

Compte-rendu des Ateliers Transports

23/11/2023 au CMA des Chartreux 18h-21h

INTRODUCTION

Odile Papini – discours d'ouverture

« Tout d'abord, nous remercions la mairie des 4&5 ième arrondissements de nous recevoir au CMA des Chartreux. Nous vous remercions également d'avoir répondu nombreuses et nombreux à notre invitation, mais avant d'aborder le cœur du sujet qui nous réunit ce soir, je vais rapidement rappeler ce qui a conduit à cette invitation et le contexte dans lequel elle s'inscrit.

Cet atelier est organisé par les Hirondelles, fédération des 6 associations Les amis du Printemps 9/10, Les amis du Printemps Marseillais (dans les 2&3), Citoyennes et citoyens du 4/5, Association citoyennes et citoyens du Printemps Marseillais des quartiers nord, Citoyennes et citoyens des 6&8 pour une ville plus juste, plus verte, plus démocratique, Citoyen.ne.s du Printemps Marseillais 1/7.

Ces associations se sont créées pour maintenir les liens qui se sont tissés entre les personnes engagées dans les partis de gauche ou écologistes et les citoyennes et citoyens non-encartés dans l'esprit du rassemblement inédit qui a fondé le Printemps Marseillais.

Elles ont en commun la volonté de continuer à faire vivre la dynamique de changement qu'incarne le Printemps Marseillais, d'aider les élu·es et élus à accomplir leur tâche, de veiller et contribuer à ce que le programme du Printemps Marseillais soit mis en œuvre.

Lors des rencontres du Printemps Marseillais du 11 octobre 2022 aux Danaïdes, les participantes et participants ont été nombreuses et nombreux à répondre au questionnaire et la question des transports et des mobilités a été majoritairement évoquée et mise en avant dans leurs choix.

Nous le savons tous, Marseille souffre d'un manque de transports collectifs, mais aussi de trottoirs accessibles, de rues en bon état, et de vraies pistes cyclables. Ces constats ouvrent sur des propositions pour le droit à la mobilité pour toutes et tous.

Par ailleurs, les propositions et décisions récentes de la métropole, nouvelle organisation du réseau de bus, extension de la ligne de tramway T2 vers les Catalans, fermeture du métro en semaine à 21h30 ne vont pas dans le sens de l'amélioration des transports collectifs pour les usagères et les usagers.

Aussi, pour poursuivre avec vous cette réflexion, nous vous proposons cette première réunion de l'atelier transport.

Les objectifs de l'atelier sont :

- la mise à jour du programme du Printemps Marseillais,
- la confrontation du programme avec les retours citoyens,
- l'élaboration de propositions concrètes et une communication régulière et visible sur ces propositions,
- la constitution, à terme, d'une commission transport du Printemps Marseillais avec toutes les composantes du Printemps marseillais à l'image de la commission santé existante,
- l'organisation d'actions militantes.

En effet, même si les transports relèvent de la compétence de la métropole, des actions concrètes peuvent mener à des petites victoires qui améliorent le quotidien et montrent que la mobilisation peut payer. Par exemple, l'action conjuguée des usagères et usagers avec des syndicats de la RTM ont permis d'obtenir la desserte de la place Castellane par le bus 19, alors que la métropole avait décidé que pendant les travaux de la place Castellane le bus 19 s'arrêterait au rond point du Prado.

Nous vous proposons le déroulement suivant. A la fin de l'introduction nous allons travailler sur quatre points qui reprennent exactement quatre axes du programme du Printemps Marseillais.

Atelier A : **Doublez l'offre de transport public**,

animé pour les Hirondelles par Nicolas Hue et Catherine Tardivel et pour les élu·es/élus par Jessie Linton élue à la mairie des 2&3 ième arrondissements, en charge des mobilités.

Atelier B : Revoir la tarification,

animé pour les Hirondelles par Christophe Labas-Lafitte et moi-même et pour les élues/élus par Anne Meilhac élue à la mairie des 6&8 ième arrondissements, en charge des mobilités.

Atelier C : Libérer les trottoirs et réduire l'usage de la voiture,

animé pour les Hirondelles par Annie Duranton et pour les élues/élus par Vincent Kornprobst, élu à la mairie des 4&5 ième arrondissements, en charge des mobilités.

Atelier D : Renforcer et accélérer la mise en place du plan Vélo,

animé pour les Hirondelles par Carmen Alberti et Amaury Heurtaut et pour les élues/élus Lucas Langomazino, collaborateur du groupe « Pour une Métropole du Bien Commun » de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Nous avons prévu environ 1/2 h pour chacun de ces points, et ensuite une discussion générale d'environ 1h, de façon à permettre à celles et ceux qui le souhaitent de pouvoir prendre les derniers métros à 21h30.

Le timing peut paraître court, mais nous rappelons qu'il s'agit d'un premier atelier sur les transports et mobilités qui sera suivi d'autres ateliers et que l'objectif est à terme est de constituer une commission transport/mobilité avec toutes les composantes du Printemps Marseillais comme il existe une commission santé.

Enfin, un certain nombre d'élues/élus du Printemps Marseillais se sont excusés de ne pas pouvoir participer à l'atelier, car elles et ils sont pris par d'autres réunions importantes, en particulier, Audrey Gatian, élue en mairie centrale en charge des mobilités, Leila Becard et Etienne Tabbagh élues/élus des 1&7ème arrondissements qui devaient co-animer le point D de l'atelier et nous remercions Lucas Langomazino d'avoir accepté de les remplacer. »

Didier Jau, maire du 4/5

Très heureux d'accueillir ces ateliers au sein du Centre Municipal d'Activité des Chartreux. Les CMA doivent être un lieu de vie et de discussion, et la question des transports est importante. Ces ateliers sont un point de départ. Nous pouvons juger les avancées auxquelles on a contribué, c'est un jalon de notre lutte globale pour l'amélioration de notre quotidien.

ATELIER A : DOUBLER L'OFFRE DE TRANSPORT

Nicolas Hue (Les amis du Printemps 9/10), Catherine Tardivel (CC6/8) Jessie Linton (élue 2/3)

Nicolas Hue. Pour cet atelier, nous allons repartir des points qui avaient été proposés dans la programme du PM en 2020 puis lancer le débat sur ce qui a été réalisé, ce qui n'a pas été réalisé, ce qu'on souhaiterait voir développer de manière plus pérenne. Avec comme objectif de réduire considérablement à terme la circulation dans notre ville, qui est source de carbonation trop importante. Nous souhaitons que les échanges dans cet atelier permettront d'avoir des éléments forts sur quelques points pour travailler ensuite au sein d'une future commission transports pour travailler sur le programme dans les années à venir.

