



2015_A311

OBJET : Aménagement du territoire - Déplacements, mobilité, transports et infrastructures - Financement de la compétence mobilité sur le grand territoire - Déploiement du PDU et des ressources nécessaires

Le 17 décembre 2015, le Conseil de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix s'est réuni en session ordinaire à l'espace Aixagone à Saint-Cannat, sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président de la Communauté d'Agglomération le 11 décembre 2015, conformément à l'article L.5211-1 du Code général des collectivités territoriales.

Etai(en)t Présents : JOISSAINS MASINI Maryse – ALBERT Guy – AMAROUCHE Annie – AMIEL Michel - BACHI Abbassia – BARRET Guy – BASTIDE Bernard – BONTHOUX Odile – BORELLI Christian – BOUDON Jacques – BOULAN Michel – BOUVET Jean-Pierre – BRAMOULLÉ Gérard – BUCCI Dominique – CANAL Jean-Louis – CASTRONOVO Lucien-Alexandre – CESARI Martine – CHARRIN Philippe – CHAZEAU Maurice – CICCOLINI-JOUFFRET Noëlle – CIOT Jean-David – CORNO Jean-François – CRISTIANI Georges – DAGORNE Robert – de SAINTDO Philippe – DELAVET Christian – FABRE-AUBRESPY Hervé – FERAUD Jean-Claude – FREGEAC Olivier – GACHON Loïc – GALLESE Alexandre – GARELLA Jean-Brice - GERARD Jacky – GOUIRAND Daniel – GROSSI Jean-Christophe – GUINIERI Frédéric – HOUEIX Roger – JOUVE Mireille - LAFON Henri – LAGIER Robert – LENFANT Gaëlle - LHEN Hélène – MALAUZAT Irène – MALLIÉ Richard – MANCEL Joël – MARTIN Régis - MÉÏ Roger – MERCIER Arnaud – MERGER Reine - MICHEL Marie-Claude - MONDOLONI Jean-Claude – MORBELLI Pascale - PAOLI Stéphane – PELLENC Roger - PERRIN Jean-Marc - POLITANO Jean-Jacques – PROVITINA-JABET Valérie - RAMOND Bernard – RENAUDIN Michel – ROUVIER Catherine - SALOMON Monique – SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre – SLISSA Monique – SUSINI Jules – TALASSINOS Luc – TAULAN Francis – TERME Françoise - TRAINAR Nadia – YDE Marcel

Etai(en)t excusé(s) et suppléé(s) : PIZOT Roger suppléé par BUCHAUT Romain

Etai(en)t excusé(es) avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L. 2121-20 du Code général des collectivités territoriales : ALLIOTTE Sophie donne pouvoir à MONDOLONI Jean-Claude – AMEN Mireille donne pouvoir à RAMOND Bernard - AUGÉY Dominique donne pouvoir à BOUVET Jean-Pierre - BALDO Edouard donne pouvoir à LENFANT Gaëlle - BENKACI Moussa donne pouvoir à BACHI Abbassia - BERNARD Christine donne pouvoir à BONTHOUX Odile – BOYER Raoul donne pouvoir à ROUVIER Catherine – BURLE Christian donne pouvoir à BRAMOULLÉ Gérard – CALAFAT Roxane donne pouvoir à BUCCI Dominique – de BUSSCHERE Charlotte donne pouvoir à CASTRONOVO Lucien-Alexandre - DEVESA Brigitte donne pouvoir à de SAINTDO Philippe – DI CARO Sylvaine donne pouvoir à SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre – JOISSAINS Sophie donne pouvoir à CHARRIN Philippe - ROLANDO Christian donne pouvoir à CHAZEAU Maurice – SERRUS Jean-Pierre donne pouvoir à BOULAN Michel – ZERKANI-RAYNAL Karima donne pouvoir à MERGER Reine

Etai(en)t excusé(es) sans pouvoir : ARDHUIN Philippe – FILIPPI Claude – LEGIER Michel – NERINI Nathalie – PEREZ Fabien – PRIMO Yveline

Secrétaire de séance : Stéphane PAOLI

Monsieur Guy BARRET donne lecture du rapport ci-joint.

