

WORKSHOP S7 VILLE-NATURE - 5<sup>ÈME</sup> ÉDITION

# LA CIOTAT



## MOBILITE

Architecture, Ville et Territoires  
École Nationale Supérieure d'architecture de Marseille  
Parc National des Calanques  
2017 - 2018



4 LA CIOTAT

10 LA METROPOLE



Au départ, La Ciotat était un port antique. C'est donc sur les cartes des navigateurs, au Ve siècle av. J-C, qu'apparaît pour la première fois le nom de la ville.

Sur un extrait de la carte de Cassini (1778), on peut découvrir que des voies importantes reliaient la cité à Aubagne par le nord, et Cassis, puis Marseille, par l'ouest. A cette époque, La Ciotat était un véritable entrepôt de commerce, et c'est par ces routes que transitaient les subsistances importées.

On remarque également des voies secondaires qui mènent vers Ceyreste au nord - La Ciotat était liée à cette ville jusqu'en 1429- et vers Les Lecques et Toulon, à l'est.

Cependant, on peut dire que c'est le développement des chantiers navals et leurs poids économiques qui vont véritablement transformer La Ciotat: morphologie, démographie, tissu urbain... Ce qui aura pour effet d'augmenter les flux, d'Hommes et de marchandises, entre la ville et l'extérieur.

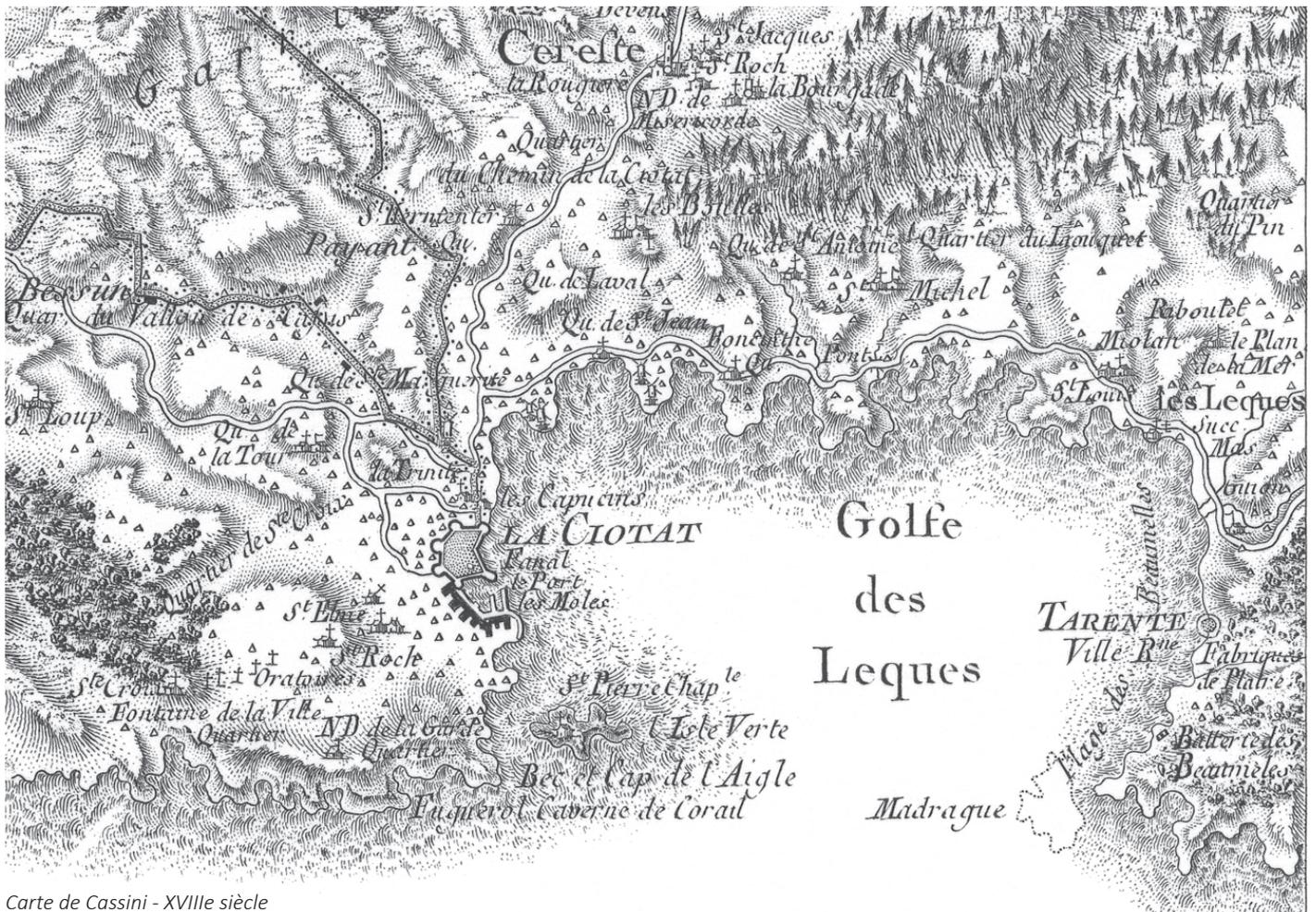
La ligne ferroviaire entre Marseille et Toulon a été opérationnelle en 1859. En 1872, elle ira jusqu'à Vintimille. Une courte ligne ferroviaire s'ouvre alors entre la gare de La Ciotat et son centre-ville. A l'époque, il y avait sept aller-retour quotidiens. Quant aux trains de marchandises qui alimentaient le chantier naval, ils circulaient avant le lever du jour pour ne pas rencontrer de problème de circulation. Cette ligne a cessé de fonctionner en même temps que l'arrêt des chantiers.

