



# Les Conseils de développement

du Pays  
d'Aix

du Pays d'Aubagne  
et de l'Etoile

de Marseille  
Provence Métropole

<b>COMPTE-RENDU DE SEANCE</b> <b>LIEU : CARRE D'AIX, AIX EN PROVENCE</b> <b>DATE : 15/06/11</b>	
	<b>DELEGATION DES BUREAUX</b>
	<b>GROUPE DE TRAVAIL CHARTE METROPOLITAINE</b>
✓	<b>GROUPE DE TRAVAIL DEPLACEMENTS ET SOLIDARITES URBAINES</b>
	<b>GROUPE DE TRAVAIL EMPLOI / INNOVATION / INDUSTRIE</b>

**RAPPORTEUR : THOMAS MARTINETTI ET ALAIN VANOLLI**



### **Méthodologie de travail :**

Afin de poursuivre le travail mené sur le syndicat mixte des transports, le groupe de travail a souhaité connaître la position du Conseil Régional. M. Stéphane Coppey, Collaborateur du Vice-président de la Région délégué au transport et à l'éco-mobilité, M. Jean-Yves Petit a donc été auditionné.

**La prochaine rencontre en septembre prochain aura pour but de proposer une première synthèse des réflexions développées** rédigé par M. Fiore. Une base de travail pourra être le document remis par M. Fabre en particulier sa partie 3.

**L'analyse commandée à l'agAM et l'AUPA sur les différents flux de déplacements ainsi que la réflexion de M. Reverchon sur les perspectives de développement Grand Port Maritime de Marseille** et ses incidences sur le trafic de **marchandises viendront enrichir le document.**

**Chaque membre est appelé à faire des propositions de rédaction dans la perspective de la prochaine rencontre à la rentrée.**

**Un rapport devra être finalisé pour la fin de l'année** de manière à être remis lors du prochain Forum en février 2012 et alimenter les réflexions sur le contenu du pôle métropolitain.

### **Retour sur la rencontre avec M. Bourdarel sur le futur Syndicat Mixte des transports :**

M. Juan fait un rapide retour sur la rencontre du 8 juin dernier avec M. Bourdarel et dont le compte-rendu est remis sur table. Une étude phasée en 4 parties, portant sur ces futures missions et modalités de fonctionnement est en cours de réalisation. À l'automne prochain, la phase 3 proposera différents scénarii aux élus. Toutefois, depuis la création du syndicat mixte le 11 juin 2009, il serait inexact de dire que rien n'a été fait. Des travaux ont permis d'avancer significativement vers une billettique intégrée et la diffusion d'une information multimodale à travers le site « le pilote » actuellement en cours de refonte.

Le scénario retenu devra associer le maximum de partenaires et permettre d'avancer en contournant les poches irrédentistes.

La solution qui semble la plus appropriée serait un syndicat mixte intégré autour d'un Périmètre de Transport Urbain (PTU) et Plan de Déplacement Urbain (PDU) et un Versement Transport (VT) unique, dont les transferts de compétences seraient à la carte.

Cette structure aurait ainsi des compétences subdélégées par territoire en fonction du degré d'intégration des intercommunalités concernées qui reverseraient une part de la VT par zone. À terme, le versement transport pourrait être porté à 2% en 5 ans.

Il faut discuter des scénarii avec les élus en nous proposant les avantages et rappelant avec force la nécessité d'une collaboration poussée avec la Région pour mettre en cohérence la politique de transport ferroviaire et permettre la multimodalité.

Dans cette perspective, M. Coppey évoque la position actuelle de la Région qui est plutôt favorable sur ce sujet et les grands chantiers collaboratifs à mettre en œuvre ou à approfondir.

### **Vers un partenariat sous la forme de membre associé :**

Considérant que le transport est le point noir de la région et pèse sur sa compétitivité et son attractivité, elle souhaite travailler avec l'ensemble des acteurs concernés à plus de cohérence dans l'organisation des transports. **L'idée est de faire le contenu avant de faire le contenant.** Le Conseil Régional est prêt à participer au futur Syndicat mixte qu'elle qu'en soit sa forme sous la forme de **membre associé**.

En revanche, la Région ne rentrera pas dans une mécanique de transferts de compétences qui l'obligeraient à faire de même dans d'autres départements. M. Coppey rappelle que la Région a une mission bien identifiée en matière de déplacement (TER et LER et chemins de fer de Provence) qui consiste à desservir l'ensemble de la région. Il faut mieux travailler à la coordination de ces différents modes.

### **Les grands chantiers à mener et à poursuivre :**

#### ➤ **Tarifification unique**

À ce propos M. Coppey rappelle que la billettique unique est un outil important mais qu'elle reste complexe à mettre en œuvre à travers **une politique tarifaire harmonisée qui implique des systèmes de compensation complexes**.

