

Le Président

Monsieur Alain CHOPIN
Président de la commission d'enquête Métropole Aix-Marseille
Direction Générale Adjointe de la Mobilité Direction
Études et Stratégie
BP 48014
13567 Marseille cedex 2

Marseille, le 21 mai 2021

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

La métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) vient d'élaborer et de soumettre à une enquête publique sur son Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour la période 2020-2030.

L'UPE 13 a souhaité déposer une contribution à cette enquête publique pour apporter le regard de ses adhérents regroupés sur le territoire métropolitain.

L'Union pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône est l'organisation interprofessionnelle qui rassemble toutes les entreprises de tous les secteurs d'activités, quelles que soient leur taille, leur structure, leur métier.

Toutes les composantes de l'économie du département sont présentes à l'Upe 13 à travers les grandes fédérations professionnelles (FBTP, UIMM, UMF, ARIA, France Chimie) mais aussi 110 syndicats et groupements professionnels tels que l'UMIH, l'immobilier, le commerce, les assurances, les banques, le transport ... les pôles d'activités et les associations d'entreprise.

L'UPE 13 fédère plus de 13 000 entreprises et près de 250 000 salariés du secteur privé. L'UPE 13 travaille étroitement avec les Zones d'Activités Economiques (ZAE) du territoire et porte les intérêts et la parole des entreprises sur les grands sujets qui concernent le développement de leur activité au rang desquels la mobilité.

La mobilité prise en sens large est un atout majeur pour le développement et l'attractivité du territoire métropolitain. Un réseau efficace de transports en commun augmente la note d'attractivité du territoire et avec elle l'implantation de nouvelles entreprises et donc une logique d'emploi local et durable.

De plus, au regard des jeunes générations, la mobilité constitue une attente forte. Pour nos entreprises ce facteur d'attractivité ouvre une zone géographique de recrutement plus étendue. La mobilité est donc pour nous entrepreneurs une des conditions essentielles de l'employabilité et donc du développement économique de nos organisations.

Le PDU présenté inclut dans sa réflexion aussi bien la mobilité de « loisirs » que celle des « actifs ». De fait, pour la partie qui concerne les actifs, il identifie clairement les grands pôles économiques et les grands axes de flux. Le travail effectué sur ce PDU a d'ailleurs l'avantage de reprendre en grande partie les propositions faites par notre organisation depuis des années par nos entreprises dans les différents débats sur la mobilité.

Cependant, face à la multiplicité des projets annoncés dans ce PDU, à l'absence de priorisation et de phasage sérieux et crédible, nous **sommes légitimement très inquiets concernant la capacité de financement** de la métropole à réaliser ce PDU.

C'est pourquoi nous souhaitons que ce PDU soit pragmatique et concret.

- **Pragmatique** en priorisant et investissant sur les « Quick Win / Low Cost » (des projets réalisables à moindre coût, dans un délai court avec un gain maximum sur la mobilité).
- **Concret** parce que les solutions apportées doivent s'ancrer dans une réalité visible et mesurable du quotidien des « actifs » que nous souhaitons basculer vers l'utilisation de plus de transports en communs.

Dans cette approche, le premier sujet qui nous paraît indispensable est de **prioriser et de phaser en urgence les voies réservées au transport en commun et au covoiturage** sur l'A7, l'A50, l'A51, la RD9 dans les 2 sens de circulation.

En plus de cela, il apparaît stratégique que **les grands axes et pôles économiques** (ZIP Fos, Aix, Aubagne, Marseille est/nord) et **les portes d'entrée internationales ou métropolitaines** (Aéroport, Gare TGV, Hinterland Portuaire) fassent l'objet d'un **traitement « haut de gamme »**. Notamment par la liaison Fos Salon pour la Zip de Fos ou le sillon ferré de la vallée de l'Huveaune en prise directe avec la future LNPCA (ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur) et la gare souterraine de Marseille St Charles.

Enfin, le vote début avril par l'Assemblée Nationale en faveur de la loi visant à supprimer les vols intérieurs, en cas d'alternative en train de moins de 2h30 va avoir des répercussions majeures sur l'usage des gares TGV et plus particulièrement sur la Gare TGV de l'Arbois. **Le traitement approprié de la desserte de la Gare TGV de l'Arbois par les transports en commun est prioritaire.** Nous ne pouvons plus nous satisfaire d'un chapelet de voitures garées en bord de la RD9 au risque d'accidents corporels dont la majorité seront imputables aux entreprises puisqu'inscrits dans le trajet domicile/travail des actifs.

