivité des centre-villes est concurrencée par les zones périphériques pour certaines activités, en particulier les commerces. La justification du péage serait alors dépendante de la nature de la centralité et de sa robustesse. Il faut réfléchir à un péage métropolitain plutôt qu'à des péages de centre-ville. Il faudrait une vision d'ensemble. Ainsi on peut se demander si le projet L2 qui est si difficile à financer n'aurait pas pu faire l'objet d'un péage d'infrastructure dans le cadre d'un PPP.

Si la Région pouvait gérer ces péages, elle pourrait ainsi s'assurer des sources de financement pérenne pour les projets de TC.

Il faut bien distinguer diverses conceptions du péage urbain, avec des finalités différentes :

- péage pour financer une infrastructure, notamment dans le cas d'une concession
- péage redistributif, susceptible de financer d'autres projets, en particulier les TC
- péage de régulation, visant à optimiser l'usage de l'infrastructure

En liaison au péage urbain, se pose la question de la priorité à accorder aux TC sur autoroute (voir plus bas).

3-5 Discussion sur les articulations des politiques de mobilité avec l'urbanisme

L'articulation avec la politique foncière et avec la politique du logement est essentielle mais elle est bien difficile dans les faits. Force est de constater qu'un PLH est un simple document d'orientation. Des incohérences sont constatées dans les actions : par exemple le PLU d'Aix prévoit le développement de la Durane avec 4000 logements. Quelle est la cohérence avec le PDU ?

Il serait intéressant de pouvoir agir sur la répartition des prêts à taux zéro, opérer une modulation selon l'adéquation aux options d'urbanisme.

Le problème des populations pauvres, sous le seuil de pauvreté, reste entier, à la fois en termes de logement et de moyens de mobilité offerts.

Un exemple de problème de cohérence est donné par le projet de parking de 2500 places dans le cadre de l'opération Terrasses du Port. Il pourra certes avoir une fonction de pôles d'échanges mais il desservira les emplois d'Euromed et constituera un appel de trafic automobile supplémentaire.

L'étalement urbain a été permis par les infrastructures routières mais la question est maintenant différente puisque le potentiel de nouvelles routes est maintenant épuisé. Le réseau ferroviaire est-il une alternative comme moteur d'un nouveau développement foncier plus structuré ? Outre la Durane, la CPA regarde cependant son développement vers le nord, à la faveur de l'autoroute qui permet l'ouverture de nouveaux espaces d'habitat, jusqu'à Manosque.

La stratégie de développement de Aix a été efficace un temps, dans les années 70 et 80 mais on peut douter qu'elle soit durable et qu'elle résiste aux nouveaux paramètres : prix du pétrole, saturation des réseaux routiers. La restructuration autour des villes centres est une nouvelle tendance, et c'est ce que Marseille applique en réaffichant sa centralité matérialisée par Euromed.

Un aspect particulier mais très significatif des modifications potentielles de comportement est l'accès aux hypermarchés en TC. Il y a des signes d'une telle fréquentation en TC (exemple du Carrefour des Milles), mais peut-il y avoir une tendance lourde ou une rupture dans cette direction ?

Intervenir sur l'urbanisme ? Mais comment faire de façon précise alors qu'on est contraint par le juridisme ? Que signifie donc « avoir une bonne desserte TC » tel que c'est défini dans les Scot ?

Le traitement du stationnement sur voirie pose un gros problème paradoxal car en fait les élus ne savent pas quoi faire avec un espace de voirie vide si on parvient à libérer cet espace public, il faut le remplir d'une façon ou d'une autre.

4 Obstacles à la formalisation d'objectifs de mobilité durable

4-1 Remarques méthodologiques de Xavier Godard

Il faut revenir un tant soit peu sur les questions de mesure. Si l'on affiche un objectif de réduction de la part de la VP et une augmentation de celle des TC et des modes doux, encore faut-il avoir les indicateurs pertinents pour exprimer ces objectifs. Nous sommes tous plus ou moins dépendants de l'indicateur nombre de déplacements car il est très pratique et synthétique. Mais il n'intègre pas cette composante essentielle qu'est la distance de déplacement, dont l'importance est évidente lorsque l'on passe à l'échelle métropolitaine, de sorte que seraient bien plus pertinents des indicateurs de voyageurs-kilomètres pour apprécier l'évolution de la mobilité et du partage modal. Est-ce pratiqué dans les PDU ?

La question des indicateurs pertinents renvoie naturellement à celle des outils de recueil des données. On dispose certes de l'enquête-ménages de 1997 mais elle est déjà ancienne. Quelles sont les sources utilisées dans les PDU ou autres documents de planification ? Comment peut-on apprécier le succès d'une politique sans outil de mesure adéquat ? Un projet d'enquête-ménages est en cours, permettra-t-il de répondre aux besoins d'information ?

Toutes nos discussions reposent sur des postulats implicites commodes mais qui comportent des limites dont nous devons avoir conscience. La mobilité est-elle elle-même un objectif à suivre ? Certains estiment que la mobilité est incompatible avec la notion même de durabilité. La pensée dominante qui structure nos travaux est bien celle-ci : il faut promouvoir les TC et réduire, voire supprimer si l'on pouvait, l'usage de la VP. Mais les TC sont-ils durables en soi ou leur durabilité ne dépend-elle pas de nombreux facteurs difficiles à réunir ? Les limites des TC ne dessinent-elles pas aussi un rôle possible à préserver pour l'automobile. Ne faudrait-il pas davantage penser multimodalité ? Cette approche multimodale englobe naturellement les modes doux également mais jusqu'où peut-on pousser leur promotion ?

Enfin si notre groupe est plutôt homogène de ce point de vue, il faut admettre que d'autres observateurs éminents peuvent tenir un discours radicalement différent. N'est-ce pas G Dupuy qui affirmait lors des journées Inrets sur les PDU en 2004 que l'automobile avait finalement gagné contre les prédictions catastrophiques dont on l'affublait ?

4-2 Discussion sur ces aspects méthodologiques

En fait les indicateurs tels que le partage modal relèvent d'un usage politique des PDU et non d'un usage technique. Le diagnostic d'un PDU se résume en parts globales de marché, mais rien de précis ne peut se mesurer, ni avant ni après : on n'a aucun outil de mesure. Cela pose naturellement le problème du suivi des PDU. On est confronté également à la question des échelles auxquelles on raisonne. On pourrait considérer l'échelle du réseau TC mais même à ce niveau on a des difficultés pour homogénéiser les données statistiques provenant des opérateurs. Une autre appréciation consiste à dire qu'on sait mesurer la fréquentation des TC (moyennant quelques bidouillages sur les clefs de mobilité des cartes d'abonnement). Au bout du compte il faut voir que la marge d'erreur de la mesure, lorsque la mesure à base d'enquêtes existe, est plus grande que la variation annuelle, ce qui condamne toute ambition fine de suivi annuel. La question de la fraude dans les TC complique encore un peu plus l'interprétation des données.

Certes l'observation des déplacements manque, mais en fait qu'en ferait-on exactement ? Est-ce susceptible de modifier un plan d'action ? L'exemple de Nantes est à méditer, lorsque l'enquête-ménages a révélé que la part des TC avait légèrement baissé malgré la politique dynamique d'offre TC apportée par le tramway. On chuchote même que les données ont été ajustées (au redressement) de la façon la moins défavorable possible aux TC. Si le but final est qu'il y ait moins de VP en ville, ne suffit-il pas de faire des comptages routiers ?

Il faut être vigilant avec les données difficiles à interpréter ou que l'on peut interpréter comme on veut. Ainsi le rabattement VP en TC va sans doute dans le bon sens (certains pensent cependant qu'il faut du rabattement TC sur TC !) mais cela signifie augmentation des flux VP dans certaines zones (points de rabattement) qui peuvent être congestionnées.

L'estimation de la congestion sur l'autoroute Aix-Marseille est controversée. Si certains dénoncent des temps de parcours dégradés aux heures de pointe dont l'amplitude s'allonge, d'autres estiment qu'elle est finalement minimale et supportable, le temps de parcours n'excédant pas 45 minutes (sauf incident sur voirie) alors que le discours sur la saturation évoque 1H30. Ceci est un bon exemple du besoin d'indicateurs de suivi d'une situation.

Le bilan de la qualité de l'air dépend bien d'outils de mesures de trafic. Il peut se poser un problème autour des indicateurs utilisés dans les modèles de prévision du niveau de pollution, car il y a des mécanismes complexes d'inversion des polluants (NOx) au-delà de certains seuils. Il faut alors savoir combiner outils de mesure locale et outils de modélisation pour reconstituer et prévoir la pollution à partir d'une situation de trafic donnée.

Quand on évoque les parts modales sur une agglomération, on se réfère à un marché des déplacements, mais c'est un non-sens. Il faut réintroduire les échelles territoriales. Ainsi les TC ont une part de 50% pour les déplacements vers le centre de Marseille, alors qu'ils sont crédités de 14% pour l'ensemble de la ville, et de 11% pour l'aire métropolitaine. Si l'on raisonne bien sur des échelles différenciées, on peut concentrer son effort sur les lignes de TC structurantes où un impact significatif pourra être trouvé. On peut gagner des batailles sur des périmètres bien identifiés.

Un point de vue différent se réfère aux objectifs globaux tels que ceux de Kyoto : il faut bien raisonner à l'échelle globale, c'est là que sont les enjeux et non dans le centre-ville de Marseille !

Un des objectifs de l'élaboration d'indicateurs pertinents est d'alerter les décideurs et l'opinion publique : cela peut se faire avec quelques grands indicateurs synthétiques (observation : cela fait trente ans qu'on dit cela !). Un autre objectif peut être de contribuer à l'évaluation des politiques publiques, il faut alors avoir des indicateurs plus précis.

Si les PDU ont des objectifs flous (en termes de partage modal...) il faut constater que les responsables politiques s'y réfèrent significativement, ce qui est finalement une marque de succès. Cette appréciation doit être nuancée car un discours peut coexister avec des pratiques opposées : une récente réunion sur le PDU de Salon a enregistré à la fois un discours sur le transfert modal et une discussion essentiellement focalisée sur les échangeurs routiers... Remarque relayée par d'autres exemples qui sembleraient indiquer que « cela se termine toujours comme cela, avec des projets routiers ».