Pour expliquer le positionnement de la gare de La Ciotat, il y a une petite histoire qui se raconte parmi certains ciotadens. Il semblerait que la gare, célèbre pour être un des premiers décors des frères Lumière, ait été placée ici par arrangement. Une personne aux bras suffisamment longs aurait insisté pour avoir la gare proche de son domicile car celui-ci travaillait à Marseille. Mais il ne s'agit ici que de rago...

C'est dans les années 70' qu'on voit arriver l'A50, une autoroute connectant Marseille et Toulon. Comme une large ceinture physique autour de la ville, elle va plus ou moins suivre le parcours de la voie ferrée, question de topographie. Mais son franchissement est plus compliqué d'autant plus que le trafic va s'intensifier avec le développement du transport automobile.

Même si elle paraît enclavée et en retrait par rapport au fonctionnement de la métropole, La Ciotat reste toutefois un important pôle d'attractivité pour le tourisme et l'économie. Pourtant, les infrastructures de mobilité révèlent des défaillances qui empêchent son bon développement. Le positionnement des trois pôles modaux aux extrémités de la ville en est le parfait symbole.

Aujourd'hui, la ville semble tournée vers d'autres types de mobilité. Une voie douce a été aménagée récemment sur l'ancien tracé de la voie ferrée, et d'autres devraient voir le jour. La mise en place de parkings relais le long des boulevards urbains est également prévue avec des services de navettes pour les connecter au réseau de cars métropolitain.



Carte de Cassini - XVIIIe siècle



Carte de l'état-major - 1861

## 1er degré de mobilité

La Ciotat est composée de 36044 habitants et occupe ainsi la 8e place des communes les plus peuplées des Bouches-du-Rhône. D'ici 2030, la ville prévoit plus de 4000 habitants en plus, ainsi que de 2500 logements supplémentaires.

En 2014, 59.9% de la population était active avec un emploi, pour 9.6% de chômage, 9.5% de retraités, 9% d'étudiants et 12% d'autres inactifs.

Une partie des flux internes se fait d'est en ouest à l'échelle de la ville. La population ne cesse d'augmenter dans ces zones qui exercent une véritable pression urbaine sur les dernières terres agricoles de la commune. Cet axe brasse également la population venant de Ceyreste qui est dépendante de La Ciotat pour atteindre l'autoroute.

C'est d'ailleurs le cas pour de nombreux autres ciotadens qui sont contraints de quitter la ville pour aller travailler soit à l'ouest vers Aubagne/Marseille, soit à l'est vers Toulon. Au niveau du péage de La Ciotat, situé à 4km au nord du centre ville, on dénombre plus de 5000 véhicules par jour.

Le trafic est bien plus important sur la D559 avec plus de 28000 véhicules journalier. Ceci s'explique notamment par le prix au péage, qui incite les usagers à entrer ou sortir plus loin dans le réseau autoroutier, au niveau de Roquefort-la-Bédoule notamment.

Lorsque que l'on pénètre un peu plus dans le tissu urbain, on se rend compte que de nombreuses «bulles urbaines» sont créées. En effet, on découvre un très grand nombre d'impasses qui déservent des groupements d'habitations, fractionnant ainsi considérablement l'espace urbain.

Le trafic routier à La Ciotat est souvent saturé aux heures de pointe, et ce constat se retrouve dans de nombreuses autres villes de la métropole actuellement.

Pour accueillir les personnes de l'extérieur, La Ciotat dispose de 17 parkings publics dispersés sur le territoire. Ils comptabilisent 2748 places dont 360 sont totalement gratuites. 630 le sont la moitié de l'année, et pour les autres, elles sont évidemment payantes toute l'année.

Concernant le transport ferroviaire, il faut avant tout mettre en évidence le positionnement de la gare SNCF qui est excentrée à l'est de la ville. Cette configuration est un véritable obstacle qui rend les connexions beaucoup moins évidentes. Les transports de marchandises pour les chantiers navals ne se font donc plus du tout par voie ferrée, mais plutôt par l'utilisation de poids lourds qui vont considérablement congestionner le trafic, notamment en centre ville.

Cependant, il faut souligner qu'avec la ligne TER Marseille-Toulon-Hyères, qui est l'une des plus fréquentée du réseau PACA, La Ciotat fait partie des arrêts majeurs de la ligne avec plus de 467 000 voyageurs en 2014.

