

BATOBUS

Réunion du Vendredi 18 septembre 2009 de la Mairie du 1^{er} Secteur

Monsieur Christian PELLICANI : Au préalable, mes sincères remerciements à Cécile BALLESTRINI, qui pour le réussite de cette opération sur la mobilité ne s'est pas ménagée et a sillonné l'ensemble du secteur, nous a présenté vendredi matin une opération d'une grande diversité rassemblant les principaux acteurs des transports alternatifs, ainsi évidemment à Monsieur ZIV, Président du Club de l'Innovation.

En ce qui concerne le projet de mise en service de Batobus, à Marseille, dont Patrick MENNUCCI, Maire du 1^{er} Secteur, s'est clairement prononcé en sa faveur, c'est un rêve initial qui suite à une analyse sérieuse a vu peu à peu les difficultés de réalisation être mieux cernées et appréhendées pour concevoir s'il s'agissait d'un mythe ou d'une réalité.

Aujourd'hui, on peut observer qu'il existe des services de Batobus partout sur la planète, notamment à Istanbul, Sydney, Recife, Hong Kong, mais également dans des zones plus proches de nous ou même des villes moyennes qui en sont équipées comme à Paris, Naples, Nantes, Toulon, ou sur la Baltique.

Evidemment, l'une des questions essentielles concernant ce mode alternatif de transports urbains est la capacité des navires utilisés de faire face à des conditions climatiques rigoureuses. Soit à Marseille environ 10 jours de tempête par an où il est impossible de prendre la mer, 20 jours de navigation difficile et 20 jours de mer formée, soit au total 50 à 60 jours annuels où la circulation des bateaux n'est pas facile.

Monsieur Eric SCOTTO : Je suis l'Adjoint de la Mairie de Secteur délégué aux Iles, dont Planier, et aux rivages.

Monsieur Christian PELLICANI : Ici, il est toujours possible de sortir en bateau, tout dépend des enjeux privilégiés : le Travail ou le tourisme. On se retrouve dans un cadre proche de celui d'un fleuve où, il est aussi possible d'utiliser les Batobus.

Dans les Bouches-du-Rhône, sur l'Etang de Berre, comme à Toulon, où 1,3 Millions de personnes par an utilisent les transports combinés, les batobus sont une réalité tangible. A Martigues, le Maire est prêt à engager une étude dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan de Déplacement Urbain et il est même possible qu'il interpelle son homologue istréen pour que soit conçu un Batobus sur l'Etang de Berre dans le cadre de leur communauté de communes. Ce d'autant plus que sa commune est la seule sur l'Etang à avoir conservé des aménagements portuaires en état de fonctionnement.

Ici, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole est composée de 18 villes, ses rivages vont de la Côte Bleue à La Ciotat, en passant par Marseille. Il évident que l'été de tels vecteurs de transports seront propices à la promenade et à la découverte des côtes mais il ne faut oublier, tout au long de l'année, l'importance croissante des transferts intra-communautaires en direction ou en provenance de Marseille pour des raisons professionnelles ; c'est cette population qui est principalement considérée.

Pour réussir et mettre en œuvre un projet de Batobus cohérent, les questions concernant les tarifs, la connexion des gares maritimes avec les autres moyens de transport publics ou les réseaux routiers et les parkings, la politique touristique, les politiques d'urbanismes au travers de la révision du PLU ou du PDU, ou de la création d'un syndicat mixte des transports en commun sont à envisager dans un cadre global.

Mais relativement à ce projet, il y a du nouveau, lors d'une réunion publique à l'Union nautique Marseillaise, installée près de l'anse du Pharo, de nouveaux développements ont été dévoilés concernant ce projet. En effet, il a été annoncé qu'une étude de faisabilité technique de la mise en place d'un réseau de Batobus était engagée par la CUM, et qu'un Plan de gestion a été évoqué au Conseil municipal en juin 2009. Le plan de la CUM est d'installer une liaison reliant l'Estaque au Vieux-Port. Il existe aussi les travaux du GIP des Calanques dont l'approche est incluse dans les activités de l'atelier qui porte sur le « Parc National des Calanques » au sein duquel on envisage la gestion des flux de circulation humaine croissants et de la recherche de nouvelles solutions maritimes à ces questions.

Et surtout, deux rendez-vous cruciaux attendent Marseille, avec en 2012 le Forum Mondial de l'Eau qui impliquera sur un an la venue de 30.000 personnes et en 2013 Marseille Provence Capitale Européenne de la Culture.

Il faut espérer que préalablement à ces échéances des réponses techniques aient été trouvées, on peut notamment envisager la mise en service de bateau dont la coque fait 25 mètres de long, d'une capacité d'accueil de 120 places, dotés d'une motorisation de 1000 à 1500 CV naviguant à une vitesse d'environ 19 nœuds.(après on peut opérer, selon les impératifs politiques et les cadrages financiers prévus, certains choix techniques comme opter pour des bateaux double coque ou dotés de deux moteurs)

Sur le littoral marseillais si certains jours il est impossible de naviguer, on peut prévoir une substitution de bus de la RTM aux Batobus pour joindre les différents points d'accostage du parcours de la ligne maritime.