Le schéma vers lequel on s'oriente est celui d'une ville-centre (ou centre-ville ?) desservie par les TC avec des parcs relais aux abords. Mais que faire avec les déplacements

métropolitains ? Faut-il continuer à dire la métropolisation est une catastrophe ? N'y a-t-il pas des jeux de contraintes très différents selon la nature des espaces concernés ? Il ne semble guère possible de sevrer tous les espaces de liberté de mouvement, ce qui oblige à un traitement différencié selon ces espaces.

Certains espaces sont « perdus » pour les TC, ils relèvent définitivement de la VP (exemple cité : Velau). La question est alors de savoir quels sont les seuils d'offre de TC susceptibles de structurer les territoires. Il est suggéré de voir si le projet franco-allemand Bahnville apporte une réponse.

Il faut assurer le suivi des consommations d'énergie pour aller vers un tableau de bord. Des sources de données existent, qui sont très mal connues et utilisées : statistiques de vente de carburant au niveau des départements ou de la Région.

5 Débat autour du thème des actions à l'échelle métropolitaine

5-1 Résumé de l'exposé de Olivier Domenach sur la liaison Aix-Marseille en TC

Voici une tentative pour donner un éclairage historique des projets relatifs à la liaison entre Aix et Marseille. Dès 1877 une liaison ferrée à voie unique relie Marseille et Aix (Aix avait refusé la ligne PLM...) En 1972, l'autoroute qui allait jusqu'à Septèmes a été prolongée jusqu'à Aix. Au début des années 70, émerge un plan de transport pour le département (PT 13), élaboré par le milieu des Ponts mais à titre civil, avec ce projet de liaison ferroviaire forte entre les deux villes. Deffere n'en a pas voulu, puis on a eu l'épisode de l'aérotrain Marseille Aix Vitrolles, vite abandonné. En 1983 on voit apparaître un projet Sncf, vite rangé dans les tiroirs car jugé trop cher (observation : ce n'était pas cher, quatre fois moins que le projet actuel !). En 1990 c'est le projet de Réseau Express Métropolitain qui est apparu, sans suite.

Finalement c'est en 2002 qu'a été concrétisée l'amélioration de la desserte par autocar. Cela a confirmé l'écroulement de la desserte ferroviaire. Parallèlement la Région lançait l'inscription du nouveau projet de modernisation de la desserte au contrat plan Etat Région : ce projet coûteux qui sera opérationnel à l'horizon 2010 ne changera rien.

Les problèmes soulevés sont de divers ordres :

- Politique. Plusieurs AOT sont concernées : Région, CG13, AOTU... Il existe bien des concertations souterraines entre techniciens mais les élus ne se parlent pas. Le personnel politique est en cause
- Financier. Une des raisons de l'inaction sur le ferroviaire est que c'est trop coûteux pour le budget de chacun, en fait c'est hors de portée des acteurs locaux.
- Technique. Les réseaux routiers et ferroviaires sont saturés, on ne peut poursuivre une politique d'extension des réseaux, l'espace disponible a déjà été utilisé par les infrastructures. On a un manque de culture de l'intermodalité : il suffit de voir le pôle d'échange de Gorges de Loup à Lyon et on voit qu'ici on est en plein sous-développement.
- Commercial. L'information sur les TC est déplorable. Même Le Pilote apporte des informations erronées : il n'y a pas de fiabilité des horaires annoncés. Il y a un embryon de tarification intégrée mais il subsiste des problèmes invraisemblables : il faut deux cartes différentes sur la même ligne selon que l'on va à Marignane ou à Aix-TGV ! Enfin il est inadmissible que les cars du CG13 laissent des usagers sur le trottoir lorsque le bus est plein, avec des conditions d'attente médiocres.

- Territorial. Les réseaux ne sont pas adaptés au tissu périurbain peu dense, ils sont organisés de façon radioconcentrique vers les centres-villes alors que la population est majoritairement dans les zones périurbaines. La fonction hub ne marche pas, il suffit de voir la difficulté d'accéder à la gare routière de Aix
- Sociétal. L'idéologie de la VP reste très présente dans les esprits, jusque chez les organisateurs de cet atelier qui n'ont pas imaginé la difficulté d'accès si l'on n'a pas de voiture ! Le principe selon lequel la voiture est indispensable doit changer...

Le marché concerné porte sur les ordres de grandeur suivants :

- 100 000 VP/jour
- 1600 voyageurs/jour SnCF
- 9000 voyageurs/jour autocar

Les coûts d'exploitation du ferroviaire sont très mal connus car les comptes sont noyés parmi d'autres activités ferroviaires, mais le déficit d'exploitation y est probablement très important. A l'inverse l'exploitation des autocars est bénéficiaire et leur fréquentation progresse. Il faut se poser la question d'un site propre bus sur autoroute en alternative, ne serait-ce que pour assurer la régularité du temps de parcours.

5-2 Discussion sur la desserte TC d'Aix-Marseille

Le trafic voyageurs actuel sur la ligne ferroviaire Marseille-Aix est bien de 1600 voyageurs/jour, et non 3000 comme on le croit généralement. C'est à comparer aux 10 000 voyageurs des navettes du CG13 sur cette liaison. C'est à comparer à 60 000 voyageurs/jour en VP et non 100 000 car il y a aussi de nombreux déplacements de longue distance en VP qui empruntent l'autoroute, qui sortent du cadre de la présente discussion. On approche alors les 15% de répartition modale, et non 10%.

Le projet d'aérotrain présenté dans les années 70 comme la solution moderniste peut faire froid dans le dos, rétrospectivement : les coûts environnementaux (bruit, consommation d'énergie...) étaient déjà considérés comme importants à l'époque, ils seraient insupportables aujourd'hui.

Le projet actuel de doublement partiel de la voie résulte d'une erreur de conception des projecteurs de la SnCF ou de RFF : il aurait fallu distinguer nettement les parties urbaines et interurbaines qui ne nécessitent pas le même type de desserte. Il aurait alors fallu examiner l'option du tram-train. Le projet actuel suppose la fermeture de la ligne pendant deux ans, voire davantage avec les retards prévisibles dans les travaux.

Le problème des gares reste entier et pourtant si l'on veut attirer les automobilistes potentiels il faut des gares appropriées. Le problème des gares se pose pour toutes les catégories d'utilisateurs : il n'y a pas de gare prévue (sauf changement) à la Faculté d'Aix alors que c'est un pôle potentiellement important. Mais le prix des terrains est un obstacle supplémentaire pour avoir une politique dynamique de gares.

Le problème de l'amélioration de la desserte autoroutière des autocars réside dans plusieurs composantes, qui sont hiérarchisées différemment selon les intervenants :

- vitesse et régularité : site propre demandé
- défaut de capacité, fréquences insuffisantes : accroissement du parc

- difficulté de rabattement et d'accès aux gares routières actuelles : il faut des parcs d'échange pour drainer les automobilistes potentiels

Pour que la mise en place d'une voie pour autobus/autocars sur l'autoroute ait une chance d'être admise et respectée, il faudrait une fréquence significative d'autocars sur cette voie dédiée, ce qui n'est guère le cas : une fréquence de 5 minutes à l'heure de pointe ne fait jamais que 12 véhicules à l'heure. Il semble que le CG13 ait tenté de mettre en place ce type de mesure, mais a essuyé un refus de la DDE pour des raisons techniques de sécurité et d'exploitation aux points sensibles de jonction des autoroutes à l'entrée de Marseille. Certains estiment d'ailleurs que ce n'est pas le problème d'une voie réservée à mettre en place pour améliorer la vitesse commerciale (sinon les usagers ne plébisciteraient pas le service actuel avec une croissance de trafic de 10% par an), mais d'une offre à accroître tout simplement.

En ce qui concerne le rabattement, et la difficulté de l'assurer en TC, la question récurrente en France est de savoir pourquoi des taxis collectifs ne se développent pas. Le taxi est considéré comme du luxe. En fait le taxi collectif est interdit en France, vu la réglementation.

L'appréciation négative apportée par l'exposé relève du verre à moitié vide mais ne faut-il pas aussi considérer qu'il est à moitié plein ? On a une ligne de car très performante et qui gagne des parts de marché.

C'est un fait qu'en France on ne sait pas bien faire le ferroviaire suburbain, qui semble n'intéresser personne (à Lyon ce n'est pas mieux sur ce point). On a des situations paradoxales comme la concurrence portée par les dessertes routières au ferroviaire sur la liaison d'Aubagne à Marseille, mais les raisons ne sont pas évidentes.

Un complément sur l'histoire du projet est apporté : F Costé a commencé son travail dans l'agglomération sur ce projet, c'était en 1976. Mais à l'époque cela n'intéressait personne, c'est ce qui est ressorti d'une réunion à la DRE où le dossier était présenté. Rien ne s'est réellement fait ensuite. Puis un ingénieur Rff est venu bien plus tard pour relancer le dossier. La question qu'il posait est : quelle est la qualité première à donner au projet ? La réponse qu'on lui suggérait était d'améliorer les fréquences et la fiabilité. Sa réaction a été de dire : faux, il faut améliorer le temps de parcours pour le rendre compétitif (viser les 20 minutes)... Doubler la ligne ne servait alors à rien, et les idées se sont orientées vers l'alternative de l'utilisation de la voie LGV. Mais la Région voulait doubler le tronçon Septèmes-Gardanne. C'était jugé plus facile et moins cher. Les informations techniques (OD) ont été rassemblées et données à Rff, de même qu'on a ressorti les études anciennes des cartons. La concertation a abouti à définir une priorité pour faire Marseille St Antoine en premier. Les projets de gare ont été discutés : Ste Marthe, Picon Busserine, St Barthelemy en substitut... Il n'y aura donc pas de gain de temps sur le trajet Aix-Marseille mais l'intérêt de Marseille aura été d'obtenir quatre gares pour desservir les quartiers nord.

Ce projet de modernisation existait bien en 1983 mais Pezet n'a rien fait pour le faire aboutir. A l'époque l'attention était davantage tournée vers les lignes de la RTM.

Tout ceci est jugé dramatique. Cela conforte l'idée qu'il faudrait vraiment distinguer les dessertes urbaines et suburbaines. On peut avoir une exploitation alternée de trains directs et semi-directs ou omnibus. Le temps de 35 minutes peut être acceptable si l'on résout le problème de l'accès aux gares, avec notamment un stationnement approprié... Le dogme de la

double voie peut être remis en cause, on peut avoir des performances avec une voie unique modernisée, pourvu qu'on ait des zones d'évitement des trains appropriées.

