

Monsieur Alain CHOPIN

Président de la commission d'enquête
Projet de Plan de Déplacements Urbains
Métropole Aix-Marseille Provence
58, boulevard Charles Livon
13007 Marseille

A Marseille, le 18 mai 2021

Objet : Contribution à l'enquête publique sur le projet de PDU métropolitain

Monsieur,

La croisière est une filière majeure de notre économie touristique. Avec 1,86 million de passagers accueillis en 2019, elle est un facteur d'attractivité pour Aix-Marseille, 1^{ère} destination de croisière en France et 4^{ème} en Méditerranée. Cette activité est à la croisée de nombreux enjeux à dimension métropolitaine : mobilités, qualité de l'air, emploi, logistique, etc.

Les escales de croisière à Marseille (près de 500 en 2019) constituent une opportunité, pour les passagers, de découvrir l'ensemble du territoire métropolitain. Elles alimentent les mobilités touristiques au sein et à destination de la métropole, avec toutefois des singularités dues à la logistique des escales ainsi qu'aux besoins des passagers.

La façon dont ces flux sont pris en compte va avoir un impact direct sur la qualité de l'expérience touristique, la diffusion des retombées économiques au sein du territoire métropolitain et le cadre de vie des riverains, soit en d'autres termes sur l'acceptabilité sociétale de la croisière par les populations locales. Celle-ci est essentielle pour un partage de l'espace urbain qui puisse convenir à l'ensemble des usagers.

Le Club de la Croisière Marseille Provence souhaite donc saisir l'opportunité de l'enquête publique pour rappeler quelques éléments sur les implications de l'activité croisière en matière de mobilité métropolitaine et émettre des recommandations à ce sujet, dont certaines apparaissent d'ores et déjà dans le projet de PDU.

Je vous remercie et vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



Jean-François SUHAS
Président
Club de la Croisière Marseille Provence

Contribution du Club de la Croisière Marseille Provence dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de PDU métropolitain

Introduction : La croisière, une activité touristique qui génère aussi des flux à terre

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) compte 2 sites d'escales complémentaires dédiés aux paquebots de croisière :

- Le **Marseille Provence Cruise Club** (MPCT), situé au môle Léon Gourret (porte 4), qui peut accueillir tout type de paquebots (96% des escales en 2019)
- Le **J4**, accessible depuis l'esplanade du MUCEM, dont la vocation est de recevoir les paquebots de petite taille et de luxe (4% des escales en 2019)

Le tourisme de croisière génère des flux dans l'ensemble du territoire métropolitain, qui varient selon le type de passager considéré :

- Les **passagers en transit** (env. 1,41 million en 2019), présents à Marseille le temps d'une escale (une dizaine d'heures en moyenne), visitent les principaux sites touristiques du territoire, en autonomie ou par le biais d'excursions organisées.
- Les **passagers en tête de ligne** (env. 454.000 en 2019) commencent ou terminent leur croisière à Marseille. Ils sont donc susceptibles d'accéder à notre territoire par les différentes portes d'entrée que sont la Gare Saint-Charles ou l'Aéroport Marseille Provence. Certains passagers peuvent également rejoindre le port directement avec leur véhicule personnel.

Les escales génèrent aussi d'autres flux, liés à la fois à l'avitaillement des navires en vivres et marchandises et bien entendu, au trajet domicile-travail des employés, qu'ils soient professionnels portuaires ou touristiques.

Enjeu n° 1 = La desserte du terminal croisière par une offre de mobilités douces

Le PDU constitue l'opportunité de renforcer la multimodalité du MPCT et de la porte 4, qui concentrent l'essentiel des flux croisière. En l'état actuel, les croisiéristes débarquant au môle Léon Gourret et souhaitant visiter le centre-ville de Marseille ont plusieurs options :

- la navette autocar payante mise en place par la compagnie de croisière, qui prend en charge les passagers à la sortie du navire et les dépose en centre-ville, à proximité du Vieux-Port ;
- la participation à une excursion payante organisée, généralement en autocar, assurant une prise en charge des passagers à la sortie du navire (pour les excursions pédestres ou à vélo, un pré-acheminement en autocar entre le MPCT et le centre-ville s'impose dans tous les cas) ;
- la navette autocar gratuite mise à disposition par le GPMM, qui relie la porte 4 à la Joliette (trajet dans l'enceinte du GPMM, pas de prise en charge à la sortie du navire) ;
- les transports en commun : ligne RTM 35T, qui relie la porte 4 à la place de Joliette puis tramway, métro et autres lignes de bus pour poursuivre les déplacements au sein du centre-ville ;
- les taxis ou VTC (prise en charge au pied du navire).