Jessie Linton. Rappel des grands axes du programme du Printemps Marseillais, 2020 :

2. Doubler l'offre de transport public

Marseille a un retard considérable en matière de transport public. Le Printemps Marseillais s'engage à :

- ▶ Accélérer les projets métropolitains de prolongement :
 - ▷ De 5 stations de métro vers le Nord, le Sud et l'Est.
 - ▷ Du tramway, en évitant les doublons avec le métro, pour un développement plus intelligent.
 - ▷ Dispositif de bateau-bus à l'année sur le littoral entre Estaque et Pointe Rouge/Goudes)
- ▶ Mettre en place en 2022, avec la Région, des trains rapides et fréquents (RER) desservant toutes les gares de Marseille entre Aubagne et Aix-en-Provence d'une part, l'aéroport d'autre part, avec correspondance (métro, tram, bus rapides, vélos) à la gare de La Blancarde vers tous les secteurs de Marseille.
- ▶ Dès 2021, réserver des voies aux bus sur toutes les rues, avenues, boulevards de Marseille où cela est possible, et y renforcer la fréquence des bus devenus plus rapides et efficaces : passer ainsi à au moins 16 lignes de BHNS (Très Grand Bus) circulant de 5h à 1h du matin, dont certaines évitent le centre-ville. Le réseau Fluobus prenant le relai jusqu'à 2h en semaine et 5h le week end.
- ▶ Dès 2022, déployer des navettes électriques desservant tous les quartiers de 5h à 1h à partir de 24 pôles d'échanges multimodaux bien desservis (par train, métro, tramway et/ou BHNS).
- ▶ Dès 2021, renforcer l'offre de transports de navettes maritimes hybrides (électriques dans les ports) entre le Vieux-Port et la Pointe Rouge, L'Estaque et les terminaux ferry et croisières.

Au total, nous proposons d'augmenter de 15 % par an l'offre de transport public, soit un doublement en 6 ans. À ce doublement de l'offre, bien organisé, correspondra plus qu'un doublement de la fréquentation du réseau, soit plus de 600 000 déplacements automobiles évités chaque jour dans Marseille.

Parallèlement, la quasi-totalité du réseau de transport public sera rendue accessible aux personnes à mobilité réduite (stations de

métro, arrêts de bus, cheminements piétons...). Il s'agit aussi de rendre plus lisible, et mémorisable, le réseau de transport public marseillais.

Sur tous ces sujets la Ville de Marseille n'a pas la main en direct, ces sujets sont dans le giron de la métropole, ce qui ne veut pas dire qu'on ne mène pas cette bataille, même si malheureusement on ne décide de rien. Les adjoints que nous sommes, la plupart d'entre nous étant aussi conseillers métropolitains, faisons poids à chaque fois que c'est possible, pour essayer de contraindre la Métropole à aller dans cette direction. De Benoît Payan qui va négocier directement avec l'Etat pour forcer la Métropole à lancer les études pour un tramway vers le nord (futur tramway Belle de Mai et plus loin on l'espère), à Christian Pellicani qui se bat pour faire remettre les navettes maritimes, en passant par une bataille quotidienne avec le service de la voirie pour essayer de réduire la place de la voiture : sur chaque projet, chaque programme, chaque rue sur laquelle on travaille on demande systématiquement la libération des trottoirs, des pistes cyclables, des voies réservées aux bus, etc. C'est une bataille quotidienne, à la fois dans nos mairies de secteur et en conseil métropolitain. C'est aussi une bataille d'opinion, une bataille médiatique, qu'on mène aussi grâce à vous et avec vous, notamment la mobilisation qui se mène en ce moment contre la fermeture du métro à 21h30. On n'a pas eu de conseil métropolitain depuis que cette annonce a été faite, donc on n'a jamais pu défendre notre position dans l'hémicycle. Par contre, grâce à la mobilisation, on a quand même affiché haut et fort le fait que ça ne convenait pas, et on continue à mener la bataille.

Donc les 2 questions sur cet atelier, par rapport aux objectifs qu'on s'était fixés à l'époque du programme du PM :

-Quels sont pour vous les projets qui vous apparaissent les plus prioritaires, les plus nécessaires en vue de l'objectif de doublement de l'offre de transport public ?

-quels seraient les moyens d'y parvenir aujourd'hui ? Nous sommes en 2023, la majorité métropolitaine ne changera d'ici trois ans minimum, donc trois ans pendant lesquels on n'aura pas la main sur ces sujets-là. Mais c'est trois ans pendant lesquels on veut continuer à mener cette bataille, côté élus, mais ce qui serait intéressant serait de réfléchir ensemble sur comment s'appuyer ensemble sur les militants, les syndicats, les citoyens pour mettre plus de poids dans la mêlée et essayer de faire plier la métropole.

Prises de parole dans la salle :