Finalement on voit que le projet a été porté par des individus successifs mais sans jamais parvenir à mobiliser suffisamment d'acteurs en même temps. Il manquait un portage politique. Il a fallu 20 ans pour donner ces réseaux aux Régions, le blocage était national pas local ! Mais on a des contre exemples avec Metrolor et Metrazur ! Bref on revient à ce constat qu'il n'y avait pas de sensibilité suffisante pour les TC dans la métropole.

Sur la question des parcs relais, on atteint vite les limites de ce type de solution, qu'il est dangereux de mettre en avant. Que l'on songe au coût que cela représente : 20 000 à 40 000 euros la place. Les frais de gardiennage peuvent être conséquents : ils étaient de 15F/véhicule au PR de Bougainville avant que le gardiennage soit abandonné. On prévoit un PR de 2000 places à Plan de Campagne, d'ailleurs difficile à caser, mais cela ne fait jamais que 2500 voyageurs, pas plus. La congestion des accès ne fait que reporter certains problèmes. Dans ce contexte il faut vraiment penser au rabattement TC ce qui est possible avec des lignes structurantes performantes d'autobus dans un schéma multipolaire. Mais le deux roues offre aussi un potentiel intéressant de rabattement.

5-3 Résumé de l'exposé de Vincent Tinet sur la coopération inter-métropolitaine

L'AMM connaît une spécificité que l'on oublie parfois : c'est la taille énorme des communes de Marseille et d'Aix. Ceci peut expliquer le retard de la coopération intercommunale car, avant de se lancer dans cette coopération les communes devaient apprendre à gérer l'ensemble de leur territoire : avant de coopérer, on essaye de bien faire tout seul. Il n'y a pas de tutelle entre collectivités, chacun reste libre sur ses compétences. A titre d'exemple de réflexe d'indépendance, M Joissains voulait intégrer Manosque dans ce processus de coopération mais les élus de Manosque n'ont pas voulu.

C'est en 2001 qu'a été créé MPM, avec un découpage certes critiquable. Les intercommunalités s'approprient maintenant les documents de planification, PDU, PLH...

Un rôle précurseur est joué par les agences d'urbanisme. Aubagne est en liaison avec l'Agam, comme l'est MPM. L'Agam va faire le Scot de GHB. L'Aupa a de son côté une mission sur Salon. Mais on ne voit pas d'émergence d'une Agence à l'échelle métropolitaine. L'outil Datar de la coopération métropolitaine dynamise un projet politique, avec des initiatives à la carte et sans juridisme, à l'opposé des documents de planification obligés. Les dossiers sont suivis par les présidents des intercommunalités, les élus s'approprient bien la démarche. Trois thématiques ont été identifiées :

- Enseignement supérieur et recherche (avec projet de regroupement des trois universités)
- Culture
- Transport

Cela ne donne pas lieu à un PDU métropolitain, ni à un catalogue de projets, mais il s'agit bien d'identifier des actions à cette échelle métropolitaine. Cela concerne finalement l'ensemble du département (avec huit intercommunalités). Il y a des discussions autour du rattachement possible de Arles. L'objectif principal est d'aider les élus à connaître leur propre territoire. Le projet sera élaboré à l'été 2006 et on pourra finaliser des contrats en 2007.

5-4 Discussion sur la coopération à l'échelle métropolitaine

Il semble que la CPA ne connaît pas la coopération institutionnelle puisqu'elle coupe toutes ses lignes de bus à ses frontières.

La CU de Marseille fonctionne depuis longtemps à une échelle élargie. Il existe une sorte d'effet frontière entre CPA et Marseille, à Pennes Mirabeau.

En fait il faut faciliter des mutations difficiles : du village à la ville, de la ville à la métropole...

Le projet de syndicat mixte qui était évoqué il y a quelques années aurait-il des chances de réapparaître ? Ce point a été évoqué récemment dans une réunion de MPM. Les communistes ont dit : jamais ! En fait, il semble que la Région cherche à défendre ses prérogatives en souhaitant une telle structure à l'échelle régionale. Mais un syndicat mixte d'étude ne ferait-il pas l'affaire ? La question a été posée à Gaudin, qui ne veut pas faire financer ses études par un syndicat non maîtrisé... Les élus ont bien les éléments en main mais ils ne veulent pas de cette intégration, sans doute trop difficile à porter. A ceci s'ajoute le fait que les élus n'aiment pas qu'on leur impose une politique globale ou des projets qui viennent de l'intercommunalité car ils se sentent dépossédés de leur rôle.

Au bout du compte la tendance est à la décroissance des financements, ce qui peut se résumer par : chacun chez soi. On sortirait des financements croisés où la Région participerait au financement du métro de Marseille, mais où les villes financent les TER.

Le projet Iter soulève de nombreuses questions sur les aménagements nécessaires, notamment des routes : quel impact cela aura-t-il sur l'usage des modes individuels et des dessertes TC seront-elles adaptées ? Les financements de ces travaux relèveraient en partie de CPA.

L'intercommunalité peut donner lieu à des jeux complexes et souterrains. Ainsi Marseille devait transférer à MPM la charge des annuités de remboursement des emprunts du métro, mais a gardé ce remboursement moyennant compensation. La commission de transfert a établi l'accord financier selon lequel MPM compensait la ville de Marseille à hauteur de 120 MF/an pour la durée du remboursement, en négligeant que les remboursements n'étaient pas constants mais dégressifs.

4 Eléments de Conclusion

Une vision plutôt pessimiste a paru se dégager des échanges au sein de l'atelier, tant les difficultés pour la mise en œuvre d'une politique efficace d'offre de TC sont multiples :

- retard accumulé en termes d'offre de TC
- insuffisance de mobilisation du personnel politique
- difficultés de coopération entre collectivités
- incohérence entre politiques de déplacements et politiques d'urbanisme
- insuffisance des investissements TC par rapport aux enjeux
- prégnance de l'automobile dans les pratiques de mobilité comme dans les représentations sociales

Mais le tableau n'est pas si négatif aux yeux de tous, certains éléments positifs apparaissant à l'examen des expériences, ne serait-ce que la bonne desserte routière entre Aix et Marseille

que plusieurs participants à l'atelier avaient eu l'occasion de recommander ou d'appuyer à l'époque. La mise en évidence d'expériences positives aurait pu être accentuée si l'on avait présenté l'expérience actuelle de Aix qui semble porter ses fruits en termes de fréquentation des TC.

Il est essentiel de raisonner en distinguant les différentes échelles de la mobilité au sein d'une métropole comme Marseille Aix, et en distinguant également les différentes configurations urbaines en termes de centralité : des objectifs réalistes en faveur d'un usage important des TC concernent d'abord les zones centrales et les liaisons structurantes multipolaires. Un schéma multimodal ressort comme une nécessité, avec la question qui reste ouverte des pôles d'échanges et parcs de rabattement pour concilier des modes a priori antagonistes. La grande question qui demeure est sans doute celle de la capacité à refaçonner l'urbanisation multipolaire autour d'axes de transport collectifs efficaces.

Enfin si le défaut de mobilisation des responsables politiques sur ces questions durant les trente dernières années a été abondamment dénoncé, il est possible que les choses changent, comme on le pressent à l'occasion de la nouvelle coopération inter-métropolitaine initiée par la Datar qui semble recueillir une mobilisation du personnel politique.

Mais le rôle de sensibilisation des responsables politiques et de la population par les milieux techniciens doit alors se poursuivre pour que l'action puisse s'inscrire dans le temps.

Annexe

Note introductive préparée pour l'atelier du Plan Bleu
15-16 décembre 2005

Mobilité durable pour l'aire métropolitaine Marseille Aix Michel Quercy

Les données des différents recensements ont permis de constater que la population des Bouches-du-Rhône s'est considérablement redistribuée géographiquement depuis les années 60. La population du département (hors ville de Marseille) a en effet plus que doublé en 30 ans, alors que la population de la commune de Marseille tend à retrouver aujourd'hui son niveau de 1968. Il est clair que la population s'est redistribuée au bénéfice des communes périphériques au détriment de Marseille. On peut, en résumé, interpréter ce phénomène comme la conséquence d'un fort mouvement de périurbanisation des espaces ruraux interstitiels; la preuve étant que les communes de moins de 20 000 habitants ont connu (en moyenne) une augmentation de populations de plus de 22 % entre les recensements de 1968 et 1990.

Il n'est pas ici question de nous livrer à une analyse de ces évolutions bien connues par ailleurs. Signalons simplement que cette «périphérisation» de l'habitat s'explique principalement par le fait des nouvelles logiques de localisation résidentielle ainsi que par le redéploiement géographique des activités, notamment de l'appareil commercial qui s'est localisé en périphérie à partir des années soixante-dix (Plan de Campagne, Vitrolles...). Elle a été rendue possible grâce à la motorisation des ménages, ce qui s'est traduit par une «désédentarisation» de plus en plus forte des actifs. Actuellement (recensement 1999), près de 40% des actifs des Bouches du Rhône travaillent dans une autre commune que celle de leur lieu de résidence.

Cette «désédentarisation» des actifs s'exprime naturellement au niveau des déplacements par la multiplication des navettes domicile-travail dans les bassins de Marseille et d'Aix-en-Provence : près de 150 000 «navetteurs intercommunaux» dans le pôle urbain Marseille-Aix en 1999, dont 86% en voiture particulière ! Et encore, ce chiffre est-il bien en deçà de la réalité des déplacements domicile travail car la région urbaine Marseille-Aix-en-Provence (RUMA) est beaucoup plus étendue que l'aire urbaine classique qui ne prend en compte qu'une partie des déplacements domicile travail. Celle-ci se déploie en effet aujourd'hui sur une aire dont le rayon atteint 40 Km et plus (de la plaine de la Crau à l'ouest au Lubéron au nord et jusqu'à Saint-Maximin dans l'est varois). Il faudrait aussi parler du reste des déplacements (les autres motifs) qui dépassent maintenant largement les déplacements domicile travail.

Ainsi, l'ampleur et la portée des déplacements fait qu'aujourd'hui la métropole marseillaise n'apparaît plus seulement comme éclatée mais également comme asphyxiée du fait d'une mobilité basée sur la consommation croissante d'énergie fossile incompatible avec un développement durable.