CONSEIL DU 17 DECEMBRE 2015

Rapporteur : Guy BARRET

Co-rapporteur : Gérard BRAMOULLÉ
Jacky GERARD

Politique publique : Aménagement du territoire

Thématique : Déplacements, mobilité, transports et infrastructures

Objet : Financement de la compétence mobilité sur le grand territoire - Déploiement du PDU et des ressources nécessaires
Décision du Conseil

Mes Chers Collègues,

Afin d'accompagner la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains pour la période 2015-2025 et ainsi poursuivre le développement des politiques publiques consacrées depuis 2001 à la mobilité sur le Territoire du Pays d'Aix, il est nécessaire de prévoir leur financement. La mobilisation de l'ensemble des ressources permettant de financer les actions inscrites au PDU conduit à modifier le taux du Versement Transport pour le porter à 2 %.

Exposé des motifs :

Depuis bientôt 15 ans, la CPA exerce la compétence transport sur un territoire immense de 1300 km² qu'il faut appréhender et desservir en transports en commun.

A partir du constat d'une situation de départ inadaptée aux besoins des habitants, une politique volontariste en faveur des transports publics et des modes actifs a été mise en œuvre par la CPA et ses partenaires.

Cette dernière est passée par plusieurs phases de développement :

Le 1^{er} temps de la politique communautaire, de 2001 à 2004 a permis la mise en place d'un réseau communautaire... soit la période que l'on qualifiera de « **rattrapage** »;

Le 2^{ème} temps de la politique communautaire, a été celui du 1^{er} PDU arrêté en juin 2005 : les premiers parcs relais, la définition des grands projets de BHNS, de pôles d'échanges... soit la période de « **définition des grandes orientations** »;

Le 3^{ème} temps de la politique communautaire, fut celui du projet de PDU **arrêté le 6 juin 2013 soit la période de changement de cap en faveur de l'écomobilité**... le temps de l'innovation et la mise en œuvre opérationnelle des engagements ;

Le 4^{ème} temps de la politique communautaire 2015-2025 **est celui** du haut niveau de service **soit l'adaptation des transports au haut niveau de service**. Le PDU abouti a été par ailleurs adopté lors du présent Conseil communautaire.

Le 1^{er} janvier 2001, la communauté de communes s'est transformée en Communauté d'agglomération du Pays d'Aix. De droit, elle est devenue AOTU et n'a cessé de développer les transports en commun. Quel bilan tiré de ces 14 années passées au service des habitants ?

- Le transport régulier de personne : en 2001, on ne comptait que 6 lignes interurbaines sur le territoire. Depuis, le territoire de la CPA a été doté d'un réseau de transport connecté à la ville-centre. Puis, des lignes express qui relient directement la ville d'Aix-en-Provence et les communes de Pertuis, Trets, Lambesc, Vitrolles ont été créées. En 2004, la ligne Aix-TGV-Aéroport est mise en place. Dernièrement, des lignes tangentielles proposent une offre plus directe qui évite le passage en gare routière d'Aix-en-Provence. On notera aussi la prochaine inauguration de la navette interne pour la zone de plan de Campagne. A ce jour, 27 lignes interurbaines sillonnent chaque jour le territoire du Pays d'Aix.

Des réseaux urbains se sont développés sur les agglomérations importantes de la CPA, comme Pertuis en 2005 où il n'existait pas de transports urbains. Le réseau urbain d'Aix en Provence s'est étoffé et Venelles est entrée dans le périmètre de la Délégation de Service Public « Aix en Bus ». De nouvelles offres ont été proposées dans les nouveaux quartiers comme la Duranne. Le pôle d'activités d'Aix-en-Provence a vu ses offres de dessertes considérablement renforcées. Des véhicules propres ont été mis en place en 2004 au cœur de ville d'Aix-en-Provence, les Diablins. Sur les communes de Gardanne, Gréasque et Pertuis, l'offre urbaine a été renforcée et restructurée en 2015.

100 % des collèges et lycées du territoire sont desservis à plusieurs horaires de journée.

Le TAD (Transport à la Demande) déployé depuis 2011 sur 12 communes, devient accessible aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite) et sera développé en fin d'année 2015 sur toutes les communes de la CPA.

