

# Programmation et contrainte financière

## Le Transport Collectif en Site Propre (TCSP) à Marseille

• **François Costé** \*  
*Economiste en transport*

**S**uite à l'élection du maire de Marseille en 1995, des études préalables concernant l'évolution du réseau de TCSP proposent un réseau à terme, adopté par le Conseil municipal en 1998. Ensuite, et parallèlement, deux démarches sont menées : la nécessaire et légitime discussion entre les décideurs politiques sur les premières réalisations souhaitées et l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains soumis à enquête publique. Les contraintes financières ne sont pas, à l'origine, mises en avant ; ceci aboutit au choix final d'un programme très ambitieux pour la première tranche de réalisation (12 km de tramway et 2,5 km de métro). Reprendre la réflexion sur l'avenir du réseau de TCSP à Marseille est indispensable.

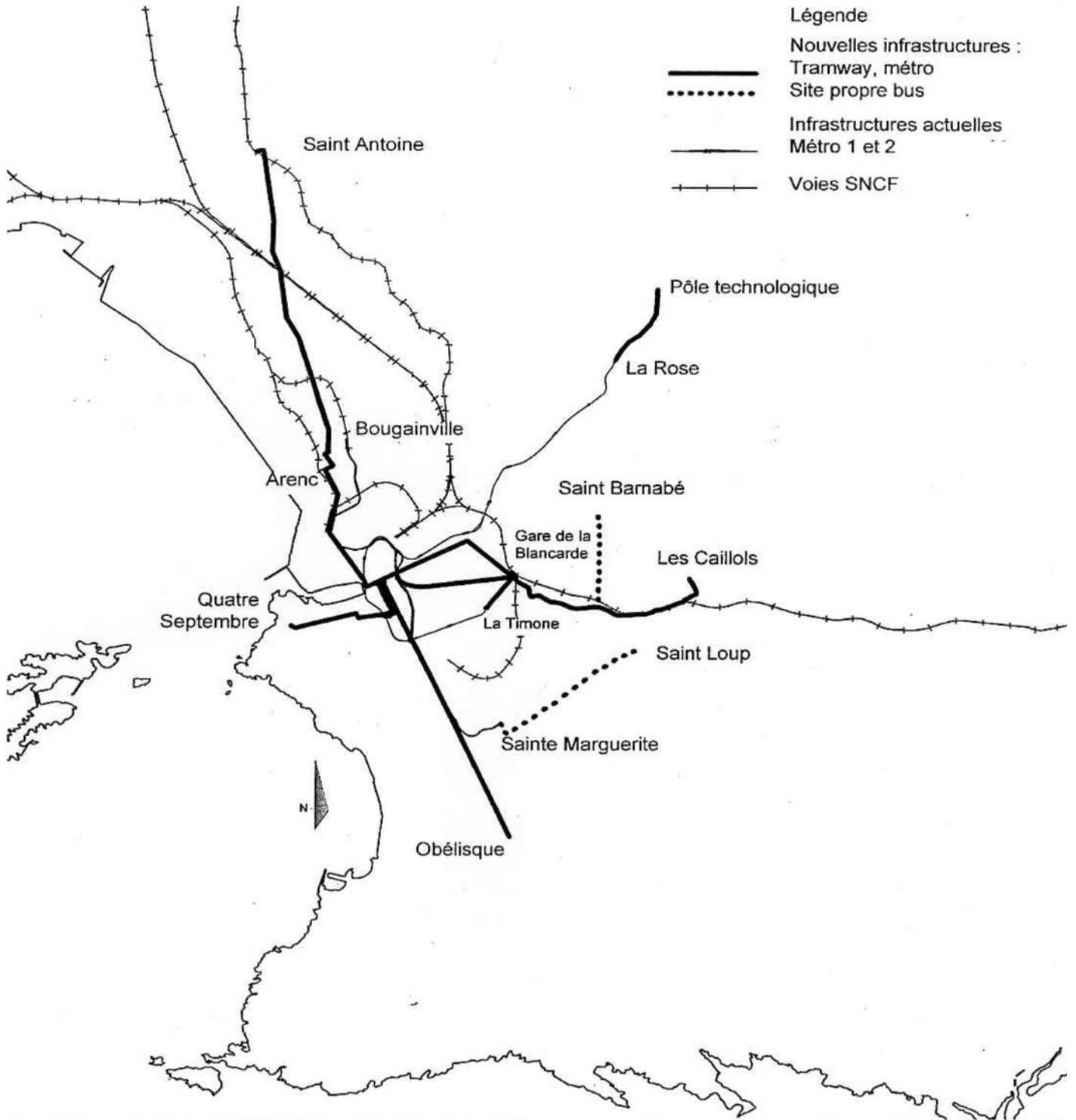
### Emergence du projet tramway

**L**e rappel des principales phases décisionnelles, qui conduisent, à Marseille, à la mise en service des deux lignes de tramway et du prolongement du métro entre juin 2007 et fin 2009, permet d'avancer que les éléments d'évaluation *a priori* des projets ne sont pas toujours pris en considération. Le processus décisionnel reste opaque malgré la démarche des Plans de Déplacements Urbains soumis à enquête publique.

**L**a ligne de tramway 68, survivance de l'ancien réseau de tramway de Marseille, a fonctionné jusqu'en 2003. Longue de 3 km, à partir de Noailles, cette ligne sortait du centre-ville par un tunnel de 700 m et rejoignait Saint-Pierre à l'Est, où était organisé un pôle d'échange. Plusieurs études et documents de planification antérieurs à 1995 avaient proposé le prolongement de cette ligne, et l'idée d'un "tramway sur la Canebière" avait été exprimée par les

\* *Marseille Provence Métropole*  
*francois.coste@orange.fr*

**RESEAU DE TCSP A TERME**  
 (Adopté en Conseil Municipal en février 1998)



- Légende**
- Nouvelles infrastructures :  
 Tramway, métro
  - Site propre bus
  - Infrastructures actuelles  
 Métro 1 et 2
  - Voies SNCF

1 km



Echelle 1 : 100 000

