



France Nature Environnement 13

Création de l'association : parution au J.O. du 7 février 1975
Agréée au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement
Agréée par l'Education Nationale pour l'éducation à l'environnement



HUIT PROPOSITIONS POUR LA MOBILITE DES PERSONNES DANS LES BOUCHES DU RHONE

Validées par le Conseil d'Administration du 20 Mars 2013

Validées en Assemblée Générale le 06 Mai 2013

RAPPEL

Assignée le 19 mars 2011 devant la Cour Européenne de Justice pour non respect des limites de concentration de particules fines dans l'air, la France, à défaut de mise en conformité, s'expose à une indemnité forfaitaire de 12M€ et de 240 000 €/jour, soit près de 200 M€ au 1 janvier 2013.

L'agglomération Aix-Marseille est l'une des quinze zones européennes visées par cette sanction.

LE CONSTAT

Avec 2 millions d'habitants, dont 75% pour Aix-Marseille, le département des Bouches-du-Rhône est caractérisé par des concentrations urbaines puissantes, multipolaires et tentaculaires, de nombreuses délocalisations de zones d'activités vers l'extérieur des centres et de vastes zones commerciales émaillant les périphéries.

Ces dispersions des activités économiques contrastent avec la concentration des zones d'habitat (70% de la population réside sur 21% de la superficie du département). Plusieurs d'entre elles ne sont pas correctement desservies par des transports publics, contraignant certaines entreprises à réaliser leurs propres parkings et/ou leurs réseaux de ramassage, investissements non productifs faits au détriment de leurs activités économiques.

Cette situation génère des besoins de déplacements de toutes natures en constante augmentation.

Or l'utilisation des transports publics stagne alors que celle des voitures particulières a crû de 20% depuis 2007 avec les inconvénients correspondants :

1. accaparement des espaces viaires au détriment des transports collectifs,
2. pertes de temps liées aux saturations,
3. bruit et pollutions et leurs conséquences graves, maintenant reconnues, sur la santé, avec une qualité de l'air particulièrement dégradée,
4. dégradation de certains services publics de transport, en particulier ferroviaires,
5. gaspillage d'énergie fossile et la conséquence sur la balance commerciale,
6. activité économique perturbée, particulièrement pour les artisans et PME.

Cela se traduit par des coûts directs et indirects considérables, pas toujours pris en compte, et une détérioration générale du cadre de vie constatée par les citoyens.

LES CAUSES.

L'insuffisance de politiques publiques volontaristes et coordonnées dans le domaine des transports a conduit à la situation insatisfaisante actuelle.

En outre, la décentralisation a créé une situation complexe avec la multiplication des acteurs du transport assortie du désengagement financier de l'État.

Les compétences de transport sont réparties entre communes (urbains), département (routiers voyageurs) et région (ferroviaire et routiers voyageurs inter-départements). L'absence de coordination structurée nuit à l'efficacité du service public.

LES PROPOSITIONS

La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI décembre 1982), affirme un droit au transport pour tous devant permettre de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité ».

Les transports collectifs constituent la réponse

Aujourd'hui, la simple incitation à leur utilisation se révélant insuffisante, des dispositions plus contraignantes s'imposent.

Pour cela, il convient simultanément d'améliorer de façon significative les offres alternatives à la voiture particulière (transports collectifs et modes doux) et de limiter, voire réduire, l'espace dédié aujourd'hui à la voiture particulière.

C'est, par ordre de priorité, l'objet des propositions ci-dessous :

1. Assurer la cohérence des politiques publiques et réorienter les financements.

La mise en place d'un syndicat mixte départemental de type loi «SRU» associant les municipalités et les communautés de communes est un premier pas. Il dispose de trois compétences: coordination des services de transports collectifs, mise en place d'un système d'information multimodal à l'attention des usagers, création d'une tarification coordonnée et d'une billettique commune.

Cette structure doit être développée et devenir l'instrument d'une politique partagée sur la restriction de la voiture particulière au bénéfice des transports collectifs et des modes doux. La Région PACA ne peut rester à l'extérieur d'un tel outil.

Compte tenu des enjeux économiques, sociaux et environnementaux, les collectivités doivent privilégier et coordonner les financements des transports publics, dans le cadre d'une vision globale et de priorités communes aux diverses autorités organisatrices des transports.

Une telle politique demande un effort financier considérable, tant en investissement qu'en fonctionnement; mais cet effort doit être analysé en comparaison de l'ensemble des coûts directs et indirects liés à la prolifération des véhicules particuliers (infrastructures, impacts sanitaires des pollutions de l'air, du bruit, pertes de temps, accidents, dégradation de la qualité de vie de tous)

Les sommes en jeu, conséquences de l'assignation de la France devant la Cour Européenne de Justice (voir supra), seraient plus intelligemment employées à développer les transports collectifs, avec des effets bénéfiques sur la santé et l'image européenne de ce département hautement touristique.