AIX - MARSEILLE : UNE MÉTROPOLÉ ASPHYXIEE ?

«Le miracle de Venise c'est moins aujourd'hui ses canaux que son silence ; imagine-t-on la beauté d'un Paris subitement vidé de ses bagnoles ? Pour avoir la démonstration du contraire, il suffit de penser à ce qu'est devenu Aix entre 1955 et 1965 : Aix est aujourd'hui englouti dans le bruit comme Herculanium le fut dans le silence. Qui entend les fontaines ? Que reste-t-il de ses avenues et de ses places ? Je ne vois que des autos.» (Bernard Charbonneau : L'Hommauto, Ed. Denoël, 1967, réédité en 2003).

On peut estimer, d'après la comparaison des différentes enquêtes ménages menées au sein de l'aire métropolitaine marseillaise, que la mobilité, c'est-à-dire le nombre moyen de déplacements qu'une personne effectue chaque jour, a augmenté de 15 % entre 1990 et 1997.

L'enquête ménages menée en 1997 fait par ailleurs état d'un classement que l'on peut considérer comme accablant en terme de développement durable : 6 trajets sur 10 sont effectués en voiture - 1^{er} mode de déplacement choisi par les habitants pour se rendre d'un lieu à un autre. Vient ensuite la marche à pied (3 trajets sur 10) et les transports collectifs (1 trajet sur 10). Quant au vélo, il ne concerne que 2 trajets sur 100 !

Si on ne considère que les seuls déplacements motorisés, la voiture est le mode largement dominant dans l'aire métropolitaine marseillaise avec 83 % des déplacements, les transports en commun ne représentent que 13 % des déplacements. La part du train apparaît quant à elle comme marginale puisqu'elle ne représente que 0,3 % des déplacements et ce malgré la position géographique privilégiée des lignes de chemin de fer par rapport aux bassins de populations. À titre de comparaison, la proportion de déplacements effectués en transport en commun dans la région parisienne est de 60 % sur les relations Paris / banlieue. Pour ces déplacements, les usagers utilisent principalement le train ou le RER.

Les principales conséquences de cette situation sont connues :

- saturation grandissante de l'autoroute A7 entre Marseille et Aix :
 - sur l'A7 section commune au Nord de Marseille : 142 000 véhicules/jour,
 - sur l'A51 entre Aix centre et les Milles : 130 000 véhicules/jour, (on estime généralement que le seuil de congestion d'une 2X3 voies est de l'ordre de 80 000 véhicules/jour)
- nuisances environnementales en hausse, notamment dans les centres-villes.

Quelques éléments chiffrés nous permettent d'avoir une idée de l'importance des coûts sociaux liés à l'automobile sur Aix-Marseille. Nous en retiendrons essentiellement trois, les accidents de la route et les émissions de polluants et les pertes de temps.

- **Les accidents de la route** : Bien que l'on puisse se féliciter de la baisse historique du nombre d'accidents et de victimes de la route en 2003 (effet des mesures Sarkozy), il n'en reste pas moins que l'on a encore dénombré quelques 5317 accidents pour cette année dans les Bouches du Rhône entraînant la mort de 171 personnes, faisant 388 blessés graves et 6356 blessés légers, Marseille et Aix-en-Provence faisant partie évidemment des communes les plus accidentogènes.

Bilan des accidents dans les Bouches du Rhône – année 2003

	Bouches du Rhône	Aix	Marseille
Accidents	5317	337	3557
Tués	171	13	35
Blessés graves	388	21	46
Blessés légers	6356	423	4228

Remarquons toutefois la faiblesse relative du nombre de tués pour Aix et Marseille. En effet plus la population d'un pays est dense, moins elle est exposée au risque (part du transport collectif, part du trafic sur autoroute ou en agglomération, etc.) et donc moins le taux de tués par habitant est élevé comme plusieurs études européennes l'ont montré. On relèvera par ailleurs que si la commune d'Aix-en-Provence a connue une forte tendance à la baisse du nombre d'accidents (-13,5%) sur la période 1998-2003, celle de Marseille se contente d'une performance nettement moins brillante (-1%).

- **Les émissions de polluants** : Selon les données fournies par AIRMARAIX, dans les arrondissements de Marseille et d'Aix, le trafic routier est la principale source d'émissions de NOx avec plus de 50% des émissions (plus de 80% dans l'arrondissement de Marseille), sachant qu'à l'intérieur du secteur routier les véhicules particuliers et les poids lourds apportent une contribution équivalente aux émissions de NOx. Rappelons que les oxydes d'azote sont un des principaux responsables de l'irritation des voies respiratoires. Concernant les émissions de CO2 (principal gaz à effet de serre, on peut constater une prépondérance du secteur énergétique (environ 40%) suivit à part égale par les transports routiers et le résidentiel-tertiaire (environ 20% chacun). Les transports routiers contribuent par ailleurs à environ 20% des émissions de COVNM (imbrûlés de combustion, évaporations d'essence). La carte page suivante des cadastres d'émissions fournie par AIRMARAIX concernant les NOx est tout à fait significative de la pollution imputable à la route. On y voit en effet clairement se dessiner en jaune la carte des infrastructures routières (et même en orange sur Aix-Marseille et Marseille-Aubagne).

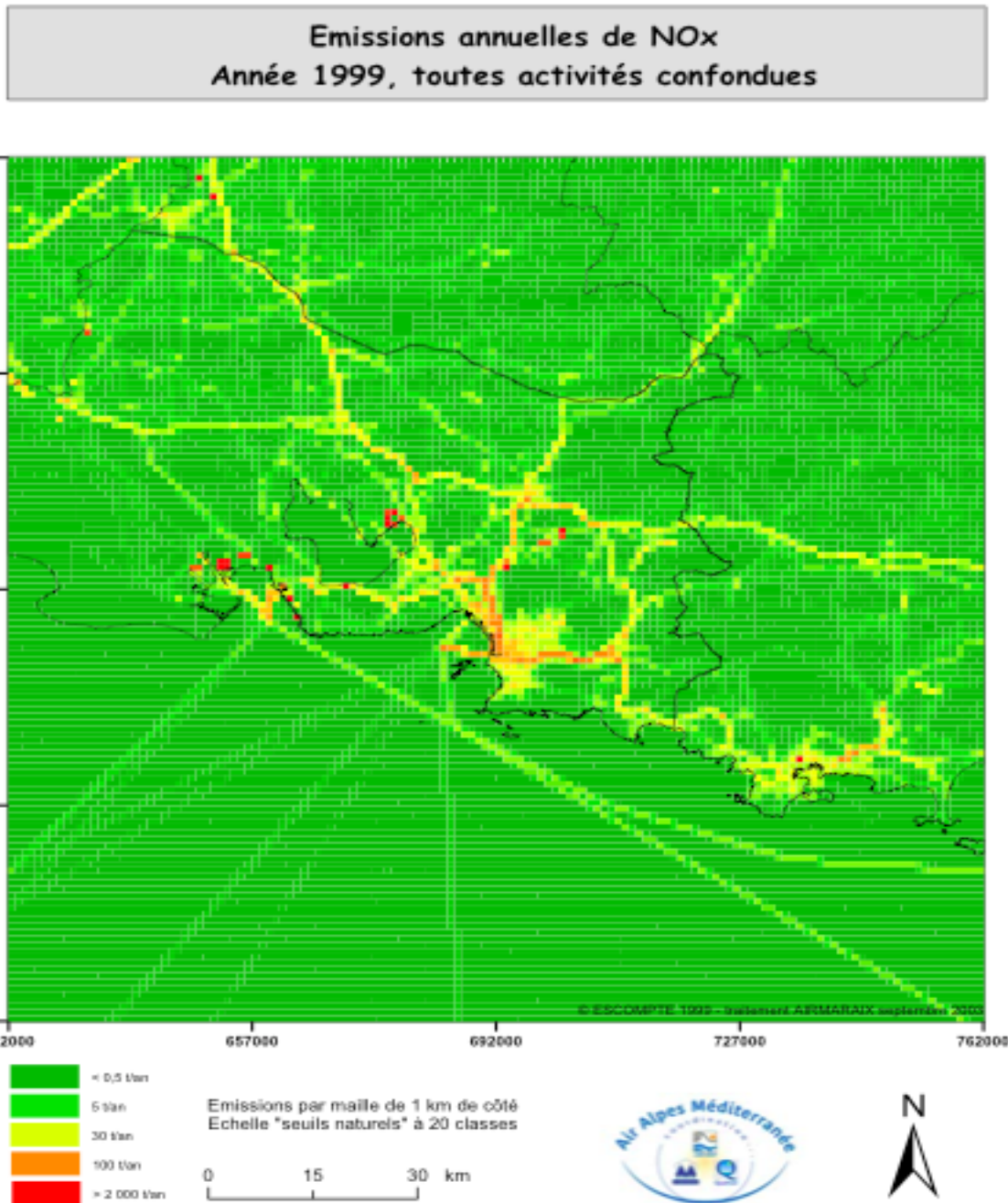
Selon les études d'impacts sanitaires menées tant à Aix qu'à Marseille le nombre de décès anticipés liés à la pollution atmosphérique sont estimés à 15 par an pour l'agglomération d'Aix en Provence et à 209 pour celle de Marseille. Ces études confirment par ailleurs que la source principale de cette pollution est liée au trafic automobile.

Les pertes de temps dues à la saturation : L'observation des points noirs ou « bouchons » réalisée par la DDE 13 pour l'année 1991 et exprimées en heures/kilomètres (nombre d'heures perdues pendant l'année pour parcourir un kilomètre) avait permis d'estimer les heures perdues dans les bouchons à 2304 heures/kilomètres et ce uniquement sur l'A7 et l'A 51.

*

**

L'observation des taux de croissance automobile (environ 3 % l'an) est donc préoccupante au regard de leurs conséquences sur l'environnement en général et sur la santé en particulier ; d'autant que le taux de déplacements en transports collectifs n'évolue pas et qu'à l'horizon 2020 la population des Bouches-du-Rhône devrait dépasser les 2 millions d'habitants !



