



Cap Au Nord Entreprendre
Christian Cortambert,
Président,

Madame Martine Vassal,
Présidente,
Métropole Aix-Marseille Provence

Marseille Nord, avec ses 4500 entreprises, 85 000 emplois, et 250 000 habitants, est l'une des cinq principales zones d'activités et d'emploi de la Métropole.

Cap au Nord Entreprendre est le réseau des acteurs économiques du Nord de Marseille. Implanté depuis plus de cinquante ans, et fort de 300 entreprises adhérentes, le réseau a pour objet central de développer l'attractivité économique et la transformation positive du territoire. Partenaire privilégiée de la Métropole sur le terrain, CANE est force de proposition et d'innovation. Spécifiquement sur le sujet des mobilités l'association relaie la parole, mobilise et encourage l'émergence de nouveaux usages au sein des entreprises, autour de solutions innovantes et complémentaires des infrastructures de transport et des politiques de mobilité des collectivités. Le programme Nord We Go a pour maîtres mots l'expérimentation, l'incitation et l'influence.

La mobilité est le premier frein au développement économique de Marseille Nord. 90% des salariés des zones d'activité de CANE se déplacent seuls dans leur voiture. Un tiers d'entre eux vient du centre-ville de Marseille, un tiers des arrondissements nord et le dernier, du reste de la Métropole. Le Plan de Déplacement Inter-Entreprises réalisé par Cap au Nord Entreprendre a mis en lumière que l'expérience du trajet domicile-travail était vécue comme difficile (stress, retard, sécurité routière, coût, sentiment d'insécurité), avec un dernier kilomètre particulièrement pénible car mal desservi en transports en commun. Ce sont autant d'éléments qui favorisent le recours à l'autosolisme chez les salariés du territoire. En effet, jusqu'à l'ouverture de la station de métro Gèze fin 2019 (avec un retard de livraison de cinq ans) les 14^{ème}, 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements ne comptaient qu'une seule station de métro, celle de Bougainville. L'accélération des extensions du tramway et du métro en zone nord est une nécessité en termes d'équité territoriale. Il est prioritaire que la phase 1 de l'extension du tramway s'achemine jusqu'à Saint Louis, au-delà de Gèze.

La mobilité est aussi le vecteur de développement économique et d'accès à l'emploi. CANE accompagne les acteurs économiques du territoire et leurs salariés en proposant aux entreprises des solutions mutualisées du dernier kilomètre (transport à la demande, micronavette du dernier kilomètre, flottes de vélos et trottinettes en entreprise). Nous expérimentons des usages innovants pour promouvoir une mobilité au quotidien décarbonée et intermodale et changer les habitudes de déplacement. Nous élaborons des modèles économiques incitatifs afin que les entreprises s'emparent du sujet de la mobilité de leurs salariés.

Dans le système global de services et d'infrastructures proposé par le PDU, Cap Au Nord Entreprendre appelle la Métropole à prendre en compte la desserte du dernier kilomètre et la question des usages, à échelle fine, des actifs et des acteurs économiques du nord de Marseille. Elle interpelle également sur l'urgence d'accélérer les investissements dans les infrastructures pour le territoire, afin de rattraper le retard. Elle alerte sur la nécessité d'intégrer les acteurs économiques dans la concertation et leur information ciblée, en amont des futurs aménagements.

- Pour un système vélo adapté à la mobilité active au quotidien.

Le Plan Vélo est un des leviers du PDU. Il a deux objectifs capitaux : une augmentation de la part modale à 5%, la création de 8 lignes structurantes soit 85km à 2024 et 130 km à 2030.

Ambitieux, le Système Vélo métropolitain doit, pour remplir ses objectifs de sécurité, d'efficacité, de fiabilité, de lisibilité et de fonctionnalité, penser les aménagements dans le cadre des déplacements du quotidien. Il doit servir au développement de la pratique du « vélo-taff » (le fait d'effectuer son trajet domicile-travail à vélo) comme usage à part entière, à consolider au quotidien, sans se limiter à la pratique de loisir et de tourisme.

En effet, le manque d'aménagement sécurisé est le premier frein exprimé par les salariés interrogés sur les déplacements en modes actifs. Afin de proposer les modes actifs comme une réelle alternative à la voiture, les aménagements doivent à la fois sécuriser et faire gagner en temps et en efficacité, dans les trajets domicile-travail, les déplacements professionnels (réunions, visites de chantiers, etc.) et les flux de la pause méridienne.

Nous demandons que les axes secondaires qui nourriront et connecteront les axes structurants entre eux soient pensés en même temps que le déploiement de ces derniers, afin de faciliter la micromobilité à l'échelle des micro-territoires et quartiers. Spécifiquement, les axes :

- 1 – littoral : l'Estaque – Cap Janet – Cap Pinède – Arenc – Joliette – Vieux Port
- 4 – nord : Gare Saint-Charles – Saint-Jérôme – Le Castellans – Les Aygalades – Hôpital Nord
- 5 – nord est : La Rose – Château Gombert
- 7 – rocade : Cap Pinède – Capitaine Gèze – Sainte-Marthe – Frais Vallon
- 8 – nord bis : Gèze – Saint-Exupéry – Saint-André – Saint-Antoine – Hôpital Nord

Le travail amorcé de CANE sur le développement des usages décarbonés et l'accompagnement des usagers ne pourra aboutir à un véritable changement de comportement sans ces infrastructures en prérequis.

- Pour un système de transports en commun et des PEM adaptés à la mobilité des salariés et favorisant l'intermodalité au quotidien.

Autres leviers du PDU, le système des transports en commun et le réseau des PEM ont pour objectifs d'atteindre 50% de part modale à 2030, d'offrir une ville du quart d'heure et de réduire la circulation routière.

