

## RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

### Transports, Déplacements et Accessibilité

#### ■ Séance du 19 Décembre 2019

13445

#### ■ Présentation du rapport d'activités des actions de l'agenda de la mobilité métropolitaine "Année 2018 et 2019"

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

L'agenda de la mobilité est le premier document « politique » approuvé par le Conseil Métropolitain du 15 décembre 2016. Il marque l'engagement des élus de la Métropole Aix-Marseille-Provence à agir efficacement et durablement pour résoudre le problème majeur concernant la mobilité de ce vaste territoire multipolaire.

Adopté à l'unanimité par les élus de la Métropole, l'agenda se décline en 4 priorités :

- 1- Doubler l'usage des transports en commun d'échelle métropolitaine et augmenter de 50% celui des transports locaux
- 2- Rendre tous les réseaux accessibles aux personnes à mobilité réduite
- 3- 3 habitants sur 4 seront à moins de 15 minutes d'un arrêt premium en 2025
- 4- Augmenter de 25% les déplacements actifs

Il prévoit ainsi toute une série d'opérations très diverses techniquement permettant d'améliorer toutes les composantes du système de mobilité depuis les outils numériques du système d'information voyageurs aux infrastructures de transports et Pôles d'échanges. L'ambition est d'encourager le report modal pour sortir du « tout-voiture », en offrant un système de mobilité performant, multimodal, innovant et propre au 1,8 million de métropolitains.

Le mot agenda a été choisi à dessein. Issu de la racine latine, « choses qui doivent être faites ». Ce document ne se contente pas d'annoncer des propositions et de lister des projets, il engage la Métropole sur un calendrier précis de réalisation, et se soumet à une règle vertueuse d'évaluation annuelle de la progression de la mise en œuvre de ce programme d'actions.

Le présent document se veut donc, au-delà d'un état d'avancement point par point des mesures de l'Agenda, une mise en perspective de l'action engagée depuis près de deux ans dans ce domaine ô combien stratégique de la construction d'un territoire attractif.

C'est la raison pour laquelle, il est proposé au conseil métropolitain un rapport d'activités des actions de cet agenda de la mobilité métropolitaine afin de faire le point sur des choses qui doivent être faites » et qui ont été réalisées.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

### **Le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence,**

#### **Vu**

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- Le décret n° 2015-1085 du 28 août 2015 portant création de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence ;
- La délibération TRA 001-1376/16/CM du Conseil de la Métropole du 15 décembre 2016, portant approbation de l'Agenda de la Mobilité Métropolitaine ;
- La délibération TRA 001-5091/18/CM du Conseil de la Métropole du 13 décembre 2018 portant sur la présentation du rapport d'activités des actions de l'agenda de la mobilité métropolitaine « année 1 et 2 » ;
- L'information des Conseils de Territoire.

#### **Où le rapport ci-dessus,**

#### **Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,**

#### **Considérant**

- Les actions réalisées dans la cadre de l'agenda de la Mobilité Métropolitaine ;
- L'évaluation de la progression de la mise en œuvre de ce programme d'actions.

#### **Délibère**

#### **Article unique :**

Est pris acte du Rapport d'activités des actions de l'agenda de la mobilité métropolitaine « Année 2018 et 2019 ».

Pour enrôlement,  
Le Vice-Président Délégué  
Transports, Mobilité et Déplacements

Roland BLUM

# METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

## **NOTE DE SYNTHÈSE RELATIVE AU RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE**

### **PRÉSENTATION DU RAPPORT D'ACTIVITÉS DES ACTIONS DE L'AGENDA DE LA MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE "ANNÉE 2018 ET 2019"**

L'agenda de la mobilité est le premier document « politique » approuvé par le Conseil Métropolitain le 15 décembre 2016. Il marque l'engagement des élus de la Métropole Aix-Marseille-Provence à agir efficacement et durablement pour résoudre le problème majeur concernant la mobilité de ce vaste territoire multipolaire.

Il se décline en 4 priorités :

- 1- Doubler l'usage des transports en commun d'échelle métropolitaine et augmenter de 50% celui des transports locaux
- 2- Rendre tous les réseaux accessibles aux personnes à mobilité réduite
- 3- 3 habitants sur 4 seront à moins de 15 minutes d'un arrêt premium en 2025
- 4- Augmenter de 25% les déplacements actifs

Cet agenda prévoit ainsi, toute une série d'opérations très diverses techniquement permettant d'améliorer toutes les composantes du système de mobilité depuis les outils numériques du système d'information voyageurs aux infrastructures de transports et Pôles d'échanges. L'ambition est d'encourager le report modal pour sortir du « tout-voiture », en offrant un système de mobilité performant, multimodal, innovant et propre au 1,8 million de métropolitains.