techniciens devant les décideurs politiques. Le véritable début du processus, qui a abouti à la réalisation de la première phase du réseau tramway (2007) et au prolongement de la première ligne de métro de Marseille (prévu fin 2009), a été l'affirmation, dans le programme électoral du candidat J.-C. Gaudin à la mairie de Marseille, en 1995, de la réalisation d'un réseau de tramway ambitieux. Les lignes citées dans le programme reliaient Saint-Antoine au Nord à Mazargues au Sud, les Catalans à l'Ouest aux Caillols à l'Est ; ces lignes de tramway traversaient le centre-ville.

L'élection du maire J.-C. Gaudin, en 1995, a marqué le début d'un processus assez linéaire de prises de décision (par le Conseil municipal, puis, à partir de 2001, par le Conseil de la Communauté Urbaine) sur l'évolution du réseau de Transport Collectif en Site Propre (TCSP). Parallèlement, la Ville de Marseille mettait en place les outils techniques nécessaires à l'évaluation socio-économique des projets de transports publics, lançait la démarche d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU), et approuvait le cadre général du développement spatial et économique de la Ville. Les outils mis en place permettaient d'évaluer l'intérêt des projets : clientèle supplémentaire, gain de temps de parcours des usagers, importance de la population et des emplois desservis, évaluation des coûts d'investissement et de fonctionnement du réseau de transport restructuré...

Le 2 février 1998, suite aux études préalables sur le réseau de TCSP, le Conseil municipal approuvait un schéma directeur (cf. Figure) comportant quatre lignes de tramway d'une longueur d'environ 40 km et deux prolongements modestes de métro (trois stations supplémentaires en tout).

En premier lieu, il proposait de réaliser une ligne de tramway de 9 km entre Arenc et Les Caillols. La faiblesse des flux de voyageurs en transports publics observée entre l'opération Euroméditerranée et l'Est de Marseille, en comparaison avec les autres secteurs de la ville, ainsi que les perspectives de réaménagement urbain du centre-ville (donc de La Canebière) ont favorisé ce choix de première tranche de

réalisation. Techniquement, il était également nécessaire de s'appuyer sur un dépôt tramway prévu à Saint-Pierre.

Des concertations préalables sur les lignes de tramway ont alors été organisées et les réflexions concernant le futur réseau poursuivies.

