

**Madame Martine VASSAL**  
**Présidente Aix Marseille Métropole**

*Le président*

Concertation Zénibus  
Le Pharo  
58, boulevard Charles Livon  
13007 Marseille

Marseille, le 28 mars 2022

Objet : Concertation pour l'extension du BHNS ZENIBUS

Madame la Présidente,

Du 28 février 2022 au 28 mars 2022, la Métropole organise une concertation sur l'extension du ZENIBUS et le dédoublement de la ligne en deux lignes nommées ZEN A et ZEN B.

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.

C'est pourquoi nous avons contribué en mai 2021 lors de l'enquête publique concernant le PDU et nous avons évoqué plusieurs attentes notamment celles d'un PDU pragmatique et concret priorisant des projets « Quick Win/ Low Cost ». Nous avons également approuvé largement l'approche stratégique d'un Réseau Express Métropolitain (REM) couplé au maillage des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) constituant une armature propice au déploiement d'un service de transports en commun de proximité.

La réorganisation de la ligne actuel du ZENIBUS et son extension sur 2 lignes au sud vers la Zac des Florides et vers l'est à la zone commerciale de Plan de Campagne répond pleinement au déploiement de solutions de proximité articulées autour des PEM.

Ce projet connectera via la ligne « ZEN B » (extension est/ouest) le futur PEM de plan de campagne (connecté lui-même au rail grâce à la future halte ferrée attendue pour 2024) au pôle économique de Vitropole grâce aux PEM de Griffon (prévu dans le projet à horizon 2025), de Pierre Plantée (2026) et de Cap horizon (2024) et via la ligne « ZEN A » (extension nord/sud) Vitrolles et la Gare VAMP à la Zac des Florides (PEM en cours d'étude). La création de deux PEM (Griffon et Cap Horizon) ainsi que l'extension du PEM de Pierre Plantée appuient ce projet d'extension.

Le projet présenté répond également à notre attente d'une solution rapide (2025) et peu coûteuse (22 M€) permettant d'afficher des résultats concrets pour l'utilisateur.

Du point de vue de l'Upe 13, l'usage de la ligne ZEN A (Vitrolles / Plan de Campagne) même si elle adresse majoritairement une mobilité de « loisirs », offre avant tout une alternative à la voiture pour tous les actifs pendulaires entre les bassins économiques de Gardanne et de Vitrolles.

Connecté au REM par le CAR+ et le TER+, à travers le PEM de Plan de Campagne à l'est et à l'ouest avec le PEM de Cap Horizon et la gare VAMP, cette extension offrira une souplesse impossible à ce jour sur l'axe est/ouest. Cette nouvelle donne permettra notamment d'habiter Gardanne et d'aller travailler à Vitrolles en transport en commun ou encore de rejoindre indifféremment grâce au Zenibus (ZEN A) l'axe pendulaire Marseille Aix ou Marseille Vitrolles. Cette transversalité revêt une importance stratégique pour l'employabilité de nombreux actifs pour qui la voiture est devenue hors de prix. Les pendulaires sur ce barreau est/ouest seront vraisemblablement les premiers utilisateurs du PEM de Plan de Campagne.

S'agissant de l'impact environnemental du projet, outre le bénéfice du report modal de la voiture vers les transports en commun, nous avons noté qu'à cette occasion Transdev, titulaire de la délégation de service public du ZENIBUS, déploiera 22 nouveaux bus équipés au GNV (gaz naturel véhicules) d'une capacité de 103 places.

### **Les points sensibles du projet**

Nous savons que l'acculturation des actifs à l'usage des transports en commun est directement liée à la régularité de ceux-ci. La solution du transport en commun en site propre (TCSP) répond pleinement à cette exigence.