Ce sont aujourd'hui 19 238 000 de voyages qui sont effectués par an sur le territoire contre 9 000 000 en 2002, et 13 632 910 millions de km produits en 2015, contre 6 306 000 millions en 2014 (hors scolaires).

- Une politique de tarification attractive. Dès février 2005, une tarification unique était généralisée sur l'ensemble des lignes à 1,10 le ticket unique : prix inchangé à ce jour.

Une politique sociale avantageuse permet aux plus nombreux de voyager sur tout le périmètre de la CPA, les seniors à partir de 70 ans bénéficient de la carte annuelle gratuite, les moins de 26 ans bénéficient du tarif jeune+, les chômeurs, les titulaires du RSA...

Le tarif des Parc-relais (P+R) est de 2,20 euros la journée avec un transport gratuit sur tout le réseau de la CPA pour tous les occupants du véhicule qui s'y gare.

- Un nouveau système billettique lancé dès 2010, a permis de créer le Pass Provence, carte sans contact qui propose également des tarifications combinées entre plusieurs autorités de transports publics ou de stocker plusieurs types de service vélo, transport, etc. améliorant ainsi grandement la vie de l'utilisateur.

- Les infrastructures de transports : La politique de stationnement avec la création de P+R et de parcs de persuasion a été développée sous l'impulsion de la CPA. C'est en 2003 que le premier P+R Krypton a été ouvert, proposant alors 300 places de stationnement. Aujourd'hui, on compte 5 P+R sur la ville centre et plus de 20 parcs de persuasion et ce sont 2960 places qui sont à la disposition des habitants et des visiteurs sur le territoire de la CPA .

Des pôles d'échanges existant ou en cours d'aménagement sur les communes de Pertuis, Simiane, Vitrolles et la gare routière d'Aix-en-Provence permettent une intermodalité en proposant des offres de déplacement optimisées pour organiser son voyage dans les meilleures conditions. Toutes ces infrastructures seront désormais équipés systématiquement de parkings vélo. On notera le premier relais-vélos de la région PACA en gare SNCF d'Aix en Provence qui compte 100 places.

En complément de tous ces équipements, la réalisation de couloirs bus permet d'améliorer leur vitesse commerciale et on peut noter la réalisation du tour de ville en 2004 ou encore l'avenue Philippe Solari en 2006. La réalisation du SAS en 2014 sur la RD 9 procède de cette même logique et représente une première en France.

- La transition énergétique : des aides sont accordées pour l'achat de véhicules électriques aux particuliers et aux collectivités du territoire. Dernièrement s'est ajoutée l'aide à l'acquisition de vélos électriques.

- la sécurité routière : Plus de 5 500 enfants des classes de CM1, CM2 sont sensibilisés chaque année à la sécurité routière et dans les transports en commun au travers d'animations diverses.

Les résultats sont là. En effet, les derniers chiffres de l'enquête ménages-déplacements mettent en évidence une croissance de l'utilisation des transports en commun sur Aix-en-Provence et une augmentation des parts modales des modes alternatifs à l'automobile à l'échelle communautaire.

Toutefois, tous ces efforts seraient vains s'ils n'étaient pas poursuivis. La mobilité plus que jamais est un élément essentiel de la politique d'aménagement du territoire. Résolument tourné vers le 21^e siècle, c'est vers le haut niveau de service que le Pays d'Aix va développer ses projets en fonction des préconisations inscrites dans le PDU de la CPA qui sera approuvé le 17 décembre 2015.

On peut ainsi résumer les projets mobilité pour les 10 prochaines années :

- Des transports plus rapides, plus directs. A terme, le territoire comprendra 3 BHNS (bus) et 5 CHNS (cars) qui offriront des services de qualité à tous les habitants du pays d'Aix. Ils nécessiteront d'importants travaux d'infrastructures (couloirs bus, P+R, reprise de carrefour, entrées de ville, parkings de covoiturage, mis en place de feux tricolores pour donner la priorité aux transports en commun...).

- Des transports connectés ou « le transport 2.0 » : la CPA va mettre en place dès 2016 des outils – le Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV) en particulier – afin de proposer une information voyageur en temps réel indiquant aux usagers les horaires de passage, les perturbations ou les incidents. De même, plus de services seront offerts sur la carte Pass-Provence (accès au P+R, etc.).