Nous attirons l'attention sur l'urgence d'améliorer les dessertes en site propre des générateurs de mobilité et de fret sur le territoire nord de Marseille :

- Les micro zones d'activité, disséminées sur le territoire :

- Actisud, le village de Saint-Henri, Saumaty-Séon, André Roussin dans le 16^{ème}
 - La Cabucelle, les Aygaldes, Arnavaux, la Delorme, le Canet, Plombières dans les 14^{ème} et 15^{ème}
 - Le Technopôle de Château Gombert dans le 13^{ème}
- Les grands pôles de service : Hôpital Nord, CPAM
 - Les centres de formation et d'éducation : Lycée Saint Exupéry, CFA et lycées professionnels
 - Les lieux d'activité commerciale : Le Grand Littoral, le MIN
 - Les lieux d'innovation sociale et entrepreneuriale : Le Cloître, l'Epopée, Foresta, Le Carburateur, l'Equateur, le futur quartier des Fabriques, Théodora. Le développement de ces acteurs favorise les nouvelles économies circulaires et vertueuses.

Les bassins d'emploi spécifiques et le poids économiques de ces acteurs légitiment (par le versement mobilité notamment) leur rôle dans l'organisation des mobilités sur le territoire.

En plus des PEM Gèze, Bougainville et la Rose, les gares SNCF du territoire doivent être considérées comme de véritables outils d'attractivité économique et de valorisation du foncier économique. Nous recommandons que la Métropole et la RTM travaillent de concert avec la Région et la SNCF pour que :

- la desserte des gares Picon Busserine, Saint Joseph le Castellas, Sainte-Marthe, Saint-Antoine, Arenc, l'Estaque et la future Halte Saint-André coïncident le mieux avec les lignes de bus.
- ces gares soient inscrites en priorité dans le plan triennal régional de dotation en abris vélos sécurisés et qu'elles soient connectées aux pistes cyclable du Plan Vélo.
- les gares et PEM soient connectés à des stations en libre-service : le vélo, l'auto-partage, la trottinette électrique.
- les gares et PEM soient aussi des lieux de vie qui proposent des services de proximité : espaces de travail et bureaux partagés, projets du territoire issus de l'ESS conciergeries d'entreprise, cafés et restauration, services type poste, banque, pharmacie par exemple.

Enfin, la future ZFE doit être prise en compte dans la mise en œuvre du PDU. Il est essentiel de donner les moyens aux entreprises de se préparer aux nouvelles réglementations, par :

- un accompagnement des entreprises au renouvellement des flottes de véhicules et à l'achat de véhicules propres par les particuliers : voitures, vélos, trottinettes, etc.
- la proposition d'une offre de parking relais pertinentes aux portes d'entrée du territoire nord de Marseille.
- des mesures incitatives au covoiturage.
- la création de hubs logistiques.

- Digitalisation, plateformisation et MAAS

Toute l'offre de services de mobilité publique et privée doit être intégrée dans le futur MAAS métropolitain afin de permettre une lisibilité et connectivité sans couture aux usagers. Il doit être coconstruit avec des opérateurs fiables (la Fédération des Professionnels de la Micromobilité, FP2M par exemple), qui proposent des modèles économiques innovants et incitatifs, et qui génèrent des externalités positives en termes d'insertion, d'emploi sur le territoire, et d'impact environnemental (made in France, recyclage, circularité).

Il est indispensable et urgent d'enfin désenclaver le nord de Marseille en termes d'offres de mobilité en libre-service, sans pour autant cautionner le développement du free floating classique observé dans le centre-ville, sur la trottinette électrique. Des exemples sont à explorer, notamment celui de la Métropole lilloise sur l'intermodalité métro-trottinettes sur le dernier kilomètres en zone d'activité.

Nous demandons un Schéma directeur des mobilités qui fasse de chaque PEM un hub d'accès aux services en tous genres : station d'autopartage et de co-voiturage, bornes de recharges électriques, stations de vélos et de trottinettes en libre-service, parkings sécurisés et stations de réparation pour les vélos

Le projet de Centrale de Mobilité des Fabriques est à titre d'expérimentation à l'échelle d'un quartier, une initiative innovante : du fait des parties prenantes associées à la conception du projet (opérateurs, associations d'entreprises, aménageurs), les solutions proposées et le lien aux futurs usagers, et la mobilité comme un vecteur d'attractivité vers l'emploi.

- Les Plans Locaux de Mobilité comme outils de co-construction

Les Plans Locaux de Mobilité (PLM) préciseront de manière opérationnelle les orientations et projets du PDU. Nous exigeons d'être associés à la mise en œuvre des PLM de deux bassins de proximité qui concernent le territoire nord :

- le bassin de proximité « Marseille nord »
- le bassin de proximité « Marseille est » en ce qui concerne le 13^{ème} arrondissement

Nous demandons également que ces PLM soient mis en œuvre en priorité. En effet nous avons une vision globale de l'ensemble des déplacements qui font une journée de travail, et pouvons alimenter les réflexions par des retours d'expérience d'usagers et proposer des solutions pour :

- le trajet domicile-travail
- le dernier kilomètre en intermodalité avec les transports en commun et les PEM
- les pauses méridiennes et micro-trajets du quotidien
- les déplacements professionnels inter et intra-site

Nous soulignons l'importance de connecter les zones d'activité entre elles le long de l'arc nord d'Euromed au Technopôle de Château Gombert et dont CANE est le pivot.

Cap Au Nord Entreprendre estime que le PDU est une opportunité unique pour coconstruire, avec les acteurs économiques, les mobilités de demain. Nous sommes disponibles pour détailler nos propositions et pistes de collaboration avec la Métropole.



Christian CORTAMBERT