Le 17 juillet 2000, le Conseil municipal approuvait le lancement de deux concours de maîtrise d'œuvre concernant les deux lignes de tramway : Bougainville - Arenc - Les Caillols et Quatre Septembre - Blancarde (16 km) d'une part, et le prolongement de la ligne de métro entre La Timone et La Fourragère (2,5 km) d'autre part.

En 2001, une des premières décisions de la Communauté Urbaine, qui vient de naître, a consisté à attribuer le marché de maîtrise d'œuvre pour l'étude et la réalisation des deux lignes de tramway et du prolongement de ligne de métro.

La mise en service d'une première tranche du tramway (9 km) a eu lieu fin juin 2007, une deuxième tranche fin septembre 2008. Le réseau tramway a, maintenant, une longueur de 12 km.

Le prolongement de la ligne de métro devrait être mis en service fin 2009.

## Les études préalables

Classiquement, les études préalables consistent à imaginer plusieurs possibilités de développement à long terme du réseau de TCSP, puis à les comparer, à choisir plusieurs premières phases de réalisation et à les évaluer. Le choix final est évidemment effectué en fonction de considérations beaucoup plus larges que les seuls résultats des évaluations socio-économiques qui restent la base de la prise de connaissance des projets. Ces évaluations font partie du dossier de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

À Marseille, le réseau TCSP était alors constitué de deux lignes de métro (19 km) et d'une ligne de tramway (3 km). Les évolutions du réseau imaginées dans le cadre des études préalables reposaient sur des prolongements des deux

lignes de métro et sur la création, quasiment *ex nihilo*, de lignes de tramway.

Plusieurs hypothèses de réseau ont été proposées, évaluées et comparées. Pour chacun des réseaux étudiés, des premières phases de réalisation étaient identifiées et évaluées. Ces analyses montraient que la presque totalité des prolongements de métro envisagés ne semblait pas attirer des clientèles supplémentaires importantes malgré le niveau de service du métro dans les zones desservies ; cette affirmation ne repose pas sur une caractéristique intrinsèque du métro par rapport au tramway mais sur la mise en évidence des différences de niveau de service rendu dans les secteurs concernés par rapport à la desserte initiale. Les réseaux développés à base de tramway ont une meilleure diffusion spatiale que s'ils le sont à base de métro puisqu'ils permettent de desservir, à coût équivalent, des secteurs plus étendus.

Malgré ces analyses et sur la base d'arguments simplistes – le métro est apprécié des Marseillais, il diminuera les encombrements de la circulation, sa réalisation n'impose pas de travaux sur la voie publique... –, la perspective de réaliser des prolongements de métro gardait toute son aura dans l'esprit des décideurs.

A la suite des études préalables (1998) aucune étude approfondie d'un prolongement de métro n'est entreprise.

## Le Plan de Déplacements Urbains

Parallèlement aux études préalables concernant le réseau TCSP, la démarche du Plan de Déplacements Urbains (PDU) était engagée par la Ville de Marseille. La mise en place a été évidemment plus lente pour le PDU que pour celle concernant les outils techniques d'évaluation des lignes de transports (une enquête ménage avait été lancée pour aboutir à des résultats en 1997) ou encore pour les études préalables de définition de réseaux de TCSP.

En effet, l'élaboration du PDU a nécessité la mise en place d'un Comité technique composé de fonctionnaires de l'Etat, de la Région et du Département, et d'un Comité de pilotage composé d'élus et de hauts fonctionnaires de la

Ville.

Une large concertation a été organisée autour de plusieurs groupes thématiques réunissant des responsables d'organismes professionnels et d'associations concernés par le champ des déplacements.

Les deux démarches – PDU et Etudes préalables du réseau TCSP – ont été, toutes les deux, coordonnées techniquement par la même direction des services de la Ville. Elles s'alimentent l'une l'autre.

Le projet de PDU mis à l'enquête publique ne comportait pas de phasage de réalisation des investissements. C'est une des remarques du rapport de la commission d'enquête qui prescrivait que « *le PDU devra intégrer une programmation et une évaluation plus détaillée de ses objectifs* ».

Les réflexions concernant la programmation des investissements (niveau financier d'engagement et choix de la première tranche) n'ont donc pas été portées à la concertation publique.