A ce titre l'organisation de différents aménagements portuaires s'avère indispensable, en prenant en compte l'intermodalité des transports, y compris l'accessibilité pédestre et le raccordement aux gares ferroviaires. Evidemment, cette mutation devra, par exemple, s'accompagner de la recomposition complète de la promenade de la Corniche. Mais d'autres lieux sont déjà équipés comme la Pointe-Rouge, où de rares modifications sont à effectuer.

Ce développement des batobus est d'autant plus nécessaire vu les dates lointaines pour que la L2 soit terminée, en 2018, et que la L2 Nord soit praticable, plus tard encore, font que les Batobus sont le seul moyen crédible pour améliorer les transferts Nord Sud.

De surcroît, si l'on envisage l'aspect environnemental de la question, il existe des bateaux propres, ainsi, même si parfois ils ne sont pas toujours au point, des bateaux électriques peuvent représenter une solution d'avenir

Intervention d'un auditeur (Membre du Conseil du Port Autonome): Un nouveau problème va voir le jour sur le port autonome et ses zones limitrophes. En effet, la sortie de terre de la nouvelle zone commerciale va impliquer la création de milliers d'emplois mais également l'accroissement des transferts Aix-Marseille, à ce dernier titre le Conseil général des Bouches-du-Rhône a mis en place un bus qui arrive à la Joliette.

Le Batobus se révèle donc être une solution d'autant plus adéquate que le Bassin Est est hors vent 30 jours sur les 50 par an où le temps est rigoureux, c'est un abri contre les tempêtes car il n'y a peu de prise au vent sur le Port Autonome. Or c'est un territoire concédé et il est possible de trouver un accord avec le Port Autonome et son conseil de Développement au sein duquel nul n'est opposé à la mise en place d'une desserte maritime du bassin avec le Vieux-Port notamment pour favoriser les transferts pour se rendre sur leur lieu de travail des employés du Port Autonome.

Un second problème est la réouverture du tunnel du Rove : il coûte aussi cher de l'entretenir tout en étant fermé que de la réhabiliter. En 1827 lors de sa création, il était prévu un accès des bassins de la Joliette jusqu'au Rhône, or aujourd'hui, nos bassins sont écartés d'un potentiel de 500.000 personnes qui naviguent sur le Rhône et du marché de la réparation des bateaux utiliser à cet égard. Pourtant les crédits sont actés par les Voies Navigables de France pour une réouverture placée sous la responsabilité du Préfet.

Monsieur Christian PELLICANI : Il existe aussi un problème de passage sur le port. Un des ponts doit souvent être relevé. Mais tout pourrait évoluer avec la réalisation du projet de réalisation derrière la digue actuelle d'un deuxième port pour accueillir les croisiéristes, les Batobus constitueraient alors aussi un moyen substantiel pour faciliter leur accès au Vieux-Port.

Intervention de l'auditeur précédent : Bientôt nous accueillerons 800.000 croisiéristes en sortie de quai, sur un no man's land, avec pourtant l'obligation de les ramener vers le centre-ville. Or selon les bateaux utilisés pour les transferts il n'est aucunement besoin de lever les ponts. Il faut tout combiner.

Monsieur Etienne LEVY : A Genève il existe un réseau de bateaux gratuits les « Mouettes » dotés de ballast ce qui leur permet de naviguer en tout lieu et par tout temps.

Monsieur André MOLINO (Maire de Septèmes) : Les Navettes maritimes doivent être considérées comme étant l'un des éléments constitutifs des transports publics. Pour moi les Batobus représentent le dossier prioritaire en matière de transports en raison de la saturation des réseaux terrestres malgré la mise en place de couloirs de bus en sites propres.

Nous avons la chance d'avoir un accès à la mer de l'Estaque au Vieux-Port avec notamment, et l'on peut l'apprécier sans être expert maritime, des espaces maritimes protégés sur ce trajet. Evidemment, la question de l'orientation et de la puissance du vent se pose avec bien plus d'acuité sur le côté sud de la rade.

Ce projet de batobus n'est pas qu'un vœux pieux, en effet il faut noter, d'ores et déjà, l'existence d'une étude de faisabilité qui a été lancée par la Communauté Urbaine et dotée de 140.000 Euros et concernant quatre liaisons : Vieux-Port – Estaque, Vieux-Port – Pointe-rouge, Marseille – Cassis – La Ciotat, Sausset – Marseille.

Il devient d'autant plus indispensable qu'il convient de prendre les mesures nécessaires pour que les habitants des communes proches de Marseille puissent y venir sans que la fluidité du trafic automobile en soit altérée. Deux scenarii sont envisageables pour sa réalisation l'installation de navettes régulières et le renforcement des services en période estivale.

Ce dossier avance et des réunions de travail sont prévues pour répondre aux différents questionnements posés par ce projet avant l'échéance de 2012-2013.