- doublement du transport en commun mais par rapport à quoi ? Aujourd'hui il y a beaucoup de bus qui disparaissent, de bus fantôme, la première étape serait de demander à la métropole ou la RTM un vrai planning, et qu'on coche tout ce qui n'est pas respecté
- l'arrêt du métro à 21h30 est un véritable scandale, donc depuis le 23 octobre nous oeuvrons à l'aide de pétitions, auprès des usagers à faire prendre conscience de ce qui se passe, et nous les associations, les élus, essayons de trouver des solutions. Aujourd'hui il y a quelques avancées. Mais il n'y a pas que les pétitions, il y a d'autres choses à faire
- Rappel du programme c'est très important de le faire, mais aujourd'hui il faut travailler sur l'actualisation du programme, notamment tout le travail sur la gratuité des transports qui avait été engagé. On n'ose même plus en parler car on est pris dans une nasse de réduction des moyens mis à disposition par la métropole. Mais je crois qu'il y a des mobilisations à organiser inter-secteurs. Par exemple la réforme du réseau de bus, moi je veux bien qu'on parle de doubler l'offre, nous on est toujours pour. Mais on constate que ce qu'ils nous proposent pour le nouveau réseau de bus (dans le 1/7) est articulé avec un mauvais métro, un mauvais tramway (qui peut être un bon outil de transport selon les endroits). Mais avec ce tramway qui va vers la place du 4 septembre, doublé avec la réforme des bus, on va avoir un couvre-feu sur toutes les collines du secteur. Aujourd'hui, à 20h30 il n'y a plus de 55, il y a certains bus qui n'existeront plus demain. Mais aujourd'hui il y a une dégradation de la desserte des bus au quotidien. Donc de fait, on a à améliorer et actualiser le programme, il faut faire rêver les gens mais aussi les mobiliser. Pour l'offre de transport il faut vraiment aller au carton contre la métropole. Dans le 7^{ème}, les copains qui sont de sensibilité verte par exemple, sont persuadés que c'est une erreur d'être contre le tramway de Mme Vassal (Préfecture- 4 septembre). Mais ce n'est pas un problème d'outil, c'est que le tramway n'est pas adapté à notre quartier, mais surtout, c'est qu'elle en a fait un cheval de bataille au détriment des autres tramways. Il faut en parler et creuser la question.
- La question du métro. La configuration de Marseille, c'est tout en longueur. Si on veut que tous les marseillais aient droit au déplacement et à la mobilité, il faut commencer par ceux qui sont le plus loin. Ceux qui sont le plus loin, aujourd'hui ils n'ont pas les moyens de se déplacer correctement vers le centre-ville. C'est la raison pour laquelle on se bat pour le prolongement du métro jusqu'à l'Hôpital Nord. Si on ne veut plus que les voitures rentrent dans Marseille, il faut les empêcher de rentrer. Et pour ça il faut qu'il y ait au moins des transports. Comment c'est possible que le 2^{ème} Centre Hospitalier Régional ne puisse pas être relié directement au centre-ville ? Hôpital Nord, c'est beaucoup de personnel, les urgences, la maternité de catégorie 3 (la plus élevée), il y a le Centre Hospitalier Edouard Toulouse à côté, l'école d'infirmières, les cités, les quartiers environnants. Mais à la place du métro, on nous propose dans le cadre du désenclavement voulu par Mr Macron, un projet de tramway qui ne tient pas la route, parce que les voies ne sont pas adaptées. Le tramway peut être un bon outil, encore faut-il ne pas casser tout le quartier, et détourner la circulation sur d'autres voies. Ils nous proposent un tramway jusqu'à St Antoine, (mais il ne pourra pas y aller), et un téléphérique pour aller jusqu'à Hôpital Nord...il ne manque plus que les canons à neige... Les élus de Marseille doivent porter ce combat. Audrey Gatian l'a fait, mais pas tout le monde. Il ne faudrait pas qu'elle soit seule.
- J'ai fait campagne dans le 9/10 mais je suis dans le 4^{ème}. J'ai grandi à Aubagne, je suis assez proche du collectif pour la gratuité. Ok pour le doublement des transports, mais quid de la qualité des transports ? Quand on entend parler de RER métropolitain, (je suis usager du TER Aubagne-Marseille depuis 30 ans), qui va être en capacité de gérer ces lignes de RER métropolitain qu'on nous annonce ? Et sur Marseille, avant de parler du doublement des lignes, il faudrait déjà des lignes qui passent à l'heure. Des bus qui ne passent pas soit avec 10 min d'avance ou de retard, ou qui ne passent jamais. La question de la RTM, qui est l'exploitant, avec la Métropole qui est le donneur d'ordre, est vraiment à mettre au cœur des sujets à étudier.
- France Nature environnement. Les usagers, les élus de la Ville se battent contre la métropole, il faut le faire. Parallèlement, si on veut obtenir peut-être des résultats sur le court-terme, il y a matière à essayer de travailler en commun avec la métropole sur certains sujets. Ma proposition : c'est un deal à trouver sur certains axes, certaines lignes de bus : on met le paquet sur par exemple la

verbalisation, sur l'affectation des voies réservées, et vous métropole vous mettez le paquet sur l'augmentation de l'offre et de la qualité de service. Sur la question du RER, on n'aura pas de métro à St Antoine demain matin, peut-être jamais. Par contre on a des trains. Ces trains ne fonctionnent pas correctement aujourd'hui. Mais parler de RER c'est parler d'un autre mode d'exploitation, c'est le train, pas forcément d'un autre exploitant. Mais d'une autre façon de travailler, avec des règles différentes qui permettent d'avoir une fiabilité et un accès très rapide aux quartiers Nord. En 10 min vous pouvez être à St André, à St Antoine, à l'Estaque. C'est une façon de pallier à la carence des transports collectifs. Ce doublement, ou au moins une augmentation substantielle de l'offre, il faut essayer de l'obtenir par la négociation, la pression des services de l'état, le préfet, un certain nombre de parlementaires sensibles à ces arguments. Pousser métropole et Région (il n'y a pas que la métropole qui traîne des pieds), dans une opposition qui se veut aussi constructive si on veut des résultats sur le court terme.