Le mot agenda a été choisi à dessein. Issu de la racine latine, « choses qui doivent être faites ». Ce document ne se contente pas d'annoncer des propositions et de lister des projets. Il engage la Métropole sur un calendrier précis de réalisation, et se soumet à une règle vertueuse d'évaluation annuelle de la progression de la mise en œuvre de ce programme d'actions.

Le rapport d'activités de l'agenda de la mobilité métropolitaine se veut donc, au-delà d'un état d'avancement point par point des mesures de l'Agenda, une mise en perspective de l'action engagée depuis près de deux ans dans ce domaine ô combien stratégique de la construction d'un territoire attractif.

C'est la raison pour laquelle, il est proposé au conseil métropolitain un rapport d'activités des actions de cet agenda de la mobilité métropolitaine afin de faire le point sur des choses qui doivent être faites » et qui ont été réalisées. Un premier rapport a été délibéré en décembre 2018 sur les années 1 et 2.

La présente délibération vise à prendre acte du Rapport d'activités des actions de l'agenda de la mobilité métropolitaine « Année 2018 et 2019 ».

 MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE  
**L'AGENDA**  

---

**RAPPORT DU SUIVI/ 2018/2019**

---



 MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE  
**L'AGENDA**  
RAPPORT DU SUIVI / 2018/2019

<b>AVANT-PROPOS</b> .....	<b>5</b>
<b>2018-2019: UNE MOBILITÉ MAÎTRISÉE POUR UNE MÉTROPOLE PLUS VERTE</b> .....	<b>7</b>
La Mobilité au service de la transition énergétique.....	7
Le développement d'une « alter-mobilité ».....	10
Une préoccupation constante : améliorer la qualité de l'air.....	12
<b>2018-2019: LA POURSUITE RÉVOLUE DES ENGAGEMENTS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ALTERNATIVE ET DURABLE</b> .....	<b>15</b>
Poursuite de travaux importants.....	15
Les autres actions immatérielles.....	19
L'Agenda des promesses tenues.....	25
<b>2020-2021: UN RYTHME À MAINTENIR</b> .....	<b>27</b>
Poursuite de la mise en place du réseau Express métropolitain.....	27
Poursuite et mises en service de projets majeurs de transport urbain.....	27
Poursuite des actions marketing.....	28
Un financement à mettre à la hauteur des ambitions du projet.....	29
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>30</b>



# AVANT-PROPOS

Le précédent rapport d'activité de l'Agenda Métropolitain de la Mobilité avait mis l'accent sur le lancement de la marque «La Métropole Mobilité» et de ses déclinaisons ainsi que sur la préparation des grands chantiers à venir. La profonde évolution institutionnelle et son impact sur l'organisation du système de transport devaient être explicités, rendus visibles, et leur efficacité déjà démontrée, comme en témoignait déjà le nombre de promesses tenues.

Mais, si l'efficacité du système de transport se mesure au nombre d'usagers fréquentant les différents services ou à l'importance du report modal des modes individuels (voiture, deux-roues motorisés) vers les modes alternatifs (transport collectif, mais aussi marche, vélo et tous les modes de déplacements récemment apparus dans nos rues, comme les trottinettes électriques), l'un des principaux objectifs visés sur notre territoire métropolitain est la réduction des nuisances liées au trafic routier et à l'amélioration de la qualité de l'air, notamment dans nos centres urbains saturés (Marseille, Aix-en-Provence, bien sûr, mais aussi les communes des rives de l'étang de Berre, Aubagne, Salon-de-Provence, etc.).

C'est la raison pour laquelle la Métropole, conjointement avec le Département des Bouches-du-Rhône, s'est engagée dans un Agenda Environnemental, qui regroupe toute une série de mesures, d'actions, d'aides aux ménages, dans différents domaines, afin de faire de notre territoire une Métropole plus verte.

Le premier chapitre du présent document se propose donc de détailler l'avancement des mesures destinées à mieux maîtriser la mobilité des résidents et visiteurs de la Métropole afin de rendre celle-ci plus «verte».

Ces mesures, détaillées ci-après, concernent principalement trois domaines majeurs :

- la transition énergétique ;
- les mobilités alternatives ;
- la qualité de l'air.

Mais, bien sûr, les principales actions de l'Agenda de la Mobilité y figurent aussi (le développement des réseaux, les actions marketing, les innovations technologiques, les documents de planification), puisqu'elles concourent elles aussi activement à la diminution de la pollution issue de la circulation, et le présent rapport montre que, pour la grande majorité de ces actions, les promesses annoncées dans l'Agenda de 2016 sont tenues.

Rotonde



# 2018-2019: UNE MOBILITÉ MAÎTRISÉE POUR UNE MÉTROPOLE PLUS VERTE

## LA MOBILITÉ AU SERVICE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