Marseille: 10 776 072

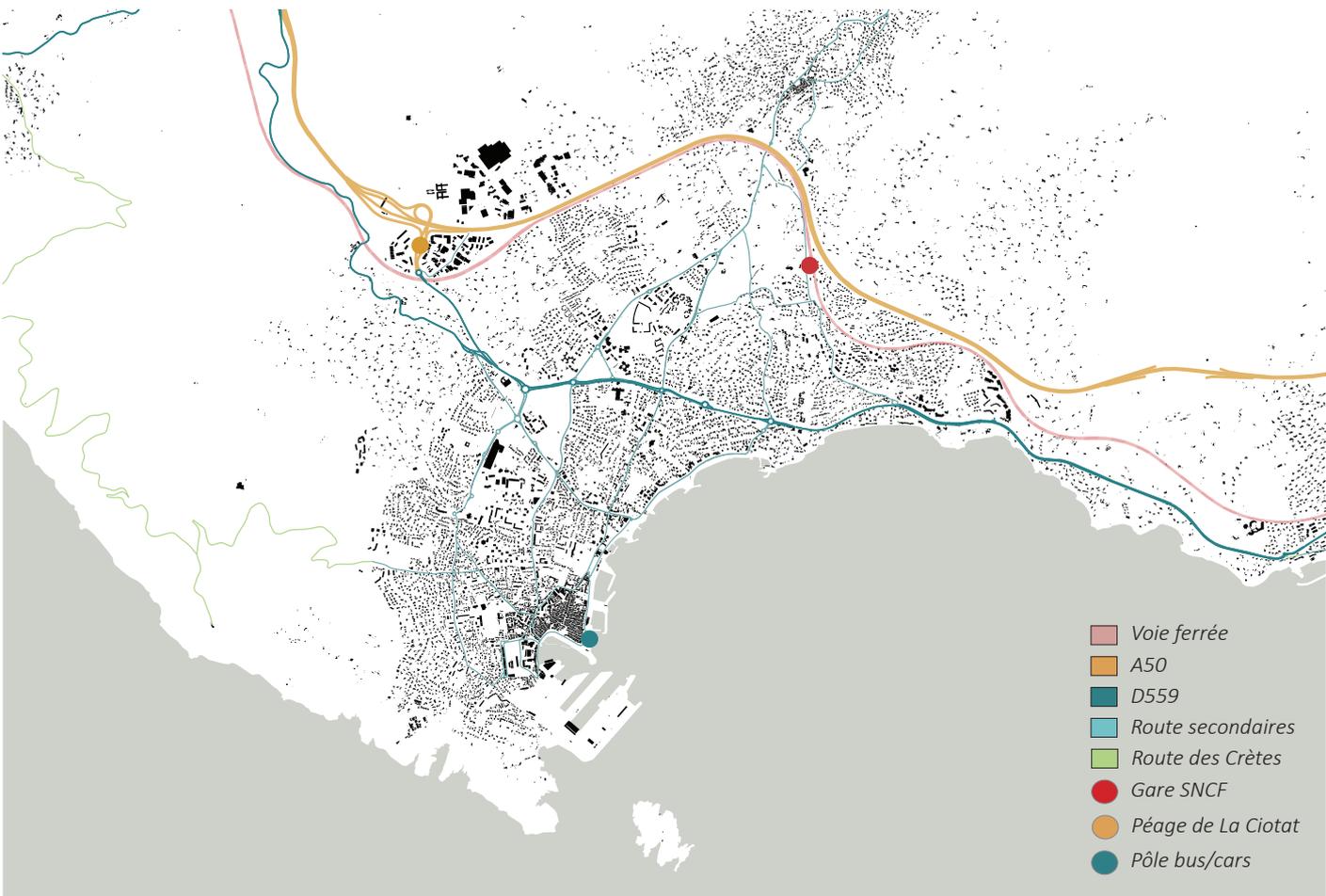
Vitrolles- Aéroport: 584 551

Aubagne: 576 000

Cassis : 190 000

Un projet d'extension du parking de la gare est prévue pour 2019 afin de proposer 400 places de stationnement contre 270 actuellement.

Mais pour ceux qui ne possèdent pas de voiture, des lignes de bus existent pour connecter la gare au reste de la ville.





## Vers une mobilité collective et «douce»

Le réseau Ciotabus dessert les communes de La Ciotat et de Ceyreste sous l'autorité de la Métropole Aix-Marseille Provence depuis 2014. Cette année là, le réseau a enregistré 719 000 passagers. La tendance concernant la fréquentation, est à la baisse avec 9% d'utilisateurs en moins depuis 2012.

Les lignes empruntent généralement les axes principaux de la ville et ne pénètrent que très rarement dans le tissu urbain. Certains quartiers ne sont donc absolument pas desservis par le réseau, incitant ainsi les habitants à utiliser exclusivement la voiture.

En premier lieu, ce sont les zones du centre ville, de la gare SNCF et Athélia qui sont le plus desservis, avec une connection également importante avec la ville de Ceyreste. Réparties en 4 lignes, elles proposent un bus tous les 15/30minutes.

Il existe ensuite 4 lignes qui ont une fréquence de bus toutes les heures.

Concernant les lignes scolaires, elles se répartissent en 3 lignes et sont les seules à entrer dans les quartiers sud et est de la ville.