- Merci pour l'organisation de ces ateliers dont on avait bien besoin. Toutes les interventions pointent les difficultés innombrables qu'on a dans le domaine des transports. On s'épuise tous à trouver des solutions pour tel quartier, pour telle ligne de bus, métro, tramway, etc, et on voit bien qu'on se pose des questions à tous les niveaux. Toutes sortes de questions pour lesquelles on trouve rarement des réponses. Le bilan qu'on a réussi à avoir sur les trois premières années de mandat : positionner très fort le tramway dans les quartiers nord ; on a réussi à libérer plein de trottoirs dans le 4/5, et dans certains secteurs du 2/3, du 6/8, etc. Maintenant, si on veut doubler l'offre de transport en commun, c'est pas en se chamaillant sur métro vs tramway, etc... dans tous les cas il faut de l'argent. Pendant six réunions thématiques organisées par La métropole, les élus ont été formés, via un cabinet spécialisé, sur comment sont financés les transports. Il manque beaucoup d'argent dans cette métropole. Il y a de l'argent pour poser des rails, construire des quais, acheter des tramways et des métros (budget d'investissement), et après il y a des budgets pour embaucher des chauffeurs et mettre de la fréquence (budget de fonctionnement).
- A la commission transport de la Métropole, les élus PM qui y siègent ont formulé des propositions sur le développement des transports collectifs. Première proposition : que le tramway ne s'arrête pas à La Castellane mais qu'il continue jusqu'à la Gare de St Antoine et jusqu'à l'Hôpital Nord ; proposition qui a été reprise et acceptée par tous mais déjà il faut engager les études pour voir par où on passe. 2^{ème} proposition : la région PACA a engagé son projet d'électrification frugale jusqu'à St Antoine, nous notre proposition c'est que l'électrification englobe la gare de St Antoine. Car si elle est électrifiée, la correspondance peut se faire avec les tramways d'une part, et deuxièmement ça veut dire qu'on peut faire circuler rapidement des matériels capacitaires à 2 étages pour faire transporter beaucoup de monde, permettant une ébauche de RER marseillais. Ce sont des propositions que l'on fait et qui avancent. Sur les questions d'argent, une anecdote : après avoir dit à Mme Pila qu'elle pouvait faire des demandes pour acheter des bus dans le cadre du Plan de Relance, réponse de Mme Pila : si on veut des bus à la RTM on a de l'argent, on peut les acheter, pas besoin de demander de l'argent.
- Question concernant le tramway de la Belle de Mai : il y a une vive inquiétude dans le quartier de la Belle de Mai sur ce tramway, parce que le trajet actuel, d'après les informations qu'ont les habitants, conduirait à la démolition d'un nombre important de bâtiments dans lesquels vivent des gens. Il n'y a eu aucune réunion des habitants sur ce sujet, il y a une véritable anxiété. Est-ce que vous avez des informations ou des précisions sur les conditions dans lesquelles un premier tracé va être discuté avec ses incidences pour ses habitants ?

Réponse concernant le tracé du tramway BDM (Jessie) : il n'y a pas eu de réunion publique animée par la métropole qui a la maîtrise d'ouvrage, mais par contre la mairie du secteur 2/3 en a organisé une ou deux à la Belle de Mai pour commencer à répondre aux inquiétudes. Il y a effectivement bisbille sur le tracé. La métropole nous avait proposé deux tracés à l'origine : 1 tracé souterrain qui passait sous la caserne du Muy entre autres, et qui ressortait place Cadenat, avec un surcoût infini et une durée de travaux qui était rallongée de 10 ans, et une autre solution en surface, avec un tracé qui est à l'étude en ce moment, qui est en gros Bd National-Rue Loubon. On a donc évidemment validé ce tracé-là, car en dehors du fait que ça coûtait moins cher et que ça allait plus vite, ça nous intéressait plus particulièrement aussi car ça permettait de s'enfoncer plus profondément dans le quartier et de desservir une partie de St Mauront, de la Butte, et on a trouvé que ce tramway était bien plus utile à cet endroit-là plutôt que de desservir uniquement la caserne

de Muy et la Friche de la Belle de Mai. On a donc fait ce choix-là. Après ça, la métropole nous a sorti des études en disant voilà vous avez choisi ce tracé, mais du coup il va falloir raser la moitié du quartier. Depuis, on est aux côtés des habitants et on martèle leurs inquiétudes par rapport aux tracés qui sont envisagés. Si ça se passe, il va falloir reloger des centaines de personnes, et on connaît l'état du logement à Marseille, ça n'est pas une bonne nouvelle. Par ailleurs, ça va toucher aussi des commerces qui sont là depuis longtemps et auxquels beaucoup d'habitants sont attachés. Maintenant, la bataille se cache dans les détails, puisqu'effectivement le tracé a priori on ne reviendra pas dessus, il n'y a pas d'autre accès possible. Par contre il y a d'autres solutions techniques pour construire un tramway à cet endroit-là en cassant beaucoup moins. Pour l'instant la métropole ne veut pas en entendre parler et nous répond des arguments techniques, nous on s'est renseigné auprès d'autres villes, et en fait c'est possible, ça va peut-être coûter un peu plus cher, ça ne sera pas beaucoup plus long. Du coup la bataille aujourd'hui elle est dans ces détails-là. Ce tramway est important pour le 2/3 et pour tout Marseille

ATELIER B : REVOIR LA TARIFICATION

Anne Meilhac (élue 6/8) et Christophe Labas-Lafite (Le conseil local du PM 15/16) et Odile Papini (CC 6/8)

Quizz

Un mot pour qualifier les transports publics à Marseille ?

Combien de tarifs différents à la RTM ? Il existe 179 tarifs différents à la RTM. Ce grand nombre de tarifs décourage beaucoup de gens de s'abonner.

Combien la RTM a-t-elle d'abonnés ? en 2022 : 120 000 ; en 2023 : 93 000 (en comparaison, la régie Lyonnaise de transports a 500 000 abonnés !).

Combien la RTM a-t-elle d'abonnés solidaires ? 66 000

Comparatifs de différentes métropoles

nombre de lignes

	Paris	Marseille	Lyon	Toulouse
Métro	14	2	4	2 + 1
Tramway	12	3	7	3
Bus	179	93	136	61

nombre d'abonnés

Paris	Marseille	Lyon	Toulouse
> 2 500 000	133 043	500 000	?

coût au km

Moyenne française	Marseille
6 €	8,60 €

es

Tarifs

Comparatif tarifs

Abonnements : **Adultes**

M : Mensuel, T : Ticket

Marseille		Lyon		Toulouse	
26-64 ans Plein tarif	M : 40	26-64 ans Plein tarif	M : 69,40	26-64 ans Plein tarif	M : 56
Parent Famille nombreuse	-20% T	Parent Famille nombreuse	M : 48,50	Parent Famille nombreuse	10 T : 11
militaire grade < aspirant	-20% T				

Tarifs solidaires

Comparatif tarifs

Abonnements : **Solidaires réduits**

M : Mensuel

Marseille		Lyon		Toulouse	
40 941		94 000			
demandeur d'emploi non indemnisé (Metropole) Invalidité > 80%	M : 20 M : 30	demandeur d'emploi CMUC CSS, AME protection temporaire	M : 10	demandeur d'emploi AME PNR	N1 M : 28 N2 M : 17,20 N3 M : 11,60