DTA, PDU, SCOT... UNE BATTERIE D'OUTILS INSTITUTIONNELS PLACÉS SOUS LE SIGNE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

«A Rio s'est tenue une conférence mondiale « solennelle » et on en espérait beaucoup... Mais dès qu'on a évoqué les dangers de la voiture particulière et chercher à en freiner l'usage par une écotaxe sur les carburants polluants, en application du principe pollueur - payeur, Georges Bush a froncé le sourcil – et on a retiré le projet.» (René Dumont: Ouvrez les yeux ! Le XXI e siècle est mal parti, Politis, Ed. Arléa, 1995).

Si nous regardons à présent l'état des agglomérations d'Aix-Marseille, nous constatons que le développement de l'usage de l'automobile dans leurs centres en a diminué fortement l'agrément, en même temps que l'automobile a rendu possible un urbanisme de moins en moins dense. Alors que les centres de nos villes devient invivable à cause de l'automobile, il se crée tous les jours à leurs périphéries un urbanisme dilué qui est pour sa part invivable sans automobile.

Élus et techniciens (encouragés par les dispositions de la loi SRU) ont bien senti que cette contradiction n'était pas soutenable dans la durée. Que la politique de transport menée jusqu'à aujourd'hui n'est pas compatible avec un développement durable ni au plan de l'environnement, ni au plan de notre approvisionnement énergétique, ni au plan de notre urbanisme. Preuve en est des principales options des divers documents de planification en matière de déplacements et d'urbanisme élaborés ou en phase d'élaboration dans les agglomérations d'Aix et Marseille.

Nous nous bornerons dans cet exposé à en examiner le contenu, réservant la critique à nos discussions.

1) La Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône

Rappelons que les Directives territoriales d'aménagement (DTA) sont des documents réalisés à l'initiative de l'Etat ou des régions, et élaborés par l'Etat. Les régions, les départements, les communes de plus de 20 000 habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme sont associés à l'élaboration. Les DTA expriment sur des territoires métropolitains à enjeux nationaux les orientations et objectifs de l'Etat sur l'organisation de l'urbanisation et des transports et sur la protection de l'environnement. Les SCoT, les PDU et les PLU doivent être compatibles avec la DTA quand elle existe.

Engagé dès 1998, le projet de DTA des Bouches du Rhône a été transmis en Juillet 2004 pour avis aux personnes publiques associées et aux communes littorales. À ce jour elle n'a toujours pas été soumise à l'enquête publique.

D'après le projet dont nous avons eu connaissance (version 4 d'avril 23005), l'Etat s'est donné trois axes majeurs dans son projet de DTA pour les Bouches-du-Rhône :

- Le positionnement international et euroméditerranéen des Bouches-du-Rhône : cet enjeu renvoie en ce qui concerne les transports à la et particulièrement aux grands

axes de déplacement Nord-Sud et Est-Ouest (infrastructures ferrée à grande vitesse et continuité autoroutière) mais aussi de la capacité d'évolution des plates-formes aéroportuaires afin de répondre aux besoins futurs estimés à 12 millions de passagers en 2015.

- L'organisation multipolaire et le fonctionnement global de l'AMM : parmi les défis majeurs à relever le défi des transports-déplacements, est présenté comme l'enjeu fondamental de l'AMM.
- les enjeux environnementaux et les risques : patrimonialités écologiques et environnementales (enjeux de protection) - milieux et ressources naturelles (qualité de l'eau, de l'air, déchets) - gestion des risques (naturels, incendie).

Ces enjeux renvoient à trois objectifs dont les deux premiers concernent les transports et l'urbanisation :

Premier objectif : renforcer le rayonnement des Bouches-du-Rhône et soutenir le processus de métropolisation

Pour cela il s'agit, concernant les transports, de mieux insérer le territoire départemental et l'Aire Métropolitaine Marseillaise dans les grands axes euroméditerranéens en assurant notamment les continuités Est/Ouest et Nord/Sud.

S'agissant de la continuité autoroutière Est-Ouest on soulignera le fait que sa mise en œuvre devra notamment s'appuyer sur les principes d'un transfert modal des déplacements notamment de personnes sur les réseaux de transports en commun. Plus précisément pour Aix-en-Provence, il est dit que l'amélioration de la continuité Est-Ouest ne peut résulter uniquement de la production systématique de nouvelles infrastructures. Elle nécessite avant tout une réelle maîtrise des trafics qui ne pourra être atteinte qu'avec la constitution d'une offre locale de transports collectifs (RER, TCSP) réellement alternative aux déplacements routiers individuels. Le principe d'un contournement ne pouvant être envisagé qu'après la mise en œuvre d'une politique volontariste en matière de transports en commun.

Concernant le TGV PACA on retiendra que « le principe de cette liaison doit être affirmé et complété par le renforcement des liaisons ferrées régionales au profit des villes non directement desservies par le réseau à grande vitesse ».

Second objectif : assurer l'intégration et le fonctionnement de l'Aire métropolitaine Marseillaise

L'amélioration du fonctionnement interne de l'aire métropolitaine polycentrique passe par un aménagement efficace, équitable et durable, tirant parti de l'organisation polycentrique du territoire. Ce second objectif décline notamment les grands principes qui doivent sous-tendre l'aménagement futur de l'aire métropolitaine, en construisant un système de transport organisé autour de pôles d'échanges, en prenant appui sur les centralités existantes et en favorisant le renouvellement urbain.

- Concernant le système de transports collectifs métropolitains il est souligné que « **compte tenu du retard de l'aire métropolitaine en matière de transports en commun, il est impératif qu'une offre alternative crédible au tout véhicule particulier soit rapidement mise en place.** » Concernant les pôles d'échanges il est précisé qu'en milieu urbain, outre leur vocation à faciliter les échanges entre modes de transport et favoriser le recours aux transports collectifs, ils constitueront de véritables polarités urbaines au service des territoires environnants. En milieu périurbain, les pôles d'échanges auront pour vocation, d'une part, de capter les déplacements en

favorisant les transports en commun et d'autre part, de ne pas surcharger, au contact des zones urbaines, économique ou commerciales, les axes de communications.

- En ce qui concerne le renouvellement urbain, il est précisé notamment que « la nécessité d'une gestion économe de l'espace conduit à veiller à ce que le développement de l'urbanisation s'appuie avant tout sur la densification des zones déjà impactées, et la rentabilisation des équipements déjà existants. Cela concerne plus particulièrement les espaces proches des villes, en partie ou peu densément construits qui entament ou mitent les secteurs agricoles ou naturels ».
- En complément du renforcement des politiques fondées sur le renouvellement urbain, l'objectif de gestion économe de l'espace vise à privilégier les actions sur la forme et la densité de l'urbanisation. L'enjeu consiste non seulement à optimiser la capacité d'accueil de secteurs déjà totalement ou partiellement urbanisés, mais aussi, à rechercher pour le développement, l'utilisation raisonnée d'espaces qui se raréfient pour maîtriser les effets de déstabilisation des extensions vis-à-vis de la ville elle-même comme vis-à-vis des espaces naturels et agricoles. La politique foncière devrait jouer ici un rôle déterminant.

Ces objectifs sont réaffirmés **au niveau des grandes orientations de l'Etat** sur les principes de localisation des infrastructures et équipements nécessaires au développement durable du territoire. Ces orientations sont normatives et s'imposent aux documents d'urbanisme locaux.

- **Le rayonnement et la métropolisation** : le renforcement de la métropolisation doit en termes d'aménagement s'appuyer sur quatre points essentiels : la grande accessibilité, la Zone Industriale Portuaire de FOS, les sites logistiques, et les centralités urbaines.
- **Le fonctionnement du territoire de la métropole** : les axes essentiels de cette orientation reviennent à construire le système de transports collectifs métropolitain articulé autour de pôles d'échanges ; favoriser le renouvellement urbain ; renforcer les centralités urbaines; aménager et densifier les quartiers périphériques, sous réserve d'une bonne desserte en transports collectifs et du développement des services urbains associés ; gérer l'espace de façon économe et équilibrée ; valoriser les pôles et concentrations économiques existants.

2) Du côté de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)

a) *Le projet d'agglomération de la CPA*

Le projet d'agglomération du Pays d'Aix qui couvre 34 communes est « **résolument tourné vers le développement durable, créateur de richesses et respectueux des futures générations** » avec notamment un objectif de réduction de la mobilité motorisée dans le centre - « désengorger et rendre accessible le cœur de l'agglomération ».

Il y est par ailleurs nettement affiché l'**ambition métropolitaine**. « Le projet d'agglomération permettra d'ouvrir avec les partenaires de la région les chantiers urgents et de tracer, à plus long terme, les objectifs d'une métropole multipolaire ». Parmi ces chantiers celui des déplacements est considéré comme l'un des plus urgent. Trois éléments sont mis en avant : la liaison entre les réseaux existants, notamment par le biais d'une tarification intégrée entre les A.O., l'amélioration et la création de nouveaux pôles d'échanges multimodaux, l'amélioration

des dessertes entre Aix et Marseille. Il prévoit notamment dans ce cadre la « réalisation d'un réseau de transports de type RER ».

De façon plus générale, le projet d'agglomération souligne « **la coordination nécessaire des politiques économiques, d'habitat et de déplacements** : l'amélioration de l'accessibilité des pôles d'activité existant selon différents modes, l'offre coordonnée d'habitat et d'emploi pour limiter, autant que possible, la croissance des déplacements ». Cette problématique des déplacements se décline au travers du PDU.

b) Le PDU du pays d'Aix

C'est en janvier 2001 que la Communauté du Pays d'Aix a acquis la compétence transport. À ce titre, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU), la CPA a réalisé un Plan de Déplacements Urbains à l'échelle de son territoire, pour la période 2004-2014.