2. L'utilisateur de référence doit être la personne à mobilité réduite

Les matériels de transports et leurs infrastructures doivent prendre comme usager de référence la personne à mobilité réduite, conformément à la loi « n° 2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » et aux prescriptions européennes.

Au-delà des fauteuils roulants, il peut s'agir de chacun d'entre nous victime d'une fracture, de la mère et sa poussette, de la personne âgée, du voyageur et sa valise.

Pour cela, il est nécessaire d'améliorer les matériels et les infrastructures existants (bus à plancher bas, arrêts bus adaptés, accès aux trains et aux différents types de transports urbains). Le contre exemple étant le métro de Marseille, difficilement accessible, voire inaccessible, à ces personnes.

3. Développer et améliorer tous les transports publics.

Les efforts de la Région doivent être poursuivis et renforcés pour rattraper le retard historique considérable qui a conduit à la faible utilisation actuelle des transports collectifs.

Des efforts sont indispensables pour les développer et en améliorer le service rendu en agissant sur:

- les matériels routiers et ferroviaires, en privilégiant le tramway, les bus à haut niveau de service en site propres, les véhicules les moins polluants,
- des aménagements de voirie urbaine et interurbaine permettant de faire circuler les bus en site réellement dédiés, quitte à rendre plus difficile la circulation des voitures particulières, facilitant ainsi l'utilisation des transports collectifs,
- des dessertes assurant un bon maillage de l'ensemble du territoire,
- l'interconnexion des réseaux des différentes agglomérations,
- des horaires cadencés, de meilleures fréquences et des plages de dessertes plus étendues,
- l'équipement des gares tant en matériels (abris, quais, système de communication, ascenseurs en état de fonctionnement) qu'en personnel (réouverture de guichets),
- l'amélioration de certains services ferrés aujourd'hui dégradés, le respect des horaires et une information fiable à l'utilisateur,
- la facilité d'accès aux transports en réduisant les ruptures de charges, avec des concepts de réseaux à lignes longues traversantes (type RER francilien), des terminus situés en périphérie des agglomérations, avec parkings d'échange multimodaux
- la réservation, dans les zones autoroutières congestionnées à 3 voies, d'une voie exclusive aux circulations de bus pour offrir aux voyageurs une réelle alternative à la voiture avec gain de temps, de sécurité et d'argent.

4. Le réseau ferroviaire doit servir de colonne vertébrale au réseau départemental de transport public

Il s'agit de créer une ossature de transports collectifs mixte et interconnectée fer/bus/car s'appuyant sur le réseau ferroviaire, colonne vertébrale permettant de relier zones économiques et d'habitations, avec rabattements bus ou car pour les zones excentrées.

4. a- le réseau ferré existant à conserver et renforcer (cf. annexe)

L'inter modalité suppose :

- l'utilisation maximale des voies ferrées existantes et le renforcement de leurs capacités
- pour réduire les flux de voitures en ville, des gares de rabattement, permettant l'interface multimodale transports urbains-interurbains, avec des parkings d'échanges sécurisés et des tarifs incitatifs (parkings relais gratuits si abonnements TC...). Pour cela, les différents acteurs doivent organiser de concert leurs rabattements. A titre d'exemple, l'UDVN 13 propose la mise en œuvre d'un plan RTM/RDT 13/SNCF pour Marseille.
- une tarification et une billetterie communes,
- une mise en cohérence des correspondances et des horaires,
- des aménagements des lignes existantes,
- des compléments mineurs du réseau actuel.

4. b- le réseau ferré futur

La politique de transports ne peut être déconnectée des grands dossiers comme :

- le fret et son évolution,
- le projet de voie Marseille-Nice et son maillage avec le réseau existant qui devra permettre de faciliter la mise en place de services TER performants et fiables
- le projet de liaison, Marseille-Turin via Montgenèvre.

Les débats sur la ligne nouvelle Marseille-Nice ont montré la nécessité de réaliser la gare souterraine traversante de Marseille-Saint-Charles, indispensable pour évoluer vers un RER digne de la deuxième agglomération française et, en l'attente de sa réalisation, la création d'offres TER évitant St Charles par l'utilisation du « raccordement Chartreux » et la gare de la Blancarde.

5. Desservir les grands équipements,

La plupart des grands équipements du département sont mal desservis par les transports publics: gare TGV Aix, aéroport Marseille Provence, zones commerciales et d'activités, grandes sociétés telles que EADS....Il suffit, pour s'en convaincre, de contempler la « mer » de voitures à leurs abords et l'accroissement continu des zones de parking.