Revenu mensuel : R

N1 : R > 2768 € N2 : 1384 € < R < 2768 € N3 : 972 € < R < 1384 € N4 : R < 972 €

Indemnité journalière

N1 : I > 94 € N2 : 47,01 € < I < 94 € N3 : 27 € < I < 47 € N4 : I < 27 €

Comparatif tarifs

Abonnements : **Solidaires gratuits**

M : Mensuel

Marseille		Lyon		Toulouse	
66 000		72 000			
demandeur d'emploi non imposable mutilé du travail RSA aveugle civil		RSA AAH,invalidité ASPA, malvoyant demandeur d'asile demandeur titre de séjour Contrat Jeune Garantie Jeune RSJ		demandeur d'emploi PMR, AME demandeur d'asile protection temporaire	N4

N4 : R < 972 €

Tarifs jeunes

Comparatif tarifs

Abonnements : **Jeunes**

M : Mensuel

Marseille		Lyon		Toulouse	
6-10 ans	M : 9,20	4-10 ans	M : 10	4-10 ans	M : 11,60
11-16 ans scolaire	M : 18,30	11-17 ans	M : 24,30	11-19 ans non boursier	M : 13,10
11-16 ans Fam. nomb.	M : 14,60	18-25 ans	M : 25	11-19 ans boursier	M : 11,60
11-16 ans AME, CSS	M : 9,20	26-27 ans	M : 25	20-25 ans	M : 17,10
17-25 ans scolaire/étudiant	M : 18,30	11-27 ans boursier	M : 10	20-25 ans étudiant	M : 13,10
17-25 ans Fam. nomb.	M : 14,60			20-25 ans étudiant boursier	M : 11,60
17-25 ans AME/CSS	M : 9,20				

Tarifs seniors

Comparatif tarifs

Abonnements : Seniors		M : Mensuel	
Marseille	Lyon	Toulouse	
> 65 ans M : 20	Retraité 60-64 ans > 65 ans M : 34,70 solidaire réduit non impo. > 65 ans non impo. retraité > 60 ans ancien combat. > 65 ans veuve ancien combat. > 65 ans M : 10	Retraité 60-64 ans > 65 ans N1 M : 28 N2 M : 17,20 N3 M : 11,60	

Revenu mensuel : R

N1 : R > 2768 € N2 : 1384 € < R < 2768 € N3 : 972 € < R < 1384 € N4 : R < 972 €

Comparatif tarifs

Abonnements : Seniors solidaires gratuits		
Marseille	Lyon	Toulouse
solidaire gratuit > 65 ans non impos. ancien combat. > 75 ans	solidaire gratuit mutilé de guerre > 65 ans mutilé du travail > 65 ans	solidaire gratuit N4

N4 : R < 972 €

Faire évoluer vers quel système ?

- Simplifier la grille tarifaire ?
- Baisser les tarifs pour tous ?
- Baisser les tarifs pour les publics fragiles ?
- Baisser les tarifs pour les publics jeunes ?
- Augmenter l'offre ?

Comment financer ? Nous pensons qu'il faut aller vers la gratuité, et il faut commencer par aller vers des tarifs réduits, des tarifs gratuits pour certaines catégories, mais comment faire ?

Avec quel financement ?

Versement Mobilité des entreprises
% de la masse salariale des entreprises > 11 salariés

Paris	Marseille
3 %	2%

Des possibilités existent :

augmenter le plafond du Versement Mobilité des entreprises ?

Anne Meilhac : Le versement mobilité est de 3% (3% de la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés) à Paris alors qu'il n'est que de 2% à Marseille et dans le reste de la France. Il y a une injustice territoriale monstrueuse qui fait que toute la France est à 2%, et Paris est à 3%. Et ce prélèvement a même été augmenté à 3.25% à Paris le mois dernier, concomitamment avec une augmentation des tarifs. La tendance de l'histoire, ce n'est pas la baisse des tarifs, mais la hausse.

Le travail fait sur la simplification et la baisse des tarifs de la RTM peut faire l'objet d'un groupe de travail à part entière au sein de la commission transport. Il va falloir concrétiser par des propositions suffisamment fortes pour qu'on puisse les médiatiser. Mais travailler sur les tarifs, ça ne va pas suffire. Les gens ont besoin de transports de tôt le matin à tard le soir pour se déplacer, avec une bonne fréquence.

L'exemple de Lyon : de plus en plus d'abonnés, de moins en moins de circulation automobile, des nouvelles stations de métro, comment font-ils ? Ils ont le même taux de versement mobilité, mais c'est une ville un peu plus riche, le versement transport rapporte plus. Ils ont 11 lignes de tram.

A Marseille il nous faut et des métros et des trams, et vite !

Aujourd'hui au Sénat, dépôt d'un amendement pour passer le versement transport de 2 à 3% pour Marseille. Pour un groupe de travail versement mobilité au sein de la commission transport. Pour faire du lobbying, transformer en mots ce que tout le monde comprend, cette injustice qui fait qu'ici c'est 2 et à Paris c'est 3, tout le monde peut le comprendre.

Les visuels : Marseille, transports en commun, l'urgence ! A diffuser sur les réseaux sociaux.

Si on passe de 2 à 3%, c'est 1 ligne de tram/an, soit beaucoup plus de chauffeurs, de véhicules pour augmenter le cadencement. Ca peut être les deux, on peut financer les installations et l'exploitation.

Prises de parole dans la salle :