Sur ce sujet, la Région est à l'initiative de trois réunions sur les RER, LER et sur les chemins de fer de Provence. L'idée est de proposer **une gamme intermodale avec l'outil billettique** (abonnement, passe jour, voire ticket à l'unité) **sur une base zonale**. La ligne Aix-Marseille pourrait être le terrain privilégié d'une première expérimentation.

En matière tarifaire, la Région mène actuellement une politique de gratuité dont le coût s'élève à 15M€ pour les élèves et étudiants dans le cadre de leurs trajets domicile-travail.

#### ➤ **Information multimodale auprès des voyageurs**

À l'échelle du département la question de l'information est plutôt bien traitée, notamment via la plateforme web lepilote.com dont le site est actuellement en cours de refonte. Cette information qui sera présente sur les différents pôles d'échange favorisera la multimodalité. En outre, la région travaille sur un outil complémentaire.

#### ➤ **Une meilleure coordination des modes**

Il s'agit de la **question essentielle** qui nécessitera le plus de travail. Avec l'empilement des structures et le manque de coordination entre les différents AOT, le département souffre d'un manque de coordination certain. **Une coordination devra être opérée sur certains axes de déplacement pour éviter les doublons et faire vivre cette multimodalité. Le positionnement des futurs pôles d'échange devra terminer la couture du futur réseau multimodal.**

Dans cette perspective, la Région a évoqué les différents projets en cours, opérationnels à court terme.

- **Fin 2012 : Révision de la grille horaire du TER Marseille/Aix.**  
L'idée est sans nouveau travaux de pousser les infrastructures pour améliorer la cohérence de la desserte (nombre de train, rapidité, horaires adaptés,...)
- **Début 2014 : ouverture de la 3<sup>ème</sup> voie Marseille-Aubagne** avec objectif en terme de cadencement d'un train tous les quarts d'heure
- **Rénovation de la ligne du littoral avec une meilleure desserte de l'Estaque.**  
Cela sous-entend d'organiser la gare d'Arenc en véritable pôle multimodal de manière à la connecter avec le Tramway.

Projet envisagé :

- **Vers un véritable RER Marseille- Aéroport**  
Il s'agit de prolonger la ligne Marseille- Aix en faisant de la gare de la Blancarde le pôle d'échange en direction de l'Estaque - Aéroport Marseille Provence – Miramas. Dans cette perspective, il s'agit de travailler avec la SNCF sur ce futur rôle de la Blancarde.

Dans un contexte financier contraignant, M. Coppey rappelle que l'idée est de développer le réseau à coût constant rappelant au passage que le prix de la création au km de ligne ferroviaire étant le double de la moyenne nationale.

Il souligne que cette politique doit être mise en perspective avec le fait que la plupart des régions diminuent leurs offres de transport.

M. Juan évoque l'hypothèse de la constitution d'une métropole à Marseille et les implications en terme de transferts de compétences pour la Région. M. Coppey rappelle que les compétences transport et lycée font partie des compétences facultatives qui pourraient être transférées.

La question de la gestion de certaines lignes par d'autres opérateurs que la SNCF est évoquée. Si certaines lignes pourraient faire l'objet de tels transferts, M. Coppey souligne la complexité d'une telle opération pour des lignes plus étendues comme les lignes du littoral.

### **Politique en matière d'eco-déplacements :**

Une étude commandée par la Région montre que **le vélo est très peu utilisé alors que 50 %des déplacements mécanisés se font pour des trajets de moins de 3 kilomètres**. Le Conseil Régional a mis en place un dispositif d'aide pour favoriser cette pratique.

Dans un tout autre domaine, il est nécessaire de contrer « l'abandon » des trains de fret opéré par la SNCF, et ainsi réanimer ce réseau.

### **D'autres opérateurs pour la gestion des lignes ?**

Dans le cadre d'une ouverture à la concurrence, **l'idée est davantage de confier la gestion de nouvelles lignes comme la voie de Valdonne à d'autres opérateurs** plutôt que de leur enlever celles existantes. Celles-ci pourraient être par exemple une maintenance constructeur.

**Dans le cadre de son Plan Qualité, la Région presse actuellement la RFF et la SNCF à être plus transparent sur lignes dont ils ont la gestion.** Cela a produit des résultats et nous sommes passés de 20 à 8% de train qui n'était pas à l'heure.

Une lutte active sera aussi menée contre les fraudes et l'insécurité par exemple en organisant mieux la présence dans les trains ou en constituant des pools de contrôleurs.

### **La restructuration de la ligne des Alpes :**

L'augmentation du nombre de train a eu pour conséquence de rallonger la durée des trajets. Le problème central est situé **au niveau du cadencement** qui doit respecter des temps de sécurité au niveau des croisements.

Une étude auprès de la SNCF/RFF est en cours pour un nouveau projet de service qui se concrétiserait en 2013.

<i>Prochain rendez-vous à fixer en septembre prochain</i>
---