- Des véhicules plus propres, plus confortables, un BHNS électrique est à l'étude sur la ville d'Aix-en-Provence pour 2019 ainsi que le développement de véhicules urbains électriques dès 2016.

- Une intermodalité au service de la mobilité : il sera proposé des points de rabattement cohérents pour se déplacer plus facilement tous modes confondus. Sont notamment en projet la réhabilitation du Pôle d'Echange Multimodal de Gardanne, la création de la halte ferrée de Plan de Campagne, celle de la Calade... Tous ces nouveaux équipements permettront l'accès en modes actifs, en bus ou en cars afin d'utiliser le train par la suite. Des études urbaines sont ou seront lancées afin de prendre en compte toutes les problématiques de mobilité mais aussi l'intégration de ces équipements dans un espace urbain plus large. Une étude va être lancée afin d'optimiser l'implantation de nouveaux parkings de covoiturage (2 existent déjà); la politique de mise en place de couloirs bus sera poursuivie à Aix-en-Provence et dans plusieurs autres villes, ainsi que l'utilisation des Bandes d'Arrêt d'Urgence (BAU) sur autoroute pour le corridor Aix-en-Provence /Marseille, la RD9, les communes d'Aix-en-Provence, Vitrolles....

- Les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite (PMR) sont aussi pris en compte afin de leur permettre d'accéder le plus largement possible aux nouveaux réseaux de transports publics de la CPA.

En contrepartie, cette politique représente un coût financier conséquent puisque le budget total consacré à la mobilité est passé en 15 ans de 19 millions d'euros à 115 millions d'euros. Depuis 2001, ce sont plus de 136 millions d'euros qui ont été investis sur le territoire en termes d'équipements structurants.

La période qui s'ouvre avec le nouveau PDU est décisive pour l'avenir des Transports en Pays d'Aix. De nombreux développements sont en phase de réalisation mais les besoins soulevés par le PDU vont se traduire par un « changement de braquet » sur le plan budgétaire avec une prospective de l'ordre de 1,3 Milliards d'Euros sur la période 2015-2025.

En 2015 le Budget alloué à l'exercice de la compétence mobilité s'élève à plus de 115 Millions d'euros dont 83 Millions consacrés au fonctionnement des services et des équipements dédiés à la mobilité et plus de 32 Millions d'euros aux investissements structurant le territoire. Pour mettre en œuvre ces actions, les recettes de la CPA proviennent de plusieurs sources : la vente des titres de transport, le versement transport, les subventions et dotations accordées par l'Europe, l'État, la Région et les Départements ou encore celles obtenues dans le cadre de programmes de développement durable (appel à projets Transports en Commun en Site Propre, Grenelle de l'environnement).

La principale ressource que constitue le « Versement Transport » (VT) est payée par les entreprises de plus de 9 salariés. Ce seuil est actuellement en discussion dans le projet de loi de Finances pour 2016 afin de le relever à 11 salariés, ce qui représenterait un manque à gagner pour les collectivités. Les dix dernières années ont montré que le volume produit par le VT augmentait de manière régulière. En effet, du fait du dynamisme économique (augmentation du nombre d'emploi, augmentation des qualifications et des salaires), les ressources produites ont progressé de manière significative : elles sont passées de 25 à 54 M€ entre 2002 et 2012, soit plus du doublement en 10 ans. Cependant, depuis cette date la ressource s'est stabilisée avec les effets de la crise économique sur l'emploi.

Afin de permettre un rééquilibrage de l'offre de transport collectif et la promotion de nouveaux modes de mobilité sur l'ensemble du territoire, la décision de porter le taux de VT à 1.7% en juillet 2015 a permis d'enregistrer une nouvelle croissance des recettes pour financer notamment les travaux du Krypton premier élément en termes d'infrastructures du prochain BHNS qui apportera une réponse à la desserte des quartiers aixois, mais également le développement de l'offre de transport à Pertuis, Vitrolles, Les Pennes Mirabeau, Gardanne, etc..