Hors, le projet présente quelques faiblesses inscrites dans le projet lui-même dont par exemple : « *Les contraintes foncières et la proximité de la voie ferrée de la ligne Pas-des-Lanciers – la Mède rendent complexes la mise en place d'une voie dédiée aux bus et de cheminements des modes actifs sur la RD9 entre le Technoparc et le canal de Marseille au Rhône.* »

S'agissant de cette garantie de régularité, la traversée des centres villes (Vitrolles, Marignane) sont, quand bien même le plus grand soin a été apporté aux études, des zones de conflits potentiels qui ne sont pas totalement sécurisées. Le ZENIBUS tel qu'il est proposé est un BHNS qui, même s'il offre un Haut Niveau de Service, se retrouvera bloqué dans certaines situations de trafic tendu telles que nous pouvons les connaître dans ce bassin de mobilité véritable pivot entre les flux nord/sud et est/ouest. Nous regrettons donc que le projet ne puisse offrir des voies dédiées aux bus sur la totalité des parcours annoncés.

La part du vélo quant à elle, et au regard du dossier présenté, est peu présente alors même que l'ambition du Plan de Mobilité métropolitain affiche l'ambition de quintupler l'usage du vélo. L'axe Vitrolles/Plan de Campagne bien qu'affiché comme « *itinéraire cyclable structurant* » sur le Plan Vélo 2024 (Plan de Mobilité) ne répond que partiellement à l'objectif affiché à savoir : « *Sécuriser et rendre confortable la pratique cycliste pour tous* ». Au regard du dossier, nous ne pouvons que regretter le choix de bandes cyclables en

ville (Marignane) qui ne sécurise pas autant qu'une piste cyclable qui, par définition, est isolée par rapport aux autres usagers.

La question du stationnement sécurisé des vélos dans des parkings gardés ou autres lieux sécurisés n'est pas affiché dans le projet. Le PEM de Pierre Plantée ne propose que 10 places sur des arceaux bien loin des objectifs tant dans la forme que sur le volume de places offertes.

Nous rappelons ici que le vélo répond en tous points à la problématique du dernier kilomètre si sensible aux actifs travaillant dans des zones d'activité.

En synthèse, rappelons tout d'abord que le projet d'extension du ZENIBUS s'inscrit dans le plan « Marseille en grand » qui vise à améliorer la mobilité sur le territoire.

Rappelons ensuite que la situation stratégique de ce bassin de mobilité travaillé par l'extension du ZENIBUS se trouve au croisement d'importants axes et infrastructures de transports : Aéroport Marseille Provence, autoroutes A7, A8 et A55, voies ferrées Marseille-Miramas et ligne de la Côte bleue, routes départementales RD9, RD 20 et RD113, ... Cette forte accessibilité a permis un développement économique et résidentiel, mais a également généré de fortes contraintes liées aux importants flux routiers. Le projet de l'extension de la ligne ZEN B du ZENIBUS (axe est/ouest) paraît simple en soi mais répond à cet enjeu de mobilité prioritaire.

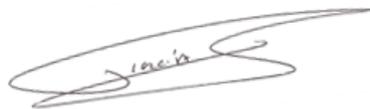
Si le choix d'un BHNS connecté à trois PEM est pertinent et que nous validons ce projet, celui-ci passe, semble-t-il, à côté de deux points essentiels :

- la régularité du temps de trajet garantie par des lignes dédiées de bout en bout, seul point garantissant le report modal des usagers de la voiture vers le transport en commun
- l'incitation au vélo par l'absence d'une piste cyclable continue gage d'une sécurisation maximum de son usage ainsi que l'absence de « services vélo » aux PEM (Abri sécurisés, location vélo électrique..)

Nous voulons enfin rappeler ici la contribution financière des entreprises à la mobilité. 120 Md€ en 2008 et 352 Md€ en 2021, le Versement Mobilité dû par les entreprises métropolitaines a été multiplié quasiment par trois en douze ans.

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

Je vous prie de recevoir, Madame la Présidente, mes respectueuses salutations.



**Philippe KORCIA**