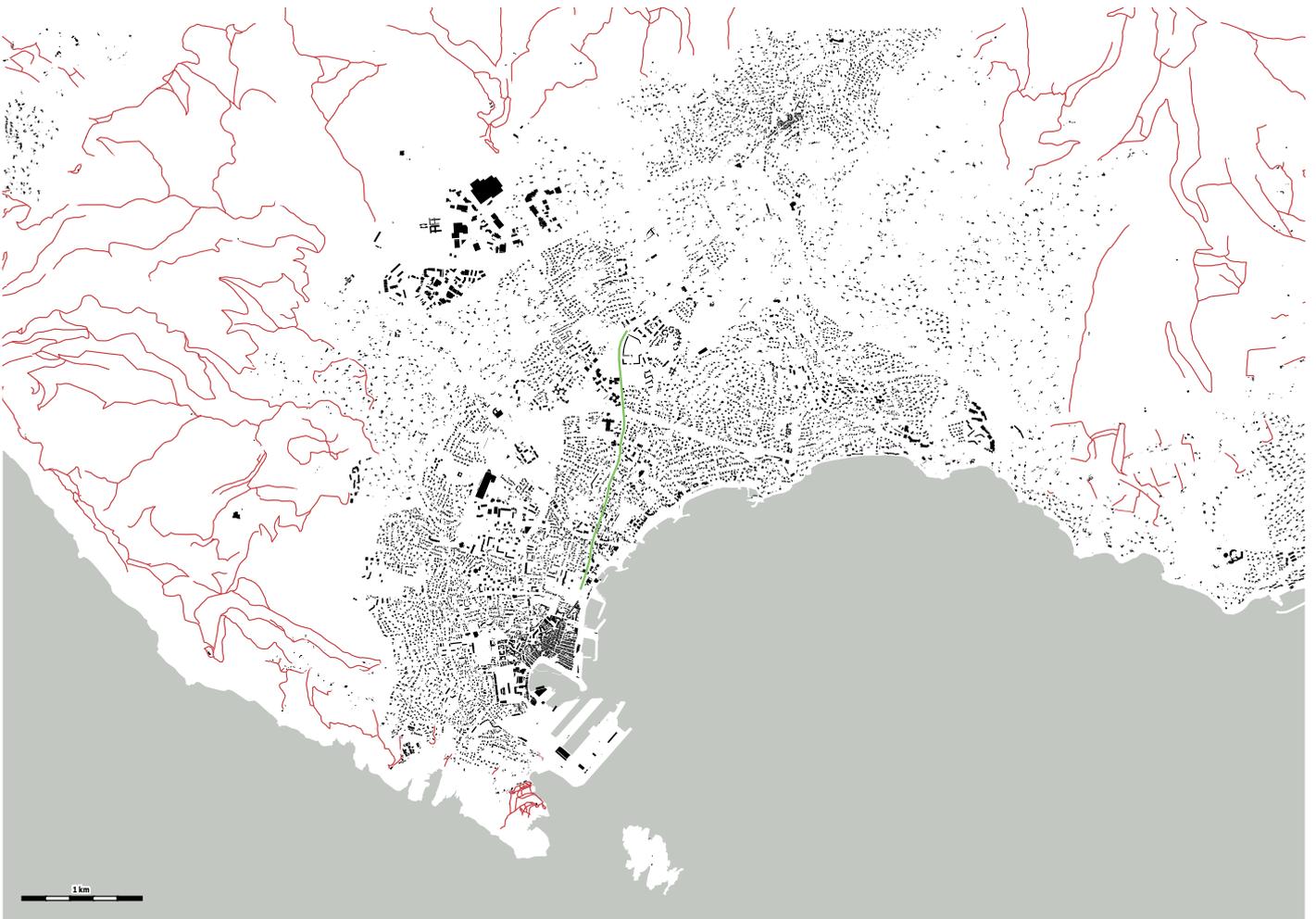
La ville de La Ciotat est actuellement portée sur le développement de «voies douces» qui favorise les déplacements actifs (vélos, rollers, marche). Ce premier pas vers une mobilité moins portée sur l'automobile, fait partie intégrante du discours politique actuel sur l'aménagement de la ville.

Inaugurée en 2014, ce premier tronçon (4km) utilise l'ancienne voie de chemin de fer et relie les quartiers est et ouest de la ville, du quartier de l'Abeille au centre ancien. Un deuxième tronçon est prévu qui viendrait prolonger la voie existante. Elle irait du quartier de l'Abeille jusqu'à la gare SNCF.

La ville, en contact direct avec le parc national des Calanques, possède différentes voies pour pénétrer la zone et accéder à des chemins de randonnées.

Même si La Ciotat n'est pas une porte principale pour entrer dans le domaine, elle attire de nombreux visiteurs notamment autour du Mugel. Cependant, la plupart des autres chemins sont accessibles par des zones moins évidentes pour le touriste. En effet, les quartiers du Grand Jas, de Fardeloup, ou encore de la Haute Bertrandière ne sont pas vraiment adaptés pour l'accueil de randonneurs.

La route des Crêtes, quant à elle, est plus adaptée. Cette route traverse le massif des Calanques en surplombant les falaises du Cap Canaille. Fortement soumise au vent et au risque incendie, son utilisation est aléatoire selon les conditions météorologiques. L'usage de cette voie est connu et plusieurs aménagements sont prévus pour un accueil du public sécurisé: poches de stationnement gratuites, points de vues, et aménagement de sentier piéton pour diffuser une partie de la fréquentation.





# LA METROPOLE

## Le territoire

La création institutionnelle de la métropole Aix-Marseille-Provence date du 1er janvier 2016. Cette récente situation administrative élargit la question de la mobilité lorsqu'il s'agit d'étudier le fonctionnement économique et social d'une commune de la région.

Cette métropole, qui s'étend sur 3 300 km<sup>2</sup>, est la plus grande de France. Mais ce vaste territoire présente de nombreuses contraintes, qui le rendent particulièrement complexe.

En premier lieu, il est composé à 60% d'espaces naturels. Les différents reliefs ont entraîné une organisation urbaine en corridors, avec notamment la vallée de l'Huveaune, et la vallée de l'Arc. Ces zones sont séparées par des chaînes montagneuses, stoppées par la configuration du littoral au sud sur 180 km, et coupées par la présence de l'étang de Berre à l'ouest, qui occupe une surface de 150 km<sup>2</sup>.

Les surfaces agricoles représentent quant à elles environ 20% de la surface du territoire. Ce sont ces espaces qui souffrent le plus de la pression urbaine avec environ 1000 hectares de surface en moins par an, soit 1430 terrains de football avalés par la densification.

A cela s'ajoute de nombreuses zones inconstructibles en raison des risques naturels: feux de forêt, inondations, retraits et gonflements d'argile...

En fin de compte, les espaces urbanisés ne représentent que 20% du territoire. Ce constat met en avant un territoire fortement morcelé, où le foncier devient rare.