Si l'organisation de la mobilité autour d'un Réseau Express Métropolitain (REM) est essentielle pour les « salariés pendulaires » elle nécessite de penser et d'affiner les fréquences et les capacités aux heures de pointe. La « **massification** » de certaines liaisons à destination des **grands pôles économiques ou des entreprises** avec de grands effectifs est à réfléchir dans le cadre de la mise en place des prochains Plan Local de Mobilité (PLM) et en concertation avec les Plans de Déplacement Entreprise (PDE) déjà opérationnels.

Le maillage des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), véritables outils de mobilité en proximité, vient compléter l'efficacité du REM. Nous resterons attentifs et vigilants non seulement **sur la pertinence des emplacements** par rapport aux attentes de nos collaborateurs mais aussi sur la capacité des parkings relais rattachés à ces PEM. De plus, la **multimodalité du PEM doit être le plus large possible** et pas seulement une « gare routière » supplémentaire. De même, nous serons attentifs et force de propositions concernant **les options offertes aux actifs pour effectuer ce dernier km qui finalement conditionne l'appropriation des Transports en Commun (TC) par nos collaborateurs.**

L'intérêt porté au covoiturage trouve écho dans des pratiques déjà engagées par nos entreprises mais insuffisamment développées. L'offre métropolitaine en covoiturage est morcelée en plusieurs associations plus ou moins visibles et/ou efficaces selon les territoires. Les Plans de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) des grands pôles économiques peinent à convaincre. Le saupoudrage des financements (aides ou subvention) est de ce point de vue largement critiquable favorisant des solutions non communicantes entre elles et limitées au seul territoire du bénéficiaire de l'aide. **L'expérience**

client montre que l'accès à l'information et la facilité d'utilisation n'est pas encore complète ni assumée par la grande majorité des collaborateurs.

La centralisation, la professionnalisation et la sécurisation des solutions de covoiturage par une métropole maître d'ouvrage constituerait une première réponse à la problématique des actifs. De plus, **une fiscalité incitative** (réduction du Versement Transport) à destination des entreprises favorisant le covoiturage permettrait une appropriation plus forte de cette option par les entreprises.

Enfin l'idée d'augmenter la part modale du vélo, même si elle est louable et d'avenir, elle intéresse la mobilité de « loisirs », et nous paraît peu compatible avec la circulation des 38 t dans une ZAE sauf à y intégrer des voies sécurisées pour les vélos.

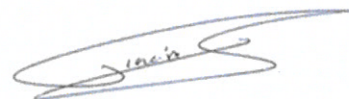
Nous voulons également rappeler ici la contribution financière des entreprises à la mobilité. 120 Md€ en 2008 et 320 Md€ en 2020, le Versement Transport dû par les entreprises métropolitaines a été multiplié quasiment par trois en douze ans. Nos collaborateurs n'ont pas vu trois fois plus de bus dans la rue. Ce constat pose la question de la part des investissements dans le budget global de la mobilité quand on sait que seul une centaine de millions d'€ peuvent être mobilisés dans les investissements mobilité par la métropole. Nous serons donc vigilants sur l'emploi de la contribution financière des entreprises et nous réclamons à ce titre une place dans la gouvernance du futur établissement public dédié à la mobilité d'Aix-Marseille-Provence tel qu'il est affiché dans le PDU.

L'inclusion des entreprises et de leurs représentants doit être étendue aux 25 PLM dont certains ont déjà vu le jour. La réalisation de ces PLM est conditionnée à l'appropriation des solutions par les acteurs économiques de la proximité. Associations de ZAE ou de commerçants, Groupements professionnels ou gros donneurs d'ordre locaux doivent faire partie du tour de table des PLM pour garantir l'expression des actifs qu'ils représentent. Si certains PLM ont déjà vu le jour et commencé à travailler, la grande majorité d'entre eux sont encore en sommeil. Nous n'avons que peu de temps pour agir avant l'asphyxie... c'est tout de suite que nous devons nous rencontrer.

Enfin, en dépit de la qualité du travail effectué qui privilégie l'étude de la mobilité secteur par secteur, il est regrettable de ne pas avoir intégré dans ce document programmatique de projets innovants, novateurs et performants sur les principaux axes (Marseille Aix, Marseille Aéroport, Aéroport Aix). Les métropoles sont en concurrence, l'économie est ouverte, nous tentons de rattraper du retard, d'autres prennent de l'avance.

Sans une mobilité efficiente il n'y a pas de développement économique.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, mes respectueuses salutations.



Philippe KORCIA