

Les mobilités sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Les mobilités : pourquoi ?

Pourquoi donc plaider pour une « mobilité raisonnée » ? Pourquoi ne pas simplement parler des « transports » récemment globalisés dans leur avatar nommé « déplacements » ?

Parce que les élus qui se succèdent aux responsabilités depuis au moins 20 ans approuvent régulièrement un énième document cadre traitant de ce sujet qui n'aboutit à rien ou pas grand-chose, si ce n'est la promesse d'un avenir fluide qui n'existe toujours pas.

Parce que si la mobilité traite bien sur des relations avec l'espace métropolitain, elle recouvre aussi une notion plus subtile qui renvoie à la mobilité sociale, à la capacité que l'on donne aux individus de se saisir de leur territoire, d'y évoluer dans la durée.

Parce que cette facilité à évoluer à l'intérieur du territoire métropolitain a aussi un impact sur d'autres grands défis majeurs qui nous concernent tous et notamment :

- Le développement économique et l'emploi, lorsque les temps de transports handicapent l'activité ou que des relations à coût raisonnable n'existent tout simplement pas
- Le logement, notamment lorsqu'on n'a pas les moyens de se loger à proximité des lieux où l'on travaille
- La qualité de l'air et la protection de l'environnement lorsque l'automobile constitue de fait le seul moyen viable d'accomplir des déplacements pour une proportion très importante de la population.

Cela nous oblige à nous interroger sur le fond : quelle mobilité offrir aux résidents de la métropole, et pour servir quels objectifs ?

Et donc à parler de Mobilités lorsqu'on ramène les objectifs visés aux services qu'ils doivent rendre aux habitants de la métropole qui souhaitent se rencontrer, se rendre à l'école, au lycée, à l'université, se soigner, se rendre à leur travail ou chercher du travail, se cultiver, avoir des loisirs ou consommer.

Pourquoi le dossier des mobilités est-il aujourd'hui bloqué ?

L'État se méfie de notre Métropole. A juste titre si l'on considère l'histoire récente, avec l'échec patent de la mise en place des intercommunalités au début des années 2000, qui devait permettre d'organiser une collaboration efficace entre les communes au bénéfice de chacun de ces territoires, et d'engager une coopération des 6 intercommunalités au bénéfice de l'ensemble du territoire qu'elles recouvrent.

Dans la réalité, la plupart des intercommunalités ont préféré s'engager dans une logique de services aux communes qui les composent. Des sortes de petits « conseil généraux » qui ont ainsi détourné l'esprit de la loi en finançant de nombreux programmes d'équipement communaux au détriment de politiques globales dans les domaines du développement économique, des mobilités, du logement, de l'environnement... Au-delà, la coopération entre les six

intercommunalités n'a tout simplement jamais existé.

Il ne sert à rien de rechercher un soutien financier de l'État tant que nos représentants continueront de jouer une partition micro-territoriale, réclamant toujours plus pour « leur » territoire, et s'opposant à tout ce qui concerne l'intérêt métropolitain, ou pour dire plus simplement, de ses habitants.

Il ne sert à rien de vouloir « servir » chaque conseil de territoire en réalisant « son » projet phare, « sa » liaison TER, « son » Tramway, « sa » navette maritime...

Il ne sert à rien de réclamer une desserte TER entre Aix et Rognac avec une perspective de clientèle incompatible avec le coût de l'opération et de s'opposer dans le même temps à un projet indispensable comme l'amélioration de la desserte Aix – Marseille au motif que les travaux sont pénalisants pour les riverains ou que les motrices diesel polluent. Parce que les voitures qui rentrent tous les jours dans l'hypercentre aixois pour remplir les parkings ne polluent pas !

Il ne sert à rien de défendre une navette maritime sur l'Étang de Berre qui n'apportera aucune solution intelligente ni capacitaire aux flux quotidiens entre ses 2 rives.

Il ne sert à rien de vouloir un tramway entre Aubagne et la Bouilladisse au motif qu'il existe une infrastructure ferroviaire. 130M€ d'investissements pour transporter 2000 personnes par jour et par sens, c'est tout simplement déraisonnable.

Comment se donner les moyens de lancer un plan Mobilités réalisable ?

La mobilité doit pouvoir s'organiser au moyen des modes les plus pertinents au plan économique, en minimisant son impact environnemental.

Partant de ces deux nécessités, il faut une relecture de cette politique publique en affirmant que le territoire métropolitain constitue bien l'échelle de réflexion et d'action pertinente. Le territoire métropolitain n'est pas la somme de ses conseils de territoire ou de ses communes, tout comme l'intérêt collectif n'est pas la somme des intérêts particuliers.