La métropole est composée de 6 établissements publics de coopération intercommunale qui regroupent ainsi 92 communes:

La communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole

La communauté d'agglo du Pays d'Aix

La communauté d'agglo du Pays Salonais

La communauté d'agglo du Pays d'Aubagne et de l'Etoile

Le syndicat d'agglomération Ouest Provence

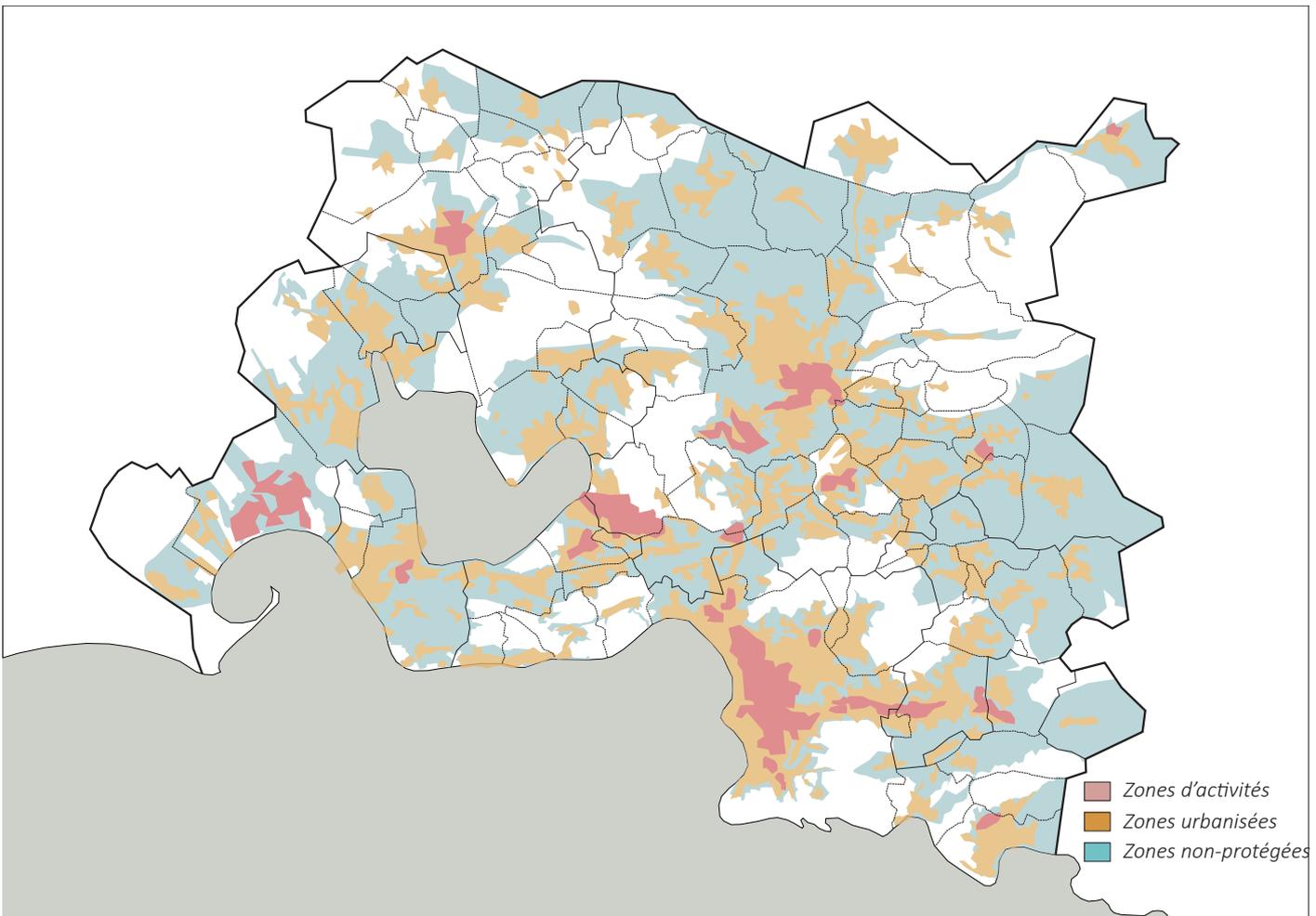
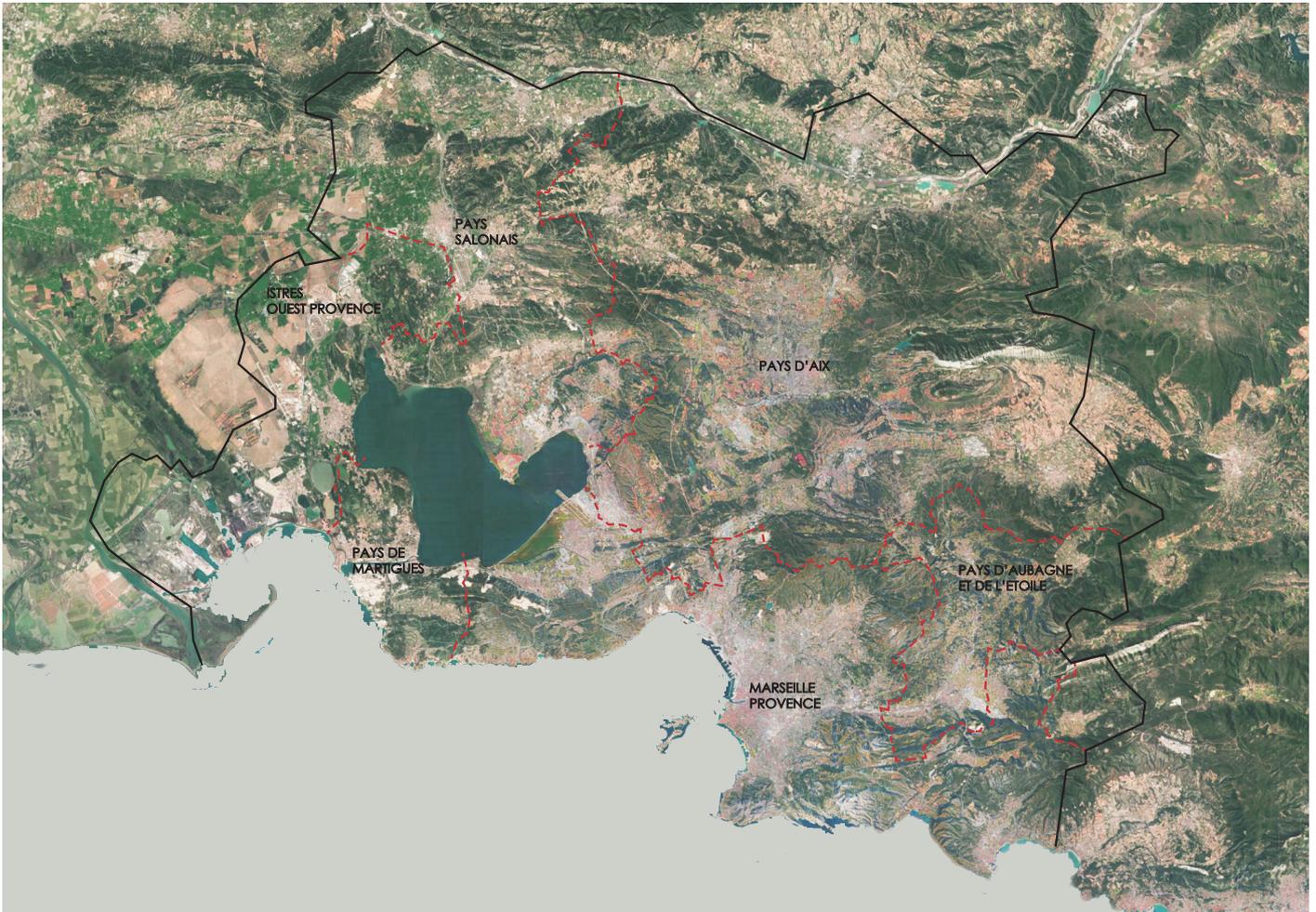
La communauté d'agglo du Pays de Martigues