- Association se déplacer en Liberté (Aubagne) et aussi syndicat retraités CGT, qui défendent la gratuité des transports. La gratuité aujourd'hui, c'est 38 réseaux de communes ou regroupement de communes, soit 2 millions de personnes qui bénéficient déjà de la gratuité. A Montpellier c'est le 21 décembre qu'ils le mettent en place. Ici, on a un exemple sur la métropole, c'est Aubagne. Quand la gratuité a été mise en place à Aubagne, on est passé de 2 millions de trajets à 6 millions. Le pouvoir d'achat par ménage en moyenne a augmenté de 60€, et les incivilités ont complètement cessé par rapport au paiement des tickets. C'est le versement transport qui a financé la gratuité. Aujourd'hui, les chiffres qu'on a, c'est que l'augmentation de 2 à 3% du versement transport apporterait 150 millions chaque année. Ce que rapporte la billetterie aujourd'hui, c'est 120 millions. Donc cette augmentation du versement transport peut financer la gratuité. Ce qui est important, c'est que on est dans une situation où il y a énormément de pauvreté à Marseille, la gratuité à Marseille serait quelque chose de fort. Cette gratuité existait avant pour les retraités. Quand on prend en compte les questions environnementales, si on veut augmenter la fréquentation il faut une incitation forte. Avec la mise en place des ZFE, c'est 20% des voitures qui ne pourront plus circuler, il faut en tenir compte.
- Pour la mise en place des RER métropolitains, si on ne veut pas que ça reste une simple annonce du Président de la République, les élus locaux doivent s'en mêler, voir la tribune qui est en train de circuler au niveau des parlementaires progressistes, lancée par Marina Mesure députée européenne, on doit essayer de porter le plus possible ces choses-là.
- Nous sommes disponibles pour travailler ensemble, nous avons fait une déclaration ce matin nous vous la transmettrons. Nous ne voyons pas comment Le Printemps Marseillais ne pourrait pas porter cette question-là alors qu'aujourd'hui ça se développe un peu partout, c'est aussi une tendance qui monte.
-
- Pour info, pour un budget de 635 millions d'euros, la billetterie c'est seulement 120 millions, soit seulement 18%. Le maire de Niort disait que pour que la gratuité fonctionne (dans une petite ville) il faut que la billetterie soit de 10 à 12% du budget global.
- FNE. On commence à avoir du recul sur la gratuité, et Dunkerque est le plus gros exemple récent, la gratuité s'est accompagnée d'une refonte du réseau, des bus en site propre, et d'énormément de communication. L'ensemble a fait mouche, avec augmentation de 50, 70, jusqu'à 100% de fréquentation sur le coup (autrement dit la croissance qu'on aurait peut-être autrement s'est faite d'un seul coup). Mais pour autant, on n'enlève pas de voitures grâce à la gratuité. Si on cherche une action qui est en faveur du transfert modal, avec amélioration de la qualité de vie, etc, malheureusement la gratuité ça n'est pas la bonne action. Si on cherche une solution par rapport à la facilité d'usage, par rapport à la liberté, par rapport à une moindre conflictualité, ça marche bien ; ça s'est confirmé à Dunkerque, ça commence à se confirmer à Montpellier. Il y a des points sur lesquels la gratuité fonctionne, sur d'autres points non.
- Il faut se demander à qui profite la gratuité, à qui on fait « plaisir » : aujourd'hui les abonnements travail sont remboursés par les employeurs à 50%, voire 75% maintenant pour la fonction publique. Avec la gratuité on fait un cadeau aussi aux entreprises. Les employeurs sont aujourd'hui braqués contre l'augmentation du versement mobilité, donc la partie n'est pas gagnée, les employeurs sont à fond contre. Si ça a marché en Ile-de-France, c'est que parallèlement à l'augmentation du versement transport, il y a eu une augmentation des tarifs, c'est-à-dire que l'on est resté à équicontribution des différentes parties : tel % payé par les entreprises, tel % payé par les collectivités, et tel % payé par les usagers. Si on veut obtenir une augmentation du versement mobilité, parcequ'il le faut, à la condition que les collectivités remettent aussi au pot, et les citoyens aussi. Ce qui n'empêche absolument pas ce qui a été dit sur la simplification de la tarification, la baisse des tarifs pour les personnes les plus vulnérables. Aujourd'hui c'est un débat, mais est-ce le seul débat à mener ?
- La question des Trolley-bus, qui étaient avant bien présents sur le territoire. Beaucoup moins coûteux, propres, et au niveau des installations au sol notamment étaient plus simples. Pourquoi ne

plus en parler aujourd'hui ?

Réponse de A Meilhac : effectivement dans le 7^{ème} il y a une demande de retour du Trolley-bus qui avant irriguait les collines. Il n'est pas impossible que parmi les projets de tramway de M Vassal, certains se muent en trolley-bus (corniche) ? Le désavantage du trolley c'est un problème de capacité et de coût de personnel. Pour faire baisser le coût passager il faut des véhicules de grande capacité. La métropole est dans une situation financière catastrophique, et en plus on est en train de perdre des aides. Incapables de financer plus de chauffeurs en ce moment, et en plus on est en train de faire perdre des fonds d'aide par dizaines de millions d'euros, il y a une toute une série de mécanismes, des dominos qui s'ajoutent les uns aux autres, qui font que la métropole est dans un état catastrophique. Il faut aussi changer les choses de ce côté-là. Article de presse : 4 présidents de métropoles (Paris, Nantes, Toulouse et Lyon), qui font une tribune commune, en demandant le versement transport de Paris. La demande d'augmentation du versement transport est de nouveau en débat au parlement, ce qui change cette année c'est que Martine Vassal et Christian Estrosi sont venir grossir les rangs de ceux qui demandent l'augmentation. Ça vaut donc la peine qu'il y ait une mobilisation d'ampleur pour pousser dans ce sens.

- C Pellicani : le groupe dans lequel j'ai siégé pendant des années à la Métropole avait demandé que le versement transport soit au même niveau qu'à Paris, et aujourd'hui, notre groupe actuel, Printemps Marseillais, a demandé de nouveau, dans ses interventions, que la Métropole se positionne sur ce débat-là. Si elle bouge aujourd'hui Mme Vassal, c'est aussi parce que les élus de la métropole n'ont jamais arrêté de pousser.

Sur le fond du problème, on avait écrit « tendre vers la gratuité », parce qu'on était parti du principe que Aubagne était en avance sur nous, et que d'un seul coup on ne pouvait pas passer de tout à rien à Marseille. On avait écrit que si on était élus, on allait mettre en place des mesures pour tendre vers la gratuité. Quand on fait de la politique, il faut faire des choix. Si le choix, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, de particules, pour faciliter la vie des gens, faciliter les mobilités, si les transports c'est une priorité, alors il faut faire le choix de politiques publiques coûteuses. Le versement transport, c'est un objectif mais pas le seul. Quand on dit qu'il y a la part de l'état, des collectivités locales, le versement transport, les usagers, etc.. En fait le contribuable paye déjà dans ses impôts la part de l'état, et il paye aussi en tant qu'usager. Si on veut mener une politique publique sociale, si on veut tendre vers la gratuité, il faut réorienter nos dépenses. Et quand on connaît le budget de la métropole, ils sont capables de dépenser de l'argent, comme financer le circuit Paul Ricard, de financer des tas de choses... on devrait recentrer ce budget.