- **Le PDU du pays d'Aix prévoit « le développement d'un véritable réseau ferré métropolitain »**, avec la programmation de pôles d'échanges ferroviaires et le développement de l'intermodalité. Il prévoit pour se faire, outre le doublement partiel de la ligne Aix-Marseille, un certain nombre de réouverture de lignes : réouverture de la liaison Aix-Les Milles, création d'une nouvelle ligne entre Les Milles et Gardanne, assurant ainsi le doublement de la ligne Aix-Marseille de bout en bout, réouverture des lignes "Aix-Rognac" et "Gardanne-Trets"
- **L'intermodalité est considérée comme l'une des clés de la réussite du PDU**, 6 pôles d'échanges intermodaux sont prévus, dont 4 pôles d'échanges prioritaires à anticiper à court terme : à Aix, avec un véritable quartier d'échanges multisite, à Vitrolles dans le secteur des Aymards, à proximité de l'aéroport, à Plan de Campagne au sud de la CPA ainsi qu'aux Milles pour desservir la zone d'activité (plus de 20 000 emplois). Deux pôles d'échanges secondaires permettront d'améliorer sensiblement la couverture de l'ensemble du territoire de la CPA. Ils se situent à Pertuis et à la Calade. L'accent est mis sur la nécessité pour conforter l'ambition ferroviaire du PDU « d'une parfaite connexion avec les pôles d'échanges » de sorte que tous les modes (trains, bus, voitures, vélos), soient reliés entre eux avec un maximum de confort.
- **En matière de transports en communs (bus et cars interurbains), l'objectif du PDU est d'accroître la part des Transports en commun dans les déplacements de 10 % à 14 % en interne et de 11 % à 15 % en externe.** Il s'agit selon les termes du PDU « de constituer un véritable réseau de transport communautaire, connecté à ceux des autres partenaires », Marseille en premier lieu. Pour réaliser cet objectif, il est prévu d'améliorer la couverture du territoire par les réseaux interurbains et urbains de la CPA. Concernant le réseau interurbain de la CPA il est projeté de procéder au transfert des lignes du Département, de créer des lignes nouvelles, notamment la création d'une navette entre Pertuis et Aix, de renforcer la desserte des pôles d'activités et de la Gare TGV... Le PDU préconise par ailleurs l'extension progressive de l'offre de Transports en commun en site propre, à Aix, Vitrolles et aux Pennes Mirabeau.
- **Le PDU veut initier par ailleurs une nouvelle politique de stationnement à l'échelle de la CPA.** L'objectif est de limiter la saturation des centres-villes, sans pénaliser l'activité commerciale, en particulier dans les villages. Pour se faire des

parcs relais sécurisés sont prévus aux entrées de ville ayant pour vocation l'accueil des automobilistes en correspondance avec les transports en commun et désirant rejoindre le centre-ville. Ces parcs relais sont développés actuellement autour d'Aix, Vitrolles, Pertuis et Les Pennes. À Aix, le 1er parc relais a été ouvert au Krypton (300 places) dans le secteur du Pont de l'Arc, une étude est en cours sur l'aménagement d'une série de parcs relais sur les principales voies d'accès à la ville. Leur tarification sera combinée avec l'usage du bus. Dans les petites communes, les parcs de dissuasion (dénommés parcs de persuasion) auront pour objectif de délester les cœurs de villes ou villages du stationnement ventouse et du flot automobile. Une nouvelle réglementation du stationnement sera également préconisée, notamment en fixant des seuils maximums de places de stationnement. Cette réglementation sera à mettre en œuvre, en liaison avec la révision des Plans Locaux d'Urbanisme.

- **Les deux-roues ne sont pas oubliés puisqu'un "Plan Vélo" vise la réalisation de 150 Km de bandes et pistes sur 10 ans.** Il s'articulera autour d'itinéraires cyclables dans et entre les communes. Ce Plan Vélo devrait être élaboré dans le cadre d'une large concertation associant les communes, le Département, la CPA et les associations d'usagers. Il vise à multiplier par deux l'usage du Vélo. La rédaction d'une charte vélo permettra de fixer les objectifs de desserte et d'indiquer les gabarits des aménagements est prévue.
- **Côté infrastructures routières, le PDU ne remet pas en cause les projets en cours** comme la mise à 2x2 voies de la RD9, la mise à 2x2 voies de la RD556 entre Meyrargues et Pertuis. Son objectif est de réduire le transit automobile dans les centres-ville et villages, de manière à améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants. Il prévoit pour se faire, outre un certain nombre d'opérations visant à délester les noyaux villageois et à sécuriser les traversées des villages avec notamment la mise en place de zones 30 de renforcer le système d'échanges A8/A51 pour soulager les quartiers Ouest d'Aix-en-Provence, ainsi que la création d'un barreau de liaison A8/RD9 vers Les Milles.
- **De manière plus globale, Le PDU de la CPA se fixe pour objectif de réduire les nuisances et les pollutions environnementales liées à l'automobile considérant** notamment le "droit de respirer un air qui ne nuise pas à la santé". Pour cela des actions de formation et de sensibilisation des habitants sont prévues sur l'impact des différents modes de transport sur l'environnement et la consommation énergétique. Les établissements publics, collectivités, réseaux TC... devront s'équiper de véhicules moins polluants. Des mesures seront prises (on ne sait pas lesquelles) pour réduire l'usage de la voiture à l'occasion des dépassements de seuils de pollution de façon concertée à l'échelle de l'Aire Métropolitaine Marseillaise.
- **Pour finir, des actions de sensibilisation et d'éducation de la population aux déplacements seront développées selon l'idée « d'une citoyenneté de la mobilité ».** un Conseil en mobilité sera mis en place, avec notamment les missions suivantes :
 - le développement des plans de mobilité des établissements,
 - le soutien du covoiturage,
 - la promotion de l'auto partagée,
 - l'information multimodale.

- **Un observatoire du PDU** devra évaluer la mise en œuvre des projets et en surveiller l'évolution à partir d'une batterie d'indicateurs, positionnés à l'échelle de l'aire métropolitaine.

c) Le SCOT de la CPA

Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la CPA n'a à ce jour pas encore été lancé. On est, semble-t-il, toujours dans l'attente de la définition de son périmètre.

3) Du côté de Marseille-Provence-Métropole

a) Le projet d'agglomération de MPM

Le 25 juin 2004, le Conseil de la Communauté urbaine a adopté le Projet d'agglomération 2020 de Marseille Provence Métropole. Fixant les grandes orientations de l'aménagement et du développement du territoire communautaire, il constitue avec le Plan de déplacements urbains (PDU) et le Programme local de l'habitat (PLH), l'un des principaux documents de référence qui permettront d'élaborer le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de MPM lancé le 24 mars 2005.

Le projet d'agglomération vise à orienter le développement de MPM autour de 3 axes stratégiques :

- **accroître l'attractivité du territoire** : cet objectif renvoie à la grande accessibilité : LGV, autoroutes, aéroport et aux pôles d'activités stratégiques que sont Euroméditerranée et au nouveau pôle d'activité nord-ouest de MPM.
- **améliorer la vie quotidienne** : cet axe correspond à une remise en cause du modèle d'urbanisation qu'a connu la métropole marseillaise durant ces quarante dernières années : grands ensembles, développement exclusif de la grande distribution, tout autoroute avec les conséquences que l'on sait : perte de centralité, encombrements routiers, pollution, etc. Pour remédier à cette situation **le projet d'agglomération de MPM a pour but notamment de favoriser la mixité des fonctions urbaine, de maîtriser l'urbanisation et de développer les T.C.**
- **valoriser l'environnement naturel tout en le protégeant** : cet axe ne concerne pas directement le transport et la mobilité.

b) Le PDU de la ville de Marseille

Depuis vingt ans, opinion et pouvoirs publics n'ont pu que constater l'ampleur des nuisances engendrées par l'usage de la voiture à Marseille - circulation chaque année plus difficile, pollution permanente et menaçante pour la santé, perte progressive d'accessibilité pour les commerces et les lieux de travail, envahissement du centre ville. Cette prise de conscience a contribué à l'émergence du Plan de Déplacements Urbains adopté par la Ville de Marseille en novembre 2000.

Les objectifs fixés par le PDU visent, « en interne » à :

- Réduire le trafic automobile et décongestionner la voirie du centre ville
- Arrêter la progression des déplacements en véhicule particulier sur l'ensemble de la

ville

- Accroître le nombre de déplacements en transports collectifs
- Permettre l'accessibilité pour tous (PMR, non-voyants et malentendants) dans les transports en commun
- Améliorer le cadre de vie avec la redistribution de l'espace public en faveur des modes doux (vélo, marche à pied) et d'aménagement urbains conviviaux en centre ville et dans les noyaux villageois
- Redynamiser les quartiers en difficulté en s'appuyant sur d'importants projets de rénovation urbaine, notamment le tramway
- Réduire les émissions de polluants et des nuisances sonores.

« En externe » à :

- Assurer les échanges entre les réseaux urbains et interurbains
- Favoriser l'intermodalité, c'est-à-dire le passage d'un mode de déplacement à un autre (train-tram, métro-bus, voiture-tram, etc. ...)
- Développer les pôles d'échanges, véritables lieux d'interconnexion.

Plus de 50 actions sont prévues d'ici à 2015 pour atteindre ces objectifs. Elles concernent :

- Les transports en commun avec le développement du futur réseau de TCSP qui comprend l'extension de **2 lignes de métro**, la création de **3 lignes de tramway** mais également la réorganisation du réseau de bus.
- Les voiries de contournement du centre ville avec notamment la réalisation du BUS (Boulevard Urbain Sud).
- Les pistes cyclables et les trottoirs avec des aménagements d'espaces publics agréables et sûrs pour les deux roues et les piétons.
- Le stationnement avec la création de parcs relais, la création de parcs en centre ville pour l'usage des résidents et l'extension du stationnement payant en surface.
- Le transport de marchandises avec la redéfinition et l'harmonisation des règles ainsi que le développement de nouveaux aménagements pour les livraisons.
- Les véhicules non polluants à la fois dans les transports collectifs et les véhicules particuliers.

c) Le PDU de la Communauté Urbaine de Marseille

Depuis le 1^{er} janvier 2001, Marseille Provence Métropole est l'Autorité Organisatrice des Transports sur le territoire des 18 communes qui la composent et donc compétente pour l'organisation des transports publics et la réalisation des infrastructures correspondantes sur son territoire. Elle a engagé l'élaboration de son propre Plan de Déplacements Urbains en cohérence avec celui adopté par la Ville de Marseille. Le projet devrait prochainement présenté en Conseil de Communauté et débattu avant d'être soumis à enquête publique fin 2005.

L'élaboration du PDU de MPM repose sur le scénario de rupture n°3 : "Construire un système de TC véritablement concurrentiel à la voiture particulière dans les 15 ans à venir". Ses objectifs visent tout comme pour le PDU de Marseille à :

- Favoriser l'usage des transports urbains en organisant des axes lourds de transports (TER – métro – Tramway - Site propre bus) afin de libérer les centres villes des voitures pour mettre en place une politique de reconquête urbaine,
- Mieux partager l'espace public entre tous ses utilisateurs : voitures, transports en

commun, vélos, piétons..., pour offrir plus de confort, de sécurité et de bien-être aux habitants de l'agglomération.