Pour un passager voulant relier le MPCT au Vieux-Port en transport en commun, il lui faut donc marcher environ 1km depuis le navire pour rejoindre l'arrêt de la ligne 35T au niveau de la porte 4, puis emprunter le tramway ou le métro pour accéder au secteur du Vieux-Port.

Recommandations :

- Mettre en place une **navette maritime électrique** (comme évoqué à la page 133 du projet de PDU) ou autre mode doux, qui permettrait de réduire les émissions atmosphériques induites

par les trajets entre le MPCT et le centre-ville de Marseille et de proposer une solution de mobilité alternative aux flux terrestres, d'autant plus cruciale en prévision de la future ZFE.

- Créer un **itinéraire cyclable sécurisé qui relierait la porte 4 à la ligne 1 - Littoral** telle qu'identifiée dans le Plan Vélo métropolitain, et connecterait ainsi le terminal croisière à l'ensemble du réseau cyclable. Cela répond à une vraie demande des passagers, qui émettent de plus en plus le souhait de pouvoir rejoindre le centre-ville à vélo. Cette tendance concerne également les excursions proposées par les compagnies, qui proposent de plus en plus de visites de Marseille à vélo (en mettant parfois à disposition leurs propres vélos), mais avec un pré-acheminement des passagers vers le centre-ville en autocar nécessaire à l'heure actuelle.
- Installer une **station de vélopartage au niveau de la porte 4**, qui reste conditionnée à la création d'un itinéraire cyclable sécurisé. Le cas échéant, le système de location des vélos doit pouvoir anticiper la complexité liée aux flux pendulaires, pour éviter toute pénurie ou saturation aux heures les plus fréquentées.
- Garantir un **système de paiement « tourist-friendly »**, adapté à des usagers étrangers, à la fois pour les bus, tram et stations de vélopartage.
- La prise en compte du **futur prolongement de la ligne de tramway au Nord d'Arenc** (vers La Castellane, arrêt prévu au niveau du lycée Saint-Exupéry), et une possible connexion (à déterminer) avec la porte 4.
- La **réarticulation de la ligne RTM 35T dans le futur réseau de BHNS**, avec une liaison directe vers l'hyper centre-ville pour éviter la rupture de charge à la Joliette, voire avec la gare Saint-Charles. Cette connexion à l'offre multimodale (train et car interurbain) de Saint-Charles pourrait permettre aux passagers de se rendre à Aix, Avignon, Aubagne...

Enjeu n°2 = L'amélioration de la circulation et de l'orientation des flux touristiques en centre-ville à Marseille

A travers ses missions d'amélioration de l'accueil des passagers, le Club de la Croisière travaille étroitement avec les agences réceptives qui organisent les excursions et les services de navette pour le compte des compagnies.

Lors de chaque journée d'escale, le Club attribue à chaque navire un point de dépose-reprise des passagers pour les besoins du service de navette. Les principaux emplacements utilisés à Marseille sont les suivants :

- Avenue Vaudoyer
- 5, rue Henri Barbusse
- 19, rue Barbusse

Les travaux de requalification ont abouti à la création d'un nouvel emplacement Quai du Port, en compensation de la portion de l'emplacement de l'avenue Vaudoyer réattribuée à la RTM. Ces travaux rendent également envisageable l'utilisation du point de dépose-reprise situé rue Neuve Saint-Martin, voie dont la configuration initiale et le stationnement gênant à répétition rendaient l'emplacement inutilisable.