ATELIER 3 : LIBERER LES TROTTOIRS, REDUIRE L'USAGE DE LA VOITURE

ANIMATEURS : Annie Duranton pour les associations, Vincent Kornpbros, élu

Pour rappel, la voirie est gérée par la Métropole.

Le 01/01/23 un conseiller métropolitain délégué à la voirie a été nommé, c'est le représentant Mairie pour la Métropole. Son rôle est de faire remonter les projets voirie. Il y a un budget, mais le représentant de la mairie n'a pas la signature. (*Voir plus bas : L'enveloppe...*).

Pour les élus c'est un combat quotidien, la Mairie de secteur a 2 enveloppes dont une pour les grosses réparations. Par exemple, pour le 4/5 en ce qui concerne le bitume (qui entre dans le cadre des Grosses réparations) la métropole est compétente pour la chaussée et la mairie pour le trottoir !

Une autre analyse consisterait à avoir une vision globale cela impliquerait d'associer la libération des trottoirs. Il n'y a jamais une analyse rue par rue...

L'enveloppe allouée est déjà insuffisante et il faut ensuite regarder ce qui est fait par rapport à ce qui était prévu. En effet, seulement 10% ou 20% de ce qui est prévu est réellement exécuté.

Trottoirs : Déjà la marche est souvent difficile c'est ce qui ressort des enquêtes réalisées sur le sujet. La loi depuis 2006 veut qu'il reste au moins 1,40 mètre libre de tout mobilier.

Il faudrait: -repenser les revêtements

-repenser le mobilier urbain, qui prend souvent beaucoup trop de place

-empêcher les voitures à cheval chaussée/trottoir ce qui implique du stationnement payant et en dehors des trottoirs. 40% des voitures stationnées sur les trottoirs sont utilisées une fois par mois (fin 2026, interdiction des voitures sur les trottoirs).

Les alternatives pour le stationnement sont les parkings souterrains.

Sur la verbalisation, les ZOE véhicules qui effectuent la verbalisation automatique ne s'occupent pas du stationnement anarchique (carrefours, devant les commerces....) mais seulement des infractions au stationnement payant

- revoir l'occupation de l'espace public par les commerces (terrasses)

- apprendre et développer le cheminement piétons aux enfants (multiplier le Pédibus)

- envisager des actions communes avec les cyclistes

- multiplier les ZTL

- arrêter les pistes cyclables ou bandes sur les trottoirs

- limiter les voitures ventouses dans le centre-ville (environ 4/10) alors qu'il y a des places libres dans les parkings

Question de la salle : Pourquoi la Police ne verbalise pas ? C'est contre-productif pour l'image du PM

Les élus relativisent, il y a un Groupement de partenaires Opérationnels (GPO, ex CSA Conseil de sécurité d'arrondissement) qui se réunit tous les 15 jours, constitué de commerçants fonctionnaires, élus, et où toutes les demandes sont traitées.

Il faudrait que le stationnement soit rendu impossible comme la rue de la République.

Comment gérer les livraisons à domicile qui sont en augmentation constante ?

La carte scolaire qui pourrait éviter les accompagnements à l'école, et favoriser le Pédibus.

Mais, les écoles privées ne sont pas soumises à la carte scolaire ce qui entraîne plus de déplacements en voiture car les enfants sont parfois inscrits sur des écoles loin de leur domicile.

ATELIER 4 : RENFORCER LA MISE EN PLACE DU PLAN VELO

ANIMATEURS / Carmen Alberti et Amaury Heurtaut pour les associations et Lucas Langomazino, élu métropolitain.

Constat : la part de déplacement en vélo correspond à 1,2% des déplacements de la Métropole et l'aménagement de pistes cyclables n'est que de 0,20 mètre par personne, contre 0.45m dans la plupart des autres métropoles. Marseille est dernière du baromètre Ville/Vélo. Les aménagements sont très insuffisants : les pistes cyclables sur les trottoirs ne sont pas acceptables. Les associations « Vélos » estiment la sécurité insuffisante. Un intervenant demande la généralisation du 30km/heure dans certains secteurs. Il y a un manque criant de vélos.

Un Plan Vélo devrait permettre d'atteindre d'ici 2024 :

- 8 lignes vélo qui maillent le territoire, à savoir 88km en 2024 (et 130 km en 2030)

- une offre de stationnement et de location bien supérieure à l'offre actuelle

Seulement, 35 km ont été réalisés à ce jour, il y a 2 ans de retard sur les annonces faites par la Métropole qui a déjà été condamnée 10 fois sur le sujet. La Métropole ne consomme pas la totalité des budgets.

Il y aura du retard sur les pistes cyclables prévues pour les JO, ainsi que sur les places de stationnement prévues et les 4000 vélos en libre-service (très en dessous d'autres grandes villes).

La Ville a fait voter un plan Vélo en 2020 avec l'annonce de « vraies » pistes cyclables, autres que sur les trottoirs... et un véritable maillage sur tous les quartiers.

Question de la salle : Pourquoi y-a-t-il si peu de vélos électriques et pourquoi une telle différence de tarif d'abonnement mensuel entre le vélo électrique qui revient 6 euros par mois alors que le vélo musculaire coutait 5 euros par an?

A certains endroits de la ville , on ne peut pas agrandir les trottoirs, déjà dans certaines rues, c'est compliqué pour faire passer les transports en commun...

On sait que réduire l'usage de la voiture sera douloureux, déjà, l'objectif est de limiter les rues du centre-ville à 30 km/h et verbaliser les contrevenants pour financer les modes de transport doux

Anna Meilhac élue du 6/8 : Pour partager l'espace public, il y a la possibilité de mettre les voies en sens unique, ce qui permet de libérer de l'espace pour piétons et vélos. En discutant avec les commerçants et habitants, après des premières réactions plutôt hostiles, on peut avoir un débat rationnel qui tient compte des intérêts économiques des commerçants, et on peut y arriver car c'est aussi dans leur intérêt, car il y a la possibilité de conserver des places de parking dans la rue proches de leurs commerces.

Réduire la largeur de la chaussée aussi c'est faisable à beaucoup d'endroits.

Réduire la vitesse à 30 km/h, ça se discute, c'est une grande ville il faudrait un groupe de travail sur cette question.