- Améliorer l'intermodalité en développant les pôles d'échanges.

Le développement du réseau de Transports Collectifs en Site Propre, constitue « l'véritable épine dorsale du Plan de Déplacements Urbains ». Il repose sur :

- **L'extension des lignes de métro** : prolongement de la ligne 1 La Timone-La Fourragère (2,5 km supplémentaires, 4 nouvelles stations), prolongement de la ligne 2 Dromel-Saint-Loup (4,1 km supplémentaires, 5 nouvelles stations)
- **La création de 3 lignes de tramway** : Noailles-Les Caillols, c'est la ligne 68 modernisée et prolongée jusqu'au quartier des Caillols ; Bougainville-Castellane, premier tronçon d'une grande ligne destinée à relier Saint-Antoine à Pointe Rouge ; Quatre Septembre-La Blancarde, ligne traverse la ville d'Ouest en Est reprenant en partie l'itinéraire des lignes de trolleys 80 et 81.

Ce projet permettra à terme :

- de proposer une offre de transports collectifs attractive avec une qualité de service accrue au regard de l'attente des usagers (fréquence, horaires, confort ...).
- d'améliorer l'accessibilité à de nombreux quartiers en centre ville et en périphérie (plus de 30 quartiers sont traversés et des extensions sont prévues)
- de renforcer l'intermodalité : le tramway vient s'inscrire en cohérence avec les autres modes de transports. Pour renforcer et améliorer les interconnexions, des pôles d'échanges seront créés.
- de rééquilibrer l'espace urbain et de consolider les projets urbains : son tracé a été défini en tenant compte des projets urbains. Le projet traverse des zones à réhabiliter, des secteurs en devenir, des quartiers historiques en pleine revitalisation, des quartiers du Grand Projet de Ville et le cœur d'Euroméditerranée.
- de rééquilibrer l'espace public en prenant en compte tous les modes de déplacements.

Parallèlement à ces grands projets structurant de TC, des études sont actuellement menées par les services techniques de la CUMPM, sur la future trame circulatoire (aménagement du plan de circulation de la ville).

L'offre de stationnement sera également repensée avec pour objectifs :

- de mettre fin au stationnement anarchique sur la voirie
- de faciliter l'accès aux commerces et services du centre ville en créant de la rotation
- de privilégier les résidents du centre ville en leur permettant de stationner à proximité de chez eux avec une tarification adaptée
- de dissuader ceux qui viennent travailler en ville de le faire en voiture et capter une partie du trafic automobile par la création de parcs relais situés sur les lignes de tramway et de métro
- favoriser l'usage des parcs actuellement sous-utilisés.

Ainsi, il s'agit avant tout ici de dissuader les « non-marseillais » d'utiliser les voiture pour se rendre en ville.

d) Le SCOT de MPM

Le préfet des Bouches-du-Rhône vient de prescrire en mars dernier, sur proposition du

Conseil de communauté, sur un périmètre conforme à celui de son propre territoire, l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de Marseille Provence Métropole. Le SCOT permettra d'actualiser et de préciser les politiques envisagées dans le cadre du projet d'agglomération de MPM en les déclinant au niveau spatial.

Parmi les questions prioritaires soumises à la réflexion dans le cadre de lancement du SCOT MPM, on relèvera celles :

- De la localisation des activités économiques,
- Du rapprochement des pôles d'habitat et d'emplois,
- Des formes urbaines compatibles avec la maîtrise de l'étalement urbain
- De l'organisation des déplacements à l'échelle métropolitaine

4) Vers une coopération métropolitaine

La métropole associant Marseille et Aix-en-Provence a fait partie des six premières à bénéficier du concours financier de l'État pour élaborer un projet métropolitain suite à l'appel à coopération métropolitaine de la DATAR.

En signant un protocole d'accord pour une coopération métropolitaine, les présidents des deux Communautés ont ouvert un processus qui a pour ambition de situer, à terme, ce territoire parmi les métropoles comptant à l'échelle européenne, engageant ainsi une évolution que l'on peut qualifier d'historique entre deux cités rivales. Une "Charte de coopération métropolitaine" devrait en 2007 sceller cette démarche. Elle devrait aborder la question de la coordination entre les différents Schémas de Cohérence Territoriale (les inter SCOT) élaborés, dans la métropole et autour d'elle, compte tenu notamment du développement d'Euroméditerranée et de l'implantation d'ITER. **Un projet métropolitain à l'échelle de la Région Urbaine Marseille-Aix** est pour cela envisagé dans le cadre d'une coopération entre les différentes intercommunalités de l'aire métropolitaine (CPA, GHB notamment).

En matière de transports sont évoquées pour l'instant la liaison TER Aix-Marseille et son prolongement jusqu'à Manosque, la rocade L2 et l'échangeur A8-A51, le prolongement de l'A51 de Sisteron à Grenoble, et la LGV PACA.

*

**

Ainsi, le renouveau de la planification territoriale dans la métropole de Marseille-Aix laisse entrevoir la volonté politique d'un changement vers une mobilité plus durable au sein de l'espace métropolitain. Ils restent cependant globalement au niveau des grandes orientations et comme souvent en la matière, on connaît le menu proposé mais ni le cuisinier, ni le grand argentier.

REPÉRER LES FACTEURS DE BLOCAGE ET DE MUTATION POUR ENCLANCHER LE CERCLE VERTUEUX D'UNE MOBILITÉ DURABLE

« Passé un certain seuil de vitesse, les véhicules motorisés créent des distances qu'ils sont seuls à pouvoir réduire. Ils créent des distances aux dépens de tous, puis les réduisent seulement au profit de quelques-uns. » (I. Illich, Energie et équité, Le seuil, 1973)

Les leçons du passé seront-elles entendues ? Dans les textes comme dans les discours, il semblerait que oui ; mais dans la pratique, comment lever les obstacles d'un rééquilibrage VP-TC ? A supposer que les objectifs affichés dans les différents PDU soient effectivement réalisés, ce qui au regard de l'expérience passée relève d'une hypothèse pour le moins optimiste; cela sera-t-il suffisant pour enclencher le cercle vertueux d'une mobilité durable ? Qu'il nous soit permis d'en douter. En effet, lorsque l'on se penche par exemple sur les taux de fréquentation des TC en France, on s'aperçoit, qu'à quelques exceptions près le développement de l'offre de TC urbains ne s'est pas traduite par une augmentation, mais généralement par une stagnation, voire une régression de l'usage des dits TC. Nous proposerons dans la deuxième partie de cet exposé quelques pistes de réflexions qui, nous l'espérons, permettront d'alimenter le débat.

1) Mieux comprendre les pratiques sociales : un préalable

Avant d'inventer de nouvelles pratiques qui puissent assurer la mobilité des personnes (et des biens) sans compromettre l'équilibre de la nature ni l'équité sociale, il appartient avant tout de les comprendre.

L'expérience a aujourd'hui montré qu'une offre supplémentaire de transport public n'en créait pas forcément l'usage. Quels sont les facteurs socio-économiques, psychologiques, etc. du basculement de la VP vers le TC, ne serait-ce que sur un parcours terminal ? Quels sont les seuils de tolérance à la congestion, au prix de l'essence ou du gaz-oil ? À cet égard, les tenants du transport public devraient se méfier d'un discours par trop militant ne prenant pas en compte la réalité de la souplesse qu'offre la VP dans les déplacements.

Il s'agit en effet, si l'on veut pouvoir agir sur les comportements de mobilité de mieux comprendre pourquoi la voiture est aujourd'hui devenue l'un des pivots essentiels de nos modes de vie. Comment elle permet au sortir du travail, de passer faire ses courses ou de récupérer les enfants avant de rentrer à la maison. Ce sont les modes de vie, les rapports au travail, à la consommation, aux loisirs, qui doivent être interrogés, notamment dans une vision prospective incluant les évolutions sociétales (vieillesse, évolution des structures familiales, développement de la bi-résidentialité favorisée par les 35 heures, ...), techniques (essor des NTIC, voiture électrique...) et organisationnelle (Plans de Déplacements d'Entreprises, autopartage, télétravail...). Il s'agirait notamment de rechercher, en ouvrant la réflexion à d'autres acteurs que ceux du transport, quels services connexes (commerces de proximité dans les gares, haltes-garderies dans les parcs relais ? cela reste à imaginer) rendraient pratique et confortable la rupture de charge provoquée par le passage de la VP au TC.

2) La question de la « bonne gouvernance métropolitaine »

On pourrait dire pour caricaturer que plus de trente ans d'action publique en matière de déplacement dans l'aire métropolitaine traduisent un certain état d'inadaptation durable en matière « bonne gouvernance métropolitaine ». Peu, sinon pas de réalisations et de projets ont en effet, jusqu'à présent, eu un caractère fédérateur de nature à faire émerger les contours d'une métropole qui reste en devenir. En absence de « projet de territoire », l'espace métropolitain a été victime de politiques sectorielles, partielles et locales ne prenant pas en compte l'ensemble des dimensions constitutives d'une politique urbaine : organisation spatiale et habitat, emploi, action sociale, cadre de vie et transports. Depuis les travaux de la défunte OREAM (Organisation pour les études d'aménagement de l'aire métropolitaine) des années 70, aucun document de planification territoriale à l'échelle métropolitaine n'a vu le jour jusqu'à ce que le projet de DTA s'y attache.

Au plan des transports, rien n'a été encore prévu pour élaborer un plan global à l'échelle métropolitaine alors que des plans de déplacements urbains sont en cours sur une large partie de la RUMA (Marseille-Provence-Métropole, Garlaban/Huveaune/Ste-Baume, Pays d'Aix, Est de l'Etang de Berre). La logique de la loi SRU aurait voulu que les SCOT soient arrêtés avant les PDU !

On en est encore à se demander à quoi correspond la métropole marseillaise et c'est là que le bât blesse. Car la multiplication des intercommunalités sur ce territoire à géométrie variable ne permet pas de positionner ces projets dans une optique de complémentarité. Les limites actuelles des intercommunalités n'ont pas de sens géoéconomique. De multiples raisons, plus ou moins avouables, peuvent expliquer cet état de fait. Il n'en demeure pas moins que ces éclatements entravent les dynamiques locales. Les périmètres des Schémas de Cohérence Territoriale auraient pu permettre de dépasser ces difficultés. Mais les communautés ont toutes demandé le bénéfice d'un S.C.O.T. propre, faisant par exemple que Gardanne se retrouve isolée à un moment où le bassin minier connaît de difficiles problèmes de reconversions. L'élaboration d'un hypothétique projet métropolitain sera-t-elle en mesure de résoudre la question ?