Ce qui signifie que l'approche pertinente de la mobilité n'est pas soluble dans le discours du « chez nous » v/s « chez les autres » mais repose sur une vision et une intention d'ensemble, au profit des métropolitains.

Les seules différences dans la vision et l'approche de la mobilité sont issues des caractéristiques du territoire ; sa géographie, sa densité, la population des zones urbaines, son urbanisation, ses bassins d'emploi, ses centres-villes, ses zones d'activité, ses services publics...

C'est donc bien dans ce rapport fin et sensible au territoire et à ses habitants qu'il faut se situer pour faire face à l'enjeu.

Les auteurs du Livre Blanc des Transports métropolitains (Mission Interministérielle pour le projet métropolitain) l'ont bien compris en s'attachant à analyser les dynamiques à l'œuvre sur le vaste territoire de la Métropole en création. Mais le principal défaut de cet outil, c'est que les projets d'investissements qu'il contient, à quelques exceptions près, ne résultent pas d'une logique d'ensemble mais de la somme des demandes des conseils de territoire pour équiper leur propre territoire.

La proposition du Mouvement en matière de mobilité consiste à donc adopter une démarche raisonnée sur les projets d'investissements portés par la Métropole.

Un peu d'angélisme ne nuit pas à la démarche. Parmi les grandes orientations que devrait prendre le projet global et l'état

d'esprit qui devrait prévaloir, il serait ainsi agréable :

- D'entendre une mobilisation politique métropolitaine pour le projet de gare sous terrain à Marseille afin de désaturer cette infrastructure incapable en l'état d'offrir un service fiable et encore moins d'augmenter le nombre de dessertes TER
- De voir la métropole faire pression sur les élus locaux et les services de l'État pour qu'ils engagent l'étude et la mise en place de voies réservées pour les bus dans les centres-villes, pour les cars sur les autoroutes là où les conditions de sécurité le permettent afin d'améliorer leur vitesse commerciale et donc la qualité de service
- De constater un réel engouement pour la création de pôles d'échanges permettant de connecter les lignes urbaines et interurbaines, avec des parkings relais aux conditions d'accès et d'usage harmonisés
- D'entendre des campagnes de promotion massives en faveur de *Ma Métropole Mobile* qui offre l'usage de tous les modes de déplacements, du vélo au TER en passant par un auto-partage garanti même en cas de défaillance du co-voitureur, et de l'application *Tous Mobiles* qui permet de planifier nos déplacements à l'avance en recourant à tous les modes de transports
- De s'émerveiller de la mise en place d'une tarification métropolitaine socialement juste car basée sur le quotient familial, facile puisqu'elle reposerait sur le post paiement en fin de mois des trajets réalisés jusqu'à concurrence du montant de l'abonnement mensuel
- D'applaudir le courage des élus de la région et de la Métropole à l'occasion de la création d'un syndicat mixte des transports se donnant pour objectif d'organiser les dessertes TER aux mieux des besoins et au

passage d'être plus forts dans les négociations avec la SNCF

- D'améliorer enfin sensiblement l'offre TC urbaine et interurbaine là où elle est saturée et nécessaire

Tout ou presque a déjà été écrit, tout ou presque a déjà été étudié et nous disposons d'éléments objectifs pour distinguer entre ce qui ne coûte pas grand-chose et qui marche, ce qui coûte cher, qui se voit peu mais qui constitue un préalable indispensable, ce qui coûte cher, qui se voit, mais qui ne sert à rien....

Notre intention ne consiste donc pas à tout ré-écrire, mais à remettre sur la table, avec les vrais chiffres en investissement, en coût de fonctionnement et en fréquentation, afin d'opérer les arbitrages et de prendre des décisions objectives en faveur d'une mobilité raisonnée.

Sans oublier de poser les questions qui fâchent mais qui doivent être mise en débat, concernant par exemple le péage urbain et la tarification des parkings en centre-ville.

Comment, enfin, s'assurer de l'engagement financier de l'État ?

Pour que l'État s'engage, il faut qu'il ait confiance, ce qui doit amener la Métropole à :

- Affirmer la volonté de tout un territoire de s'engager dans un plan de mobilités ambitieux et réalisable
- Trancher dans le plan Mobilités de la Métropole pour ne retenir que les investissements qui vont réellement permettre de répondre aux besoins les plus cruciaux
- Réduire les soutiens que la Métropole apporte directement aux communes, notamment en votant un moratoire sur le financement des équipements communaux superfétatoires, et reverser le produit ainsi obtenu dans le plan en faveur des mobilités.

Note collective – septembre 2018