

## Colloque « Les nouvelles mobilités » Mercredi 15 septembre 2010

### **Discours du Président Eugène Caselli**

Permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue dans cet hémicycle où délibèrent les conseillers communautaires de Marseille Provence Métropole.

L'organisation des transports et la responsabilité d'assurer les déplacements de la population comptent au nombre des principales compétences que la loi a attribuées aux communautés urbaines. La nôtre regroupe dix-huit communes couvrant un vaste territoire et dépasse le million d'habitants, dont 80 pour cent vivent à Marseille. Ces données géographiques et démographiques de notre territoire ne sont pas de nature à faciliter la résolution des problèmes complexes que posent les déplacements et la circulation.

Et les enjeux sont nombreux. Il nous faut, en même temps, développer et moderniser l'offre de transports collectifs, harmoniser les différents modes et moyens de transport afin qu'ils se complètent et coexistent, relier les centres de vie aux lieux d'études, aux secteurs d'activité et autres espaces de loisirs, de commerces ou de services.

Nous avons l'ambition et la volonté de nous acquitter de ces missions difficiles dans le cadre d'une politique résolue de développement durable. Parce que nous avons des atouts naturels exceptionnels et l'impérieux devoir de les préserver, MPM s'est dotée d'une Direction de l'environnement et des équipements communautaires. Plusieurs programmes sont engagés, qui visent à mettre en place un Plan climat communautaire supervisé par son vice-président Pierre Sémériva, dont l'application doit permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de développer l'alternative qu'offrent les énergies renouvelables.

Comme l'ensemble de nos concitoyens, qui, à pied ou à vélo, se déplacent en ville, nous voulons qu'on y respire. La qualité de l'air fait donc l'objet d'une surveillance attentive assurée en collaboration avec deux agences agréées, Atmo Paca et Airfobep. Autre pollution de plus en plus mal supportée par la population, le bruit. Un plan de prévention a été établi. Les nuisances sonores sur le territoire de MPM sont cartographiées. Notre collectivité contribue à hauteur de 25 pour cent au programme de résorption par des murs antibruit des nuisances générées par le trafic autoroutier.

En ville, c'est clair, la fluidité de la circulation et la lutte contre la pollution, tout cela ne peut se faire qu'au détriment de la voiture. Mais à la condition, naturellement, qu'existent les alternatives à son usage obligatoire, d'où l'importance du maillage assuré par les réseaux tant interurbains que souterrains ou de surface.

Faciliter l'usage des transports collectifs passe en outre par l'adoption d'un titre unique de transport. Le nôtre s'appelle Transpass et il permettra au terme du processus de sa mise en service, effective sur le réseau marseillais bus-tramway-métro, d'emprunter l'ensemble des

moyens de transport disponibles sur le territoire communautaire et d'accéder à d'autres services complémentaires. Un effort considérable et particulier est également engagé en direction des personnes à mobilité réduite. Dans dix ans, nous voulons que la totalité du réseau bus marseillais soit accessible. Pour atteindre ce résultat, l'effort financier est de 10 millions par an. Au-delà des limites communales, MPM pilote l'élaboration du Schéma directeur accessibilité des transports publics et du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

A côté des transports collectifs, il existe d'autres propositions alternatives à l'usage individuel de la voiture. C'est bien sûr le vélo. Qu'on utilise le sien ou que l'on se serve des vélos de location très bon marché, cette pratique continue de se développer. Des pistes cyclables sont livrées, le plus souvent possible, avec chaque nouveau tronçon de voirie et l'on étudie divers développements de nature à encourager l'usage du vélo comme la mise à disposition d'engin à assistance électrique. En développement, également, des projets destinés à généraliser le covoiturage citoyen et l'auto-partage, notamment, avec des véhicules électriques.

Restreindre l'accès des véhicules particuliers au centre ville suppose toutefois que l'on puisse laisser quelque part, et en sécurité, les véhicules, d'où l'effort consenti en faveur des parkings ; les nôtres, gérés en régie ou en délégation de service public, totalisent 17 000 places à Marseille, Cassis, La Ciotat et Carry-le-Rouet.

A Marseille, nous ne créerons vraiment les conditions d'une mobilité satisfaisante qu'en proposant aux usagers un indispensable axe nord-sud complet de transport en site propre ou sur voie prioritaire. C'est l'objectif que vise le plan sur dix ans que la communauté urbaine a élaboré avec le concours financier et technique du Conseil général, dans le cadre de son plan de soutien à l'investissement. Cet axe doit en outre permettre de désenclaver enfin les pôles universitaires et centres de recherche très excentrés et d'accès encore peu aisé. A ce titre, 300 millions d'euros seront investis par la communauté urbaine et la Conseil général d'ici 2014.

Le désengorgement du centre, qui présente beaucoup de rues étroites, impose qu'il ne soit plus nécessaire de le traverser si on n'a pas à s'y arrêter. La mer occupe toute la partie occidentale de la ville. C'est ce qui fait son charme et sa notoriété, et on étudie d'ailleurs la possibilité d'assurer un service régulier de transport par « båtobus ».

Mais le contournement par la périphérie ne peut se faire que par l'Est : c'est le rôle qui sera dévolu à la rocade L2 à l'issue d'un interminable chantier piloté par l'Etat. Autre axe stratégique, l'entrée et le débouché du tunnel Prado carénage qui relie les autoroutes, l'Est et le Nord, en desservant notamment le quartier en pleine métamorphose d'Euroméditerranée. Cet axe sera grandement amélioré par la prochaine mise en service de la tranchée couverte dans laquelle va disparaître l'autoroute du littoral pour laisser la place en surface à une zone dégagée pour les piétons et les vélos..

La perspective de 2013, année pendant laquelle Marseille Provence sera capitale européenne de la culture et la nécessité d'animer l'hypercentre, principalement autour du Vieux-port, où les Marseillais ont l'habitude de se rassembler et les touristes de converger, vont déboucher sur un programme de requalification de ce quartier historique, programme mis à concours d'urbanistes internationaux, qui prévoit une large piétonisation et une priorité aux modes doux de déplacement.

Mais il ne suffit pas de réunir les conditions pour que l'on traverse mieux la ville centre de notre communauté. Le problème des déplacements se situe évidemment à une plus large échelle.

Voilà bien un domaine de l'intervention publique où les investissements atteignent tout de suite des sommes très considérables. Il s'agit donc de bien penser en amont aux solutions qui seront apportées. D'où la constitution d'un syndicat mixte des transports qui regroupe le Conseil général et les communautés d'agglomérations du département, y compris Aix-en-Provence. Chacun y exprime ses besoins et ses vues et, tous ensemble, nous recherchons les solutions les plus appropriées pour les transports dans le département.

C'est tout l'esprit de la métropolisation pragmatique que j'appelle de mes vœux afin que nous puissions répondre aux besoins et aspirations de la population en termes de transport. En effet, dans ces espaces de vie, de travail, d'activité, d'études que constitue notre territoire, les transports, au contraire des collectivités, ne connaissent pas de limites administratives.

Nous devons donc voir plus grand et plus loin.

Mesdames et Messieurs, c'est sur cette résolution que je vous souhaite de fructueux échanges à l'occasion de cette semaine européenne de la mobilité.