En tous cas, si la recherche d'une structure unique de gestion d'un système de transports métropolitain, évitant la multiplicité actuelle des décideurs peut paraître utopique, on sait pourtant qu'il faut engager une démarche en ce sens pour passer de l'archipel d'îlots qu'est actuellement l'aire métropolitaine marseillaise à une organisation fédérative. Sinon, sur quelles bases établir une bonne gouvernance des transports ?

3) Tirer les leçons du passé : l'exemple du réseau express métropolitain

Le cas de la ligne ferroviaire Aix-Marseille est un bon exemple de cet état d'inadaptation durable puisque l'Etat, la région, le département et les villes concernées ont fait montre d'un immobilisme patent depuis plus de 30 ans, sans que l'on puisse incriminer plus les uns que les autres.

Si tout le monde (ou presque) s'est toujours accordé à penser que le développement des transports publics est indispensable pour un développement harmonieux de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, force est de constater que le processus de décision est ici particulièrement long, moins que le tunnel sous la Manche, certes, mais beaucoup plus qu'en matière d'investissements routiers (A 55, L2...) !

Les propositions relatives au REM ou RTR au début des années 90 (selon que les projets émanaient du Conseil Régional PACA ou du Conseil Général des Bouches du Rhône) n'ont fait en effet que prolonger des projets existants depuis une vingtaine d'années (le PT 13 au début des années 70) mais qui n'avaient encore jamais fait l'objet d'un début de réalisation, ni même d'un semblant de prise de décision. On est resté dans l'ordre du discours. Prévu alors depuis plus de 20 ans, on aurait pu légitimement s'attendre à ce que le futur REM, ou RTR, soit inscrit prioritairement au contrat de Plan Etat-Région 1995-1999. Il n'en a rien été. En 2000, le Conseil Régional a adopté le Contrat de Plan 2000-2006 où le montant des investissements ferroviaires a décuplé par rapport au précédent plan... tout en représentant toujours une minorité des crédits affectés aux transports collectifs, la route recevant 70% de ceux-ci.

Aujourd'hui le projet qui nous est présenté fait un peu figure d'un vieux serpent de mer qui accoucherait d'une souris ! Il n'est de toute évidence pas à la mesure des enjeux : 11 kilomètres seulement (sur 36) seront doublés avec un nombre de trains quotidiens qui sera quasiment le même (trois trains par heures au lieu de deux !). Un nouveau recul de la fréquentation est donc à craindre, d'autant qu'avec la fermeture de la ligne envisagée pour 2 ans, la clientèle restée fidèle aura tout le temps de s'habituer aux plaisirs pervers de l'automobile. Aussi, il apparaît tout à fait légitime de se poser la question de savoir s'il ne serait pas préférable dans l'état actuel d'un projet « à minima » de miser sur le développement de la navette autoroutière par l'instauration d'une file réservée à certaines heures (actuellement à l'étude) pour pallier les effets de la congestion automobile.

4) L'éternelle question financière

Les collectivités (villes, conseil régional et général) seront-elles en mesure de financer dans les quinze ans à venir toutes les opérations projetées dans les PDU, tellement le retard pris depuis 30 ans est important. Impressionnante en effet est la somme des investissements envisagés pour les transports en commun dans l'agglomération d'Aix-Marseille pour la prochaine décennie. Les plan des déplacements urbains (PDU) venant rallonger la liste des projets de transport pour l'agglomération, ils demeurent silencieux sur le mode de financement de ces chantiers. Ainsi, en ce qui concerne la réalisation du PDU de MPM, ce sont quelques 4,7 milliards d'euros qu'il va falloir trouver (dont 3 milliards d'euros pour les transports collectifs, 1,5 milliard pour la route dont 800 millions pour l'achèvement de la rocade L2). Or les finances publiques s'avèrent en ce moment on ne peut plus sollicités : programme LGV, mais aussi crise des banlieues..., à un moment où le taux d'endettement public n'a jamais été aussi élevé !

Qui paiera ? Les entreprises, par le biais d'une augmentation du versement transport ? Cela paraît exclu dans le contexte économique et politique actuel. Par son élargissement à l'échelle de la métropole ? La ressource financière (VT) dépendant légalement de la notion de périmètre urbain (PTU), la question financière rejoint celle des institutions et des territoires. Cela dit, il ne paraît pas évident de généraliser le prélèvement du versement transport sur les communes qui, par leur taille ou leur situation géographique, se sentent éloignées des bénéfices d'un service de transport public. Quant à l'Etat celui-ci vient de revoir totalement ses subventions aux infrastructures de transports des grandes villes. Les collectivités locales sont donc en première ligne, à moins que ?

5) Le péage urbain : un grand oublié dans les documents de planification

Tout le monde semble aujourd'hui d'accord sur l'internalisation des coûts de transport, autrement dit sur l'application du principe pollueur - payeur. Aussi, pourquoi les automobilistes empruntant l'autoroute entre Aix et Marseille (mais aussi entre Marseille - Vitrolles ou Aubagne) ne paieraient-ils pas pour leur parcours ?

On doit constater tout d'abord que l'automobile est responsable du coût élevé des transports collectifs urbains. Soit en effet ces transports collectifs sont obligés de s'enterrer comme à Marseille pour échapper à la congestion engendrée par l'automobile et l'on sait ce qu'il en coûte en matière d'investissement. Soit les transports collectifs (hors TCSP) restent en surface et ils subissent la congestion, ce qui augmente leur coût d'exploitation et diminue leur attractivité.

Il faut souligner par ailleurs que l'ajustement de l'offre et de la demande pour l'utilisation de la voirie se fait par le mécanisme de la file d'attente. Un embouteillage n'est en effet rien d'autre qu'une queue comme il y en avait devant les magasins vides des ex-pays de l'Est. Or, dans tous les autres domaines de notre vie économique, pour ajuster sans gaspillage l'offre à la demande, on utilise les prix.

Certes, le péage n'est pas une solution équitable. Sauf si le recours à des transports publics pas chers et bien organisés existe. En attendant, il semble possible d'imaginer des solutions de compromis sur la base d'une aide à la personne comme on le fait dans le l'enseignement par exemple.

Sachant enfin qu'on n'a pas les moyens de financer les routes et le transport public en même temps, et comme on peut considérer que les autoroutes urbaines de pénétration dans Marseille, ont déjà été rentabilisées, le produit des péages pourrait servir à financer les grands projets de transport public comme le doublement et l'électrification de la voie ferrée Aix-Marseille, par exemple ! D'autant plus que les automobilistes bénéficient de toute amélioration des transports collectifs qui leur enlève des concurrents.

6) « Repenser » la ville pour contraindre la mobilité motorisée ?

L'interaction entre urbanisation et mobilité est devenue un fait incontestable. Pour autant, les outils réglementaires du transport (Plan de circulation, PDU...) n'apparaissent encore que faiblement reliés à ceux de l'urbanisation. Les réflexions conduites dans ces différents documents ne prennent donc pas assez en compte nous semble-t-il toutes les dimensions du problème. Or, seule une réorganisation de la ville permettra la réduction des besoins en transport. Il faut réaménager nos quartiers, nos vies de façon à ce qu'il soit possible d'aller d'une activité à une autre en peu de temps et avec des moyens propres (vélo, marche, transport collectifs).

Comme on le sait, l'offre des divers modes de transport a des conséquences sur l'évolution urbaine, au point que c'est la mobilité, versus automobilité, qui détermine aujourd'hui, bien plus que le bâti, l'espace urbain que d'aucun compare dans notre région à un archipel. Le transport motorisé s'est en effet aujourd'hui assuré dans nos métropoles le monopole des déplacements et, par-là, il interdit aux personnes l'utilisation de leur énergie métabolique. Ce monopole s'illustre notamment par le déplacement des services comme les grandes surfaces les cinémas, les hôpitaux et même les cimetières à l'extérieur des villes, rendant leur accès

difficile à toute une partie de la population sauf à recourir à un moyen de transport motorisé.

Maîtriser ce phénomène devient urgent. Gaspillage de l'espace, coûts environnementaux dus à l'emploi systématique de la voiture, et plus fondamentalement, financement de nouvelles infrastructures de transport sont en effet le prix à payer pour le développement anarchique des villes dont nous héritons, notamment dans notre région. Or, tant que l'urbanisation évoluera en tâche d'huile, de plus en plus loin des pôles centres que sont Marseille et Aix, tous les efforts mis dans les transports en commun risquent d'être annulés.

Cela nous renvoie à toute une série de questions que nous pourrions aborder lors de nos débats, par exemple :

- Est-il possible de remettre en cause les tendances spontanées du développement urbain ?
- L'aspiration individuelle pour le modèle d'habitat pavillonnaire est-elle inéluctable ? quelque soit la réponse elle ne s'évaporerait du jour au lendemain !
- Qu'en est-il l'arbitrage « coût de transport – coût du logement » que l'on peut discerner dans les comportements de localisation résidentielle ?
- Ne peut-on envisager la fiscalité foncière et immobilière, mais aussi les aides diverses au logement, comme un moyen d'action sur les comportements de localisation résidentielle ?
- L'agglomération polycentrique ne serait-elle pas plus propice au développement durable ? A quelles conditions ?
- Les solutions alternatives à l'automobile ne permettent-elles pas plutôt (comme les NTIC) l'expression d'une mobilité additionnelle qu'à infléchir les tendances lourdes d'accroissement de la mobilité, notamment celles qui s'effectuent par l'automobile ?
- Qu'en est-il de la faisabilité et notamment de l'acceptabilité sociale des mesures de type contraignantes (péages urbains, écotaxe sur les carburants ...) Peut-on en mesurer l'impact sur les comportements ? Doit-on, peut-on agir sur la vitesse source de dilatation de l'espace ?
- Peut-on concilier liberté de choix individuels et intérêt collectif ?

*

**

Imaginer les bonnes solutions ne suffit pas pour qu'elles se réalisent. Encore faut-il avoir les bons outils !

Note complémentaire sur le péage urbain de Londres (power point)