## L'absence de contraintes financières

Avant l'an 2000, durant toute la période qui précède la décision politique du choix de la première tranche de travaux sur le réseau TCSP (lancement des concours de maîtrise d'œuvre), aucune contrainte financière pour l'avenir n'était précisée.

Jusqu'aux dernières réunions de présentation des projets, l'impact financier des propositions sur le budget de la Ville ou de la future Communauté Urbaine n'avait pas été demandé par le comité de pilotage des élus en charge du dossier. Ces données financières consistent à évaluer, avec une batterie d'hypothèses concernant en particulier les subventions de l'Etat et des autres collectivités territoriales, un ordre de grandeur des conséquences financières sur les futurs budgets de la collectivité (annuités des emprunts, coûts d'exploitation supplémentaires, recettes de trafic supplémentaires...). Elles n'ont été présentées, pour la première fois, que lors d'une réunion préparatoire à la séance du

Conseil municipal du 17 juillet 2000, lançant les concours de maîtrise d'oeuvre.

Au cours des réflexions, la première proposition de première tranche de travaux envisagée par les élus municipaux concernait un prolongement de la ligne existante du tramway de quelques centaines de mètres entre Noailles et Joliette, ainsi que le prolongement de la première ligne de métro d'une inter-station entre La Timone et Blancarde. La faiblesse de cette première proposition tenait très vraisemblablement à la réticence à se lancer dans des investissements importants de transports publics sans retour assuré de la perception de leur intérêt par les Marseillais. A cette époque, l'Etat était encore impliqué fortement dans le financement des TCSP ; informés officiellement de cette première proposition, ses services jugeaient la proposition très peu ambitieuse.

Un nouveau projet municipal a été alors élaboré et soumis à la prise en considération de l'Etat : création d'un réseau de 16 km de tramway et prolongement de 2,5 km d'une ligne de métro (un prolongement complémentaire de 4 km de métro est même, un temps, envisagé).

Le saut important dans l'investissement n'était dû alors en rien à une analyse serrée des capacités d'investissement de la Ville mais plutôt à une libération des esprits (l'Etat cautionne) et au nécessaire équilibre politique entre l'importance des projets de tramway et des projets métro proposés : si le projet tramway grandit, il faut que le projet métro grandisse aussi (et vice-versa).

Ainsi, l'absence de contrainte financière ressentie a relégué à l'arrière-plan les évaluations socio-économiques pourtant disponibles : pourquoi s'interroger sur la pertinence d'un projet par rapport à un autre, puisqu'il était supposé possible de les réaliser tous les deux (prolongement de métro et réseau de tramway). Aucune comparaison avec le rythme d'investissement antérieur de la Ville, lors de la réalisation des deux lignes de métro entre 1971 et 1992, n'a jamais été recherchée.

## Conclusion

La longueur du réseau de TCSP (tramway et métro) de Marseille atteindra, au début de 2010, la moitié de la longueur des réseaux des deux autres villes millionnaires (en habitants) de Lyon et de Lille.

Il est indispensable d'engager une démarche de qualité pour imaginer le développement du réseau TCSP et l'élaboration de schémas de transports prospectifs à l'échelle de la métropole. Pour que les procédures de concertation soient pleinement mises en œuvre jusqu'à la programmation des investissements, il convient que les données factuelles soient mises à la portée de tous.

# Faire Savoirs

n° 8 - décembre 2009

Sciences humaines et sociales en région PACA



## Mobilité et métropolisation en Région PACA

### Quels transports pour demain ?

**Coordination :**  
**Xavier Godard & Michel Quercy**

#### thèses

**Lauren Andres**

*La ville mutable  
Le cas de la friche de la Belle de Mai*

**Magali Ballatore**

*L'expérience de mobilité des étudiants Erasmus :  
les usages inégalitaires d'un programme d'échange  
Une comparaison France/Angleterre/Italie*

**Virginie Avezou-Boutry**

*Acculturation, niche de développement et d'apprentissage  
et adaptation scolaire des pré-adolescents marseillais d'origine  
comorienne*

#### lecture

**Les Gitans par Marc Bordigoni**

*Jacques Guilhaumou*