S'agissant des excursions organisées, elles combinent en général un tour de Marseille en autocar et un arrêt « temps libre », dédié notamment au shopping. Les autocars assurant les excursions ont donc besoin de déposer les passagers à proximité de commerces du centre-ville, et de stationner le temps de ce temps libre (45 minutes à 1 heure en moyenne). Ces emplacements sont rares : **le PDU métropolitain pourrait donc contribuer à accroître l'offre d'aires de stationnement de courte durée pour les autocars de tourisme**, comme cela est envisagé à la page 153 du projet.

De plus, certains sites touristiques sont soumis à une pression importante des flux touristiques, comme Notre Dame de la Garde. Le Club de la Croisière a travaillé activement avec les agences réceptifs

Club de la Croisière Marseille Provence

Association Loi 1901 – SIRET 424 917 094 00031 – APE 9499Z

Palais de la Bourse CS 21856 13221 Marseille Cedex 01

www.marseille-cruise.com – team@marseille-cruise.com

croisière et l'Office de tourisme métropolitain pour inciter les compagnies à privilégier des visites alternatives et à limiter le nombre d'autocars par navire qui prévoient un arrêt sur site (4 autocars par bateau et par demi-journée).

Recommandations :

- **Créer des "bases à arrière" pour autocars de tourisme** en bordure de centre-ville, incluant des **emplacements dédiés au stationnement de courte durée** et une offre de services pour les conducteurs (toilettes, espace de repos, bornes de recharge...), avec un système de réservation payante si besoin.
- Mettre en place un **système de régulation pour l'accès à certains sites** comme Notre Dame de la Garde, voire aux emplacements de dépose-reprise en centre-ville, avec système de réservation si besoin.
- Installer une **signalétique touristique piétonne** à l'attention des croisiéristes au niveau des points de dépose-reprise en centre-ville, y compris au moyen de supports digitaux pour permettre la diffusion d'informations personnalisées (horaire de la dernière navette, nom du navire, etc.).
- **Renforcer les cadences de la ligne RTM 60** pour offrir une meilleure qualité de service aux usagers réguliers comme aux touristes.

Enjeu n°3 = Le renforcement de la connectivité de la porte 4 aux autres portes d'entrée du territoire métropolitain

Le projet de PDU identifie la porte 4 du GPMMP comme "porte d'entrée internationale" du territoire métropolitain, au même titre que l'Aéroport Marseille Provence. Si la majeure partie des flux de passagers vient effectivement de la mer, 25% des croisiéristes accèdent ou quittent le territoire métropolitain par voie ferroviaire, terrestre ou aérienne. Il s'agit des passagers en « tête de ligne », qui commencent et/ou terminent leur croisière à Marseille (certains d'entre eux passent d'ailleurs plusieurs nuitées dans le territoire, avant ou après la croisière, et s'apparentent donc à des touristes plus « classiques »). La prise en compte de ces flux « tête de ligne » sera d'autant plus cruciale lorsqu'une partie du trafic ferry sera relocalisée au Cap Janet, accessible aussi depuis la porte 4.

Le PDU apparaît comme un levier majeur pour doter le MPCT d'une liaison en transport commun avec l'Aéroport Marseille Provence (16% des passagers en « tête de ligne ») **et la Gare Saint-Charles** (22% des passagers en « tête de ligne ») sans rupture de charge. Actuellement, seuls 11% des passagers empruntent les transports en commun pour rejoindre le MPCT depuis la Gare Saint-Charles ou l'Aéroport Marseille Provence (source : étude BVA publiée en 2018).

Recommandations :

- **Créer une liaison directe avec l'Aéroport Marseille Provence, de type BHNS**, adaptée à la programmation des escales « tête de ligne » en termes de jours (principalement en fin de semaine) et d'horaires (large amplitude entre les premiers et derniers embarquements/débarquements).
- **Réarticuler la ligne RTM 35T avec le futur réseau de BHNS**, avec liaison directe vers la gare Saint-Charles.
- **Mettre en adéquation l'offre de bus concernée à la nature des flux** : informations traduites en langue étrangère, espaces pour les bagages, facilités de paiement à bord ou en station, tickets commercialisables à l'avance (y compris par l'armateur), etc.