L'urbanisation de ces communes durant les dernières décennies s'est faite selon un processus d'étalement urbain généralisé qui conduit à de très faibles densités sur une partie importante du territoire.

Les zones d'habitats, les zones commerciales, les grandes infrastructures et les besoins de l'économie productive

Aujourd'hui, nous constatons un ralentissement de la croissance démographique, un vieillissement de la population, et l'aggravement de la congestion du réseau et de l'étalement urbain.

D'ici 2030, il est prévu plus de 200 000 nouveaux habitants, et plus de 100 000 nouveaux emplois...





# LA METROPOLE

## Le réseau routier

De nos jours, la voiture est le mode de transport le plus utilisé sur le territoire (96%), et représente environ 650 000 déplacements par jour dans toute la métropole.

Les trajets domicile/travail comptabilisent 70% de ces déplacements. Au cours de ces 20 dernières années, ils ont augmenté de plus de 50%.

Les flux les plus importants se répartissent en trois corridors qui ont comme point central Marseille. Ils connectent les zones d'Aubagne, Aix-en-Provence et l'est de l'étang de Berre. Aujourd'hui ils représentent plus de 160 000 déplacements par jour.

Pour les 500 000 autres déplacements, ils s'organisent en étoile autour d'Aix-en-Provence, d'Aubagne, et de manière désordonnée autour de l'étang de Berre.

Il y a donc une diffusion multiple des flux aux extrémités des corridors, et c'est cet effet d'entonnoir qui engendre la congestion du réseau.

Dans des métropoles comme celles de Paris ou Lyon, on peut voir que les systèmes de mobilités s'articulent autour d'un point central. Dans notre cas, nous avons un réseau multipolaire éclaté. Et c'est cette particularité morphologique qui rend très contraignant l'organisation du réseau.

Le recours quasi-exclusif à la voiture dans ces corridors auquel s'ajoute le trafic de poids lourds, entraîne des phénomènes de pollution qui génèrent de graves conséquences sanitaires. Au cours de l'année 2013, il y a eu 212 jours à Marseille et 234 à Aix-en-Provence où la qualité de l'air a été mauvaise.

En plus de rapports sanitaires graves, l'utilisation de la voiture provoque une baisse de la qualité de vie des gens. En effet, avec des distances domicile-travail plus longues, peu de transports collectifs et la marche quasi impossible, aller au travail dans les zones d'activités périphériques coûte de plus en plus cher.

En moyenne, l'utilisation de la voiture dans le centre de Marseille coûte 96€ par mois. Pour ceux qui doivent se déplacer dans des pôles économiques périphériques, le montant s'élève aux alentours de 213€ par mois.