Et il est important d'agir au plus tôt, si l'on considère un autre projet, celui de la piétonisation du Vieux-Port qui impliquera l'impossibilité pour les bus d'accéder aux navettes, or dans ce cadre il est indispensable de prévoir l'intermodalité des transports en commun et il faudra prévoir un accès au bus au sortir des accès aux navettes.

Les transports sont un tout et doivent se penser dans leur globalité. La complémentarité des différents moyens de transport est obligatoire. Telles est la raison pour laquelle ce qui semblait être une pure utopie jadis, à savoir le développement d'un service de navettes maritimes, se voit conforté par une vraie volonté politique qui prend en compte le nécessaire développement de ce vecteur de transport tout autant que l'amélioration des autres.

Au départ, par pure prévention, le Port Autonome se montrait sceptique quant à la potentialité de réaliser un tel projet. Aujourd'hui face aux résultats de la concertation, sa position a changé et il est favorable à ce projet.

Il en est de même pour la réouverture du tunnel du Rove, l'argent nécessaire pour son entretien tout en le laissant fermé représentent des sommes importantes qui seraient plus utiles si l'on envisageait de réaliser les travaux nécessaires pour le rouvrir.

Monsieur Eric SCOTTO : Dans le cadre de la réflexion et de l'argumentation sur la mise en place du projet des Batobus on peut parfois sembler enfoncer de portes ouvertes mais c'est simplement une vision de bon sens qui s'impose à nous.

En premier lieu, on doit considérer les questions d'ordre géographique. La rade de Marseille est un demi-cercle fermé ce qui pose un problème car comme pour toute capitale européenne ou mondiale en bordure de mer, on se doit d'avoir un hinterland au sein duquel se développent des zones d'activité. Or ce n'est pas le cas ici ; d'un côté nous avons la L2 dont la réalisation complète ne connaît pas encore une date certaine et de l'autre côté la mer et le port impossibles à contourner en cas de problème.

En second lieu, on doit considérer les questions d'ordre économiques et environnementales. La saturation automobile de nos axes routiers implique un coût fort élevé de gestion de nos transports en commun. Ceci s'ajoute de surcroît, à l'impossibilité matérielle et financière de porter un projet transversal de tramway ou de métro susceptible de joindre l'Estaque aux Goudes.

Une solution tangible consisterait à étendre le réseau de transport à commun à Marseille intra muros comme en direction des autres communes de l'agglomération ; ce ; afin de décongestionner le trafic et d'offrir aux personnes qui viennent travailler à Marseille comme aux touristes, en période estivale, des potentialités de déplacement supplémentaires seules susceptibles de renforcer l'attractivité de notre collectivité.

Les solutions existaient hier, existent aujourd'hui et existeront plus encore demain.

La solution la plus économique, la plus envisageable et donc la plus accessible, notamment au regard de nos 23 KM de côtes, est celles que l'on se doit de choisir : le Batobus.

Pour que le modèle économique puisse fonctionner il convient de prévoir un faible coût de transport par passager, évidemment si on considérait le projet comme la mise en place d'un promenade en bateau pour des privilégiés nous courrions à l'échec.

Notre vœu est donc que pour 2013 soient réalisés les essais du Batobus et sa généralisation, ce avant même la terminaison de la L2.

Monsieur Christian PELLICANI : Sur la Côte Bleue, à Cassis, et La Ciotat, il convient de mettre en œuvre des solutions intermodales et la Communauté urbaine a l'obligation d'y participer.

Intervention d'un auditeur : En matière de politique de transport il est capital de procéder à un suivi des orientations politiques menées. On a bien l'exemple d'une société adjudicataire d'un marché public de transports maritimes qui a acheté un bateau de 250 Millions incapable d'entrer dans le port pas jour de grand vent.

Monsieur Christian PELLICANI : Avant de conclure, je voudrais chaleureusement remercier Monsieur le Président André MOLINO. La semaine de la Mobilité existe depuis dix ans, et c'est la première fois que la Communauté urbaine a mis en œuvre une politique tarifaire en vue de promouvoir le développement des transports en commun, alors que la Ville de Marseille n'a pris aucune mesure en vue de favoriser la croissance des transports collectifs au regard de l'omniprésence de la voiture individuelle. Pour citoyen 13 et le comité de parrainage des Batobus le service public se doit d'être défendu.

Je fais un livre sur le littoral marseillais. Marseille s'est développée par la mer et se développera par la mer, le batobus participera au nouvel essor de notre collectivité ; Patrick MENNUCCI et Eugène CASELLI partagent cette vision.

Lors de la discussion sur les modifications à apporter au Plan de Déplacement Urbain, il faudra également prévoir la desserte de marchandises dans le centre-ville. C'est un autre point sensible pour lequel il existe déjà des études. L'AGAM réfléchit et est obligée de penser à cette question. Il faut reconsidérer les techniques d'approvisionnement des grandes surfaces en centre-ville.

Merci André, Merci Eric.

Le contenu de nos travaux se doit d'être transmis auprès de chacun et toute information sera diffusée afin d'œuvrer au mieux à la protection de l'intérêt des habitants de nos quartiers.