Par ailleurs, la hausse des tarifs publics de mars 2015 va se traduire par une augmentation tendancielle des recettes commerciales. La croissance prévue combinée à celle de la hausse de la fréquentation est en lien avec l'amélioration du service offert. La prévision d'un quasi doublement de la fréquentation doit également contribuer à l'augmentation du

montant des recettes voyageurs. Les recettes clientèles devraient donc passer de 4.7 M€ à près de 10 M€ à l'horizon PDU (2025).

Toutefois, les perspectives financières et la recherche d'une politique de mobilité cohérente inscrites dans le PDU nous conduisent aujourd'hui à rechercher une optimisation de l'offre de transports. Une première étape est proposée avec le transfert des lignes budgétaires du transport scolaire dans le Budget Annexe des Transports Publics, accompagné du besoin de financement jusqu'alors compensé par le Budget Principal de la collectivité.

De plus, à la suite d'une décision des services fiscaux du Ministère des Finances relative à la gestion de la TVA dans le Budget Annexe des Transports Publics Urbains, la CPA est contrainte d'adopter un mode de gestion fiscal spécifique du fait d'un déséquilibre important entre la TVA collectée et la TVA déductible. La conséquence budgétaire et financière implique une réintégration partielle de la TVA dans les dépenses du Budget Annexe à hauteur de 5,7 M€ pour l'année 2016 comprenant une régularisation de l'ordre de 2M€ pour l'exercice 2015.

Considérant ces impacts budgétaires considérables et eu égard aux ambitions portées par ce territoire, il est donc proposé de porter le taux de VT à 2% ainsi que la loi le permet, afin de financer les différents projets en matière de mobilité définis dans le PDU qui seront développés sur le territoire pour les 10 ans à venir. Cette décision ne pourra entrer en application qu'au 1^{er} juillet 2016 compte tenu des délais d'enregistrement et de communication des URSSAF chargées de collecter cette taxe pour ensuite la reverser aux collectivités. Le produit supplémentaire attendu est donc estimé à 6 M€ pour l'exercice 2016 et représentera 12 M€ en année pleine à partir de 2017.

Visas :

VU l'exposé des motifs ,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2333-64 à L2333-75,

VU l'article 33 de la loi n°2012-387 du 22 mars 2012 relative à la simplification du droit et à l'allègement des démarches administratives, codifié à l'article L2333-67 alinéa 12 du CGCT,

VU la circulaire interministérielle DSS /5C/DGCL/2012/143 du 2 avril 2012 relative aux délais de communication des changements de taux du versement transport,

VU la délibération n°2001_A042 du Conseil communautaire instaurant le versement Transport sur l'ensemble de la Communauté,

VU la délibération n°2003_A064 du Conseil communautaire du 28 mars 2003 instaurant les modalités de remboursement du Versement Transport,

VU la délibération n°2014_A207 du Conseil communautaire du 14 octobre 2014 concernant la modification du taux du versement Transport,

VU l'avis de la commission Aménagement de l'espace et mobilité en date du 10 novembre 2015 ;

VU l'avis du Bureau communautaire du 26 novembre 2015 ;

Dispositif :

Au vu de ce qui précède, je vous demande, Mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- **APPROUVER** l'augmentation du Versement Transport au taux de 2 % avec entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2016,
- **AUTORISER** Madame la Président ou son représentant à signer tout document relatif à cette affaire,
- **DIRE** que les recettes correspondantes seront inscrites au Budget Annexe des Transports Publics urbains, section de Fonctionnement, nature 734,
- **AUTORISER** Madame le Président à notifier cette Décision Aux services de l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale (ACOSS) dans les meilleurs délais.

OBJET : Aménagement du territoire - Déplacements, mobilité, transports et infrastructures - Financement de la compétence mobilité sur le grand territoire - Déploiement du PDU et des ressources nécessaires

Inscrits	92
Votants	86
Abstentions	0
Blancs et nuls	0
Suffrages exprimés	86
Majorité absolue	44
Pour	86
Contre	0
Ne prennent pas part au vote	0

Etai(en)t présent(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t excusé(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t présent(s) et se sont abstenus :

Néant

Etai(en)t excusé(s) et se sont abstenus :

Néant

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte à l'unanimité le rapport ci-joint et le transpose en délibération.

Ont signé le Président et les membres du Conseil présents
Maryse JOISSAINS MASINI



17 DEC. 2015