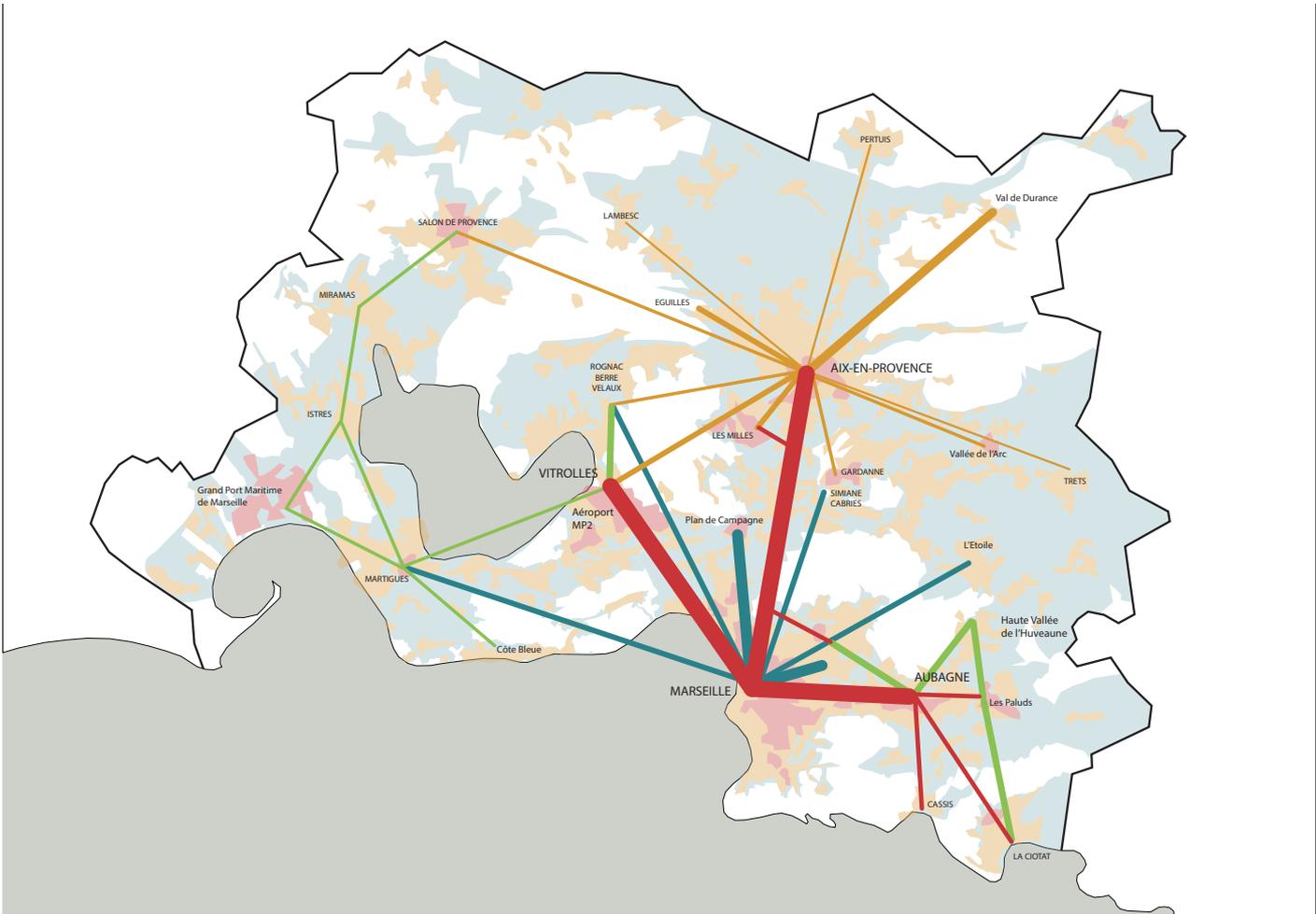
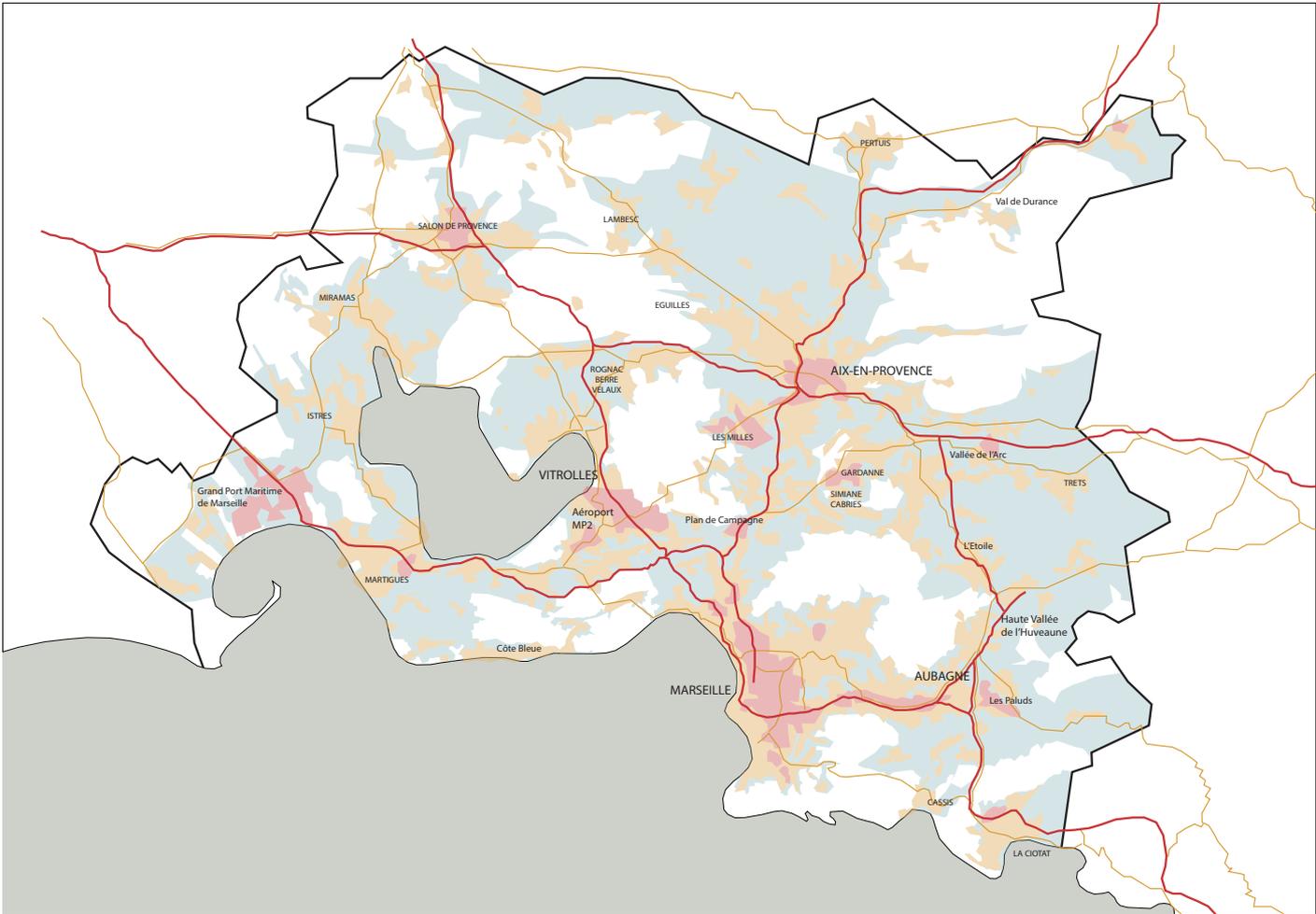
Le périmètre d'accès au travail a donc tendance à se réduire proportionnellement aux inégalités qui continuent de s'élargir.