Si 1 personne sur 10 lâche la voiture à Marseille, on s'en sort ; ce qui permet aux personnes qui ont absolument besoin de leur voiture de l'utiliser. il y a de nombreuses petites batailles du quotidien à mener. Elle rappelle que sur le budget Voirie (déjà minable au départ) annoncé, 40 % seulement a été consommée. Dans le 6/8, une lettre Voirie (comme ce qui a été fait dans le 1/7) a été éditée pour informer les habitants de ce qui est programmé, ils pourront ainsi essayer de se défendre si ce n'est pas réalisé...si vous êtes intéressés par la voirie, venez dans le groupe de travail voirie.

Il n'y a pas assez de vélos car ils sont trop fragiles, donc ils cassent facilement et vont en réparation. La métropole accuse la Ville de ne pas assez surveiller les vélos, souvent mal utilisés. Mais le système d'accroche est fragile, il y a aussi la possibilité de monter debout à l'arrière sur les systèmes d'accroche, ce qui détériore forcément les vélos aussi. On demande à ce que ces vélos soient changés. Il va y avoir une faillite de ce système, la métropole applique des pénalités financières à leur prestataire.

Discussion générale

Odile Papini : c'est une première réunion sur les transports, il y en aura d'autres. Le but est de construire une commission transport, pour continuer à travailler sur les différents points, et que sur chacun on puisse avoir quelques propositions concrètes, et qu'à partir de ces propositions on élabore d'autres réflexions, qu'on communique dessus et qu'on aille vers des actions militantes aussi.

Par exemple, il y a cette première action concrète contre la fermeture des métros à 21h30, organisée par le Comité des Usagers des Transports Marseillais, auquel beaucoup des adhérents de nos associations (Hirondelles) participent. C'est une pétition auprès de la Métropole pour demander à être reçus par la Métropole pour avoir des informations. C'est une première pétition, c'est important qu'un grand nombre de personnes la signent, car si la Métropole ne reçoit toujours pas le Comité on pourra le leur rappeler.

A la suite de la réunion des Danaïdes qui a eu lieu l'année dernière, qui a réuni 300 à 400 personnes, quand on a demandé aux personnes présentes quels sujets ils voulaient qu'on traite en priorité avec eux, nous et les élus, il n'y avait pas que les transports, il y avait aussi en deuxième le logement, et en troisième les écoles. Donc des réunions comme celle-ci ce soir, sur le thème du logement et sur le thème des écoles, auront aussi lieu. Et là on aura des prérogatives un peu plus municipales.

Interventions dans la salle

Association se déplacer en liberté : notre association est prête à venir travailler dans votre groupe de travail concernant la tarification des transports. Pour revenir sur le report modal de la voiture. Une interview est sortie cette semaine du maire de Dunkerque. « On était une des villes de France où la part modale de la voiture était la plus forte, mais avec la gratuité les comportements ont vraiment changé. On a fait réaliser une enquête par un laboratoire indépendant : la moitié des nouveaux usagers vient de la voiture et le phénomène s'amplifie, et plus de 10% de ces nouveaux usagers ont vendu leur 2^{ème} voiture ».

Notre association rajoute à la proposition qu'on voulait vous faire concernant la possibilité de financer les transports : c'est de récupérer en Régie toutes les Délégations de Service Public, notamment le Tunnel Prado Carénage par exemple, et ensuite tous les parkings payants : au lieu de distribuer des dividendes à tire-larigot, cet argent-là doit être remis dans les transports.

J'ai bien compris que la Métropole couvrait Marseille et Aix. Mais j'ai une carte de transport à Marseille, je vais souvent à Aix mais je ne peux pas l'utiliser. Ça serait bien mais je ne sais pas si techniquement c'est possible.

Prix du billet Aix-Marseille 7.00€ ! Et même 7.5€ en prenant le ticket dans le bus si les distributeurs ne fonctionnent pas (En Bretagne, on fait Paimpol-Saint Brieuc pour 1.5€...)

On n'est pas exclusivement utilisateurs de voiture, de transports en communs ou de vélo. On est tous un peu utilisateurs de tout. On ne va pas avoir du jour au lendemain des transports pour aller partout. Alors comment on peut faciliter la transition, avec des parkings relais à créer ou qui existent (les parkings de la RTM pour les abonnés sont vides le week-end, les parkings des entreprises, ...). Pour ceux qui habitent un peu loin on peut combiner plusieurs modes de transport, en se garant dans les parkings et en utilisant les transports en commun pour rentrer dans la ville.

Proposition : faire un groupe de travail stationnement/parking relais.

Marseille est congestionné par les voitures. Quand on dit moins de voitures, ça ne veut pas dire plus du tout de voitures, mais ça veut dire, pour ceux qui ont vraiment besoin d'une voiture, de la place pour que eux puissent la prendre, et enlever toutes voitures inutiles.

Un intervenant constate que Marseille est congestionnée par trop de voitures, des « mauvaises » voitures.

Jean-Pierre Rolland, élu du 4/5, évoque le projet de requalification de la place Sébastopol: les commerçants étaient vent debout contre le stationnement payant. Mais depuis l'application de cette mesure, ils ont constaté que des places vacantes se libéraient dans la journée... En supprimant les voitures inutiles, ça laisse de la place aux autres : aux commerçants, aux artisans, et à ceux qui viennent acheter dans les commerces. Il y a donc la question du temps de stationnement, mais aussi du lieu de stationnement. Dans les parkings comme Vallier, qui n'est pas loin de la place Sébastopol, comment on négocie les tarifs, et le nombre de places pour les riverains.

Une maison du vélo va être créée à la Blancarde, avec des cours de vélo.

Sur la question du développement des transports en commun, de la gratuité, comment on finance ? Mettre sur la table toutes les sources de financement, et les priorisations. Où trouve-t-on l'argent pour les faire, ça nécessite de gros moyens. Cette réflexion sur les moyens est importante.

Nicole Giraudi propose un groupe de travail sur la requalification

Un message sera envoyé aux participants pour leur proposer de participer à poursuivre la réflexion abordée aujourd'hui.

Fin de la réunion

INFO : le 24/11/2023, le lendemain de nos Ateliers Transport, la ministre Sabrina Roubaud a annoncé la programmation d'une réunion GIP mobilité (qui ne s'est pas réunie depuis septembre 2022) en janvier prochain.