6. Arrêter la réalisation de voiries de type autoroutier

L'UDVN 13 est opposée à la création de toutes nouvelles infrastructures de ce type car elles auraient pour effet d'accroître le trafic des voitures particulières. Elle est par contre favorable à la sécurisation des itinéraires routiers existants.

7. Développer d'autres modes sans oublier les piétons

Une mobilité des piétons et des cyclistes, sûre et confortable, doit être garantie.

Le linéaire de réelles pistes cyclables, urbaines et interurbaines, est nettement insuffisant.

Les actions en faveur des deux-roues non motorisées sont quasi-inexistantes. Elles doivent relever tant de l'aménagement que de la sensibilisation. Il convient de les développer avec :

- l'élaboration d'un plan départemental de création de circuits continus de pistes cyclables en site propre,
- la création de pistes cyclables distinctes de la route, l'espace devant être prélevé à celui réservé aux voitures chaque fois que c'est possible,
- éviter tout conflit piétons/vélos. Les carrefours et zones de feux peuvent être aménagés à l'image de la Belgique (sas deux roues),
- tout aménagement urbain d'importance doit faire l'objet de création de piste cyclable,
- accepter, dans les trams, trains et bus, les vélos,
- développer les services de location de vélos à des prix accessibles,
- équiper l'ensemble des bâtiments publics de parcs à vélos sécurisés.

Le covoiturage doit être encouragé à l'image des pays anglo-saxons avec des parkings, des voies de circulation spécifiques quand cela est possible (sous réserve de les faire respecter), des organisations de mise en relation.

Développer aussi aux dessertes maritimes

8. Ne pas perpétuer les erreurs du passé

L'aménagement de toute nouvelle zone de vie et/ou d'activité, intra ou extra urbaine, devra être conçue avec comme priorités absolues :

- de minimiser les besoins de déplacements, domicile-travail ou autres
- d'en prévoir la desserte par transports publics.

L'ensemble des SCOT du département devront être cohérents entre eux pour atteindre ces objectifs. A ce titre, il serait souhaitable que le syndicat mixte des transports du 13 soit consulté lors de l'élaboration de ces documents

POUR DES TERRITOIRES DURABLES : AGIR ENSEMBLE POUR ÊTRE PLUS FORT

ANNEXE

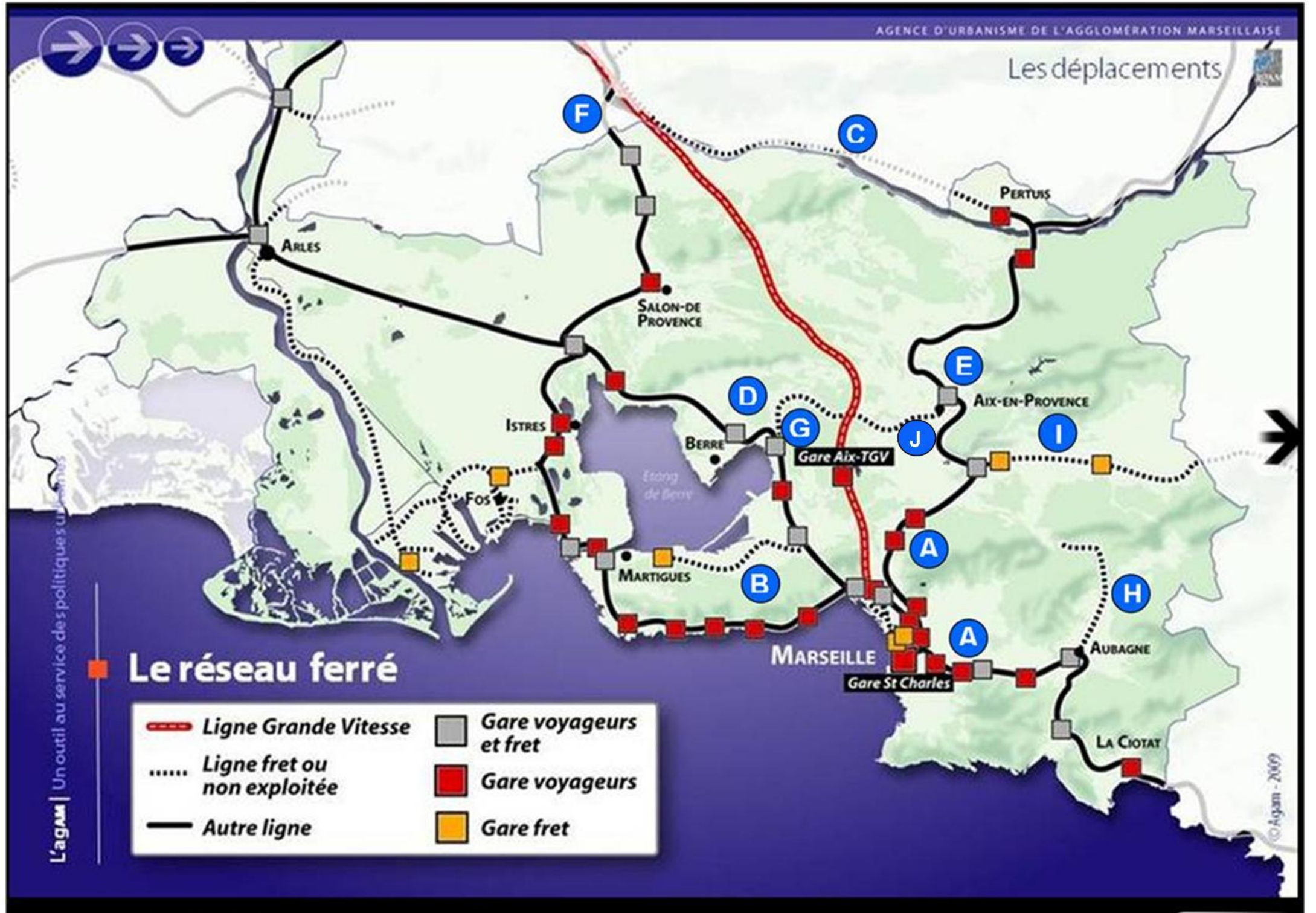
Des suggestions pour une colonne vertébrale ferrée : un réseau existant à conserver et renforcer

Les améliorations suivantes sont souhaitables sur le réseau existant :

- A. Des gares de rabattement connectées à La Barasse dans la vallée de l'Huveaune, Saint-Antoine, Plan de Campagne,
La création d'offres TER évitant St Charles par l'utilisation du « raccordement Chartreux » et la gare de la Blancarde.
L'électrification en 25KV de la Gare Saint-Charles à AIX et au-delà,
- B. La liaison ferrée Chateauneuf-les-Martigues/Pas des Lanciers pourrait permettre une exploitation tram-train et apporter une réponse aux besoins de cette zone pauvre en offre de transports publics.
- C. Au Nord du département, la voie ferrée Orgon/Barbentane offre une opportunité avec la desserte du marché d'intérêt national de Châteaurenard.

Au-delà des grands projets Marseille/ Nice et Marseille/Turin, de nouveaux aménagements sont souhaitables:

- D. Une connexion ferroviaire à Rognac pour assurer la liaison entre les communes de l'Ouest (Salon, Miramas, Istres, Marignane, Vitrolles), et l'agglomération Aixoise et la zone des Milles. Cette liaison permettrait de relier Avignon, Montpellier/Nîmes par Tarascon, Arles, Miramas, Rognac, Aix et jusqu'à Carnoules à l'Est, un barreau Nord à Rognac pour éviter les rebroussements et permettre une liaison directe entre Arles, Aix, Avignon, Istres offrirait une liaison entre Martigues et Aix,
- E. Le projet de l'étoile d'AIX présenté par RFF,
- F. Une voie de raccordement directe à la bifurcation de Cheval-Blanc à destination des Alpes pour éviter le rebroussement actuel,
- G. A Rognac, l'accès sud à la ligne Rognac/Aix devra être aménagé pour faciliter les échanges et les accès à la gare d'Aix TGV et à l'aéroport, infrastructures non desservies par fer. ,
- H. La réouverture de la voie Bouilladisse/Aubagne avec le projet de tram-train moderne devra être pensée en interconnexion avec le réseau métropolitain.
- I. Rouvrir certaines lignes et arrêts (Aubagne/Valdonne, Gardanne/Trets, Gardanne/Carnoules ; Rousset, pôle d'Aillane sur la ligne Aix/Rognac, St Paul lez Durance pour Cadarache...)
- J. A partir du futur Pôle d'Aillane, prévoir une ligne de TCSP qui desserve la gare d'Aix TGV irriguant au passage les ZAC des Milles, Pichaury avec possibilité de connexion à Lagremeuse,
Prévoir un TCSP « Nord/Sud » au départ de la gare TER de Septèmes, via Plan de Campagne, gare Aix TGV, Lagremeuse et Europôle de l'Arbois et une extension jusqu'à Eguilles afin de permettre le raccordement avec la ligne 250 venant de Lambesc,



L'agum | Un outil au service de politiques publiques

Le réseau ferré

 Ligne Grande Vitesse	 Gare voyageurs et fret
 Ligne fret ou non exploitée	 Gare voyageurs
 Autre ligne	 Gare fret