Or, l'emploi est inégalement réparti et se concentre de plus en plus vers les pôles de Marseille, Aix-en-Provence, Marseilles et Vitrolles qui se partagent 68% des emplois.

Mais dans une métropole « autoroutière », comment se passer de la voiture? Par quels moyens peut-on transformer les habitudes pour changer la tendance actuelle?

Parmi les métropoles françaises, celle de Marseille Provence comptabilise le plus de kilomètres linéaires d'autoroute. En revanche, son offre de transports collectifs fait partie des plus faibles.

Il est également important de savoir qu'aujourd'hui, 250 000 habitants vivent sans voiture. Plusieurs catégories sociales sont concernées, mais c'est en particulier les chômeurs qui sont touchés, limitant par la même occasion l'accès à l'emploi.





## Les transports collectifs

Aujourd'hui, le transport routier est un obstacle au bon fonctionnement de l'économie. L'insuffisance de transports collectifs à l'échelle de la métropole pose des problèmes non seulement aux résidents, mais aussi aux acteurs du monde économique. Le défi de la métropole est de relier efficacement les lieux de vie, de services et d'emploi. Le développement des transports collectifs et des services associées (parking relais, fréquences adaptées, tarification incitative...) est donc nécessaire. Réussir ce défi est important pour ceux qui vivent déjà sur le territoire. Mais il l'est également pour ceux qui décideraient de s'y installer. La qualité de vie est un levier de compétitivité entre les métropoles pour attirer et retenir les actifs, en particulier les plus mobiles tels que les cadres et jeunes diplômés.

### Transports collectifs urbains :

168 millions de voyages au total en 2014.

RTM : 165 millions de voyages

Bus de l'Etang : 1 199 000 voyages

Ciotabus : 719 000 voyages

Transmétropole : 454 000 voyages

L'offre des services sur le territoire de la métropole est divisé en plusieurs filiales. Cette diversité, résultat d'une administration auparavant fragmentée, complexifie la lecture pour l'utilisateur. Tarification, itinéraires, horaires, ou encore correspondances, ne sont pas encore pensés de manière globale.

De part son organisation centrée sur la ville de Marseille, et son offre kilométrique largement supérieure aux autres réseaux (26 697km pour la RTM contre 2 372km pour les trois autres réunis), la RTM rassemble la quasi totalité des voyages effectués. Sur les 165 millions de voyages, plus de 98 millions sont fait dans le métro et le tramway. Et ces chiffres sont à la hausse contrairement aux autres réseaux qui enregistrent une baisse d'usage de 4% en 2014.

### Transports collectifs Interurbains :

15 millions de voyages au total en 2014.

Cartreize : 8.5 millions de voyages

TER : 6 millions de voyages

Lignes Express Régionales : 750 000 voyages

Le réseau départemental Cartreize enregistre une forte progression de la fréquentation (+17% de moyenne) en lien avec un renforcement de l'offre proposée.

L'axe Marseille- Aix-en-Provence est le plus fréquenté avec 2.5 millions de voyageurs en 2014. Viennent ensuite les lignes Aubagne - Marseille (800 000 voyageurs), Aéroport Marseille (800 000 voyageurs), Aubagne Marseille par A50 (650 000 voyageurs), Aix- Marseille par RN8 (600 000 voyageurs). La ligne La Ciotat - Marseille recense quant à elle 450 000 voyageurs en 2014.

Concernant les TER, ils enregistrent 6 millions de voyageurs en 2014 avec une tendance nettement à la baisse : 8.6% de fréquentation en moins. La ligne Marseille - Aubagne - Toulon - Hyères est la plus fréquentée avec près de 2 millions d'usagers en 2014.

### La grande accessibilité :

En 2014, 10,7 millions de voyageurs se sont arrêtés à la gare Saint Charles de Marseille, ce qui marque un certain recul de la fréquentation. Parmi les facteurs explicatifs de cette baisse, il y a l'effet de concurrence du covoiturage, le développement des Lignes Express Régionales (LER), et les importants problèmes de fiabilité de la SNCF et du réseau TER.

Avec plus de 8 millions de voyageurs par an, dont 2 millions vers l'international, l'aéroport Marseille-Provence occupe la 5ème place des aéroports français. Mais il présente un très faible service de transports collectifs pour son accès. Seulement 12% des voyageurs les utilisent, et il ne disposent que d'une récente halte ferroviaire ou un service de navettes en bus. Mais de nouveaux services tendent à améliorer la situation.

Concernant les transports maritimes, on note une forte progression, avec notamment l'activité de croisière (+57% depuis 2012) qui cumule 1,3 millions de croisiéristes en 2014.

Le port de Marseille est aujourd'hui le 1er port Français pour l'activité de croisières. Il renforce sa position par rapport aux autres ports méditerranéens en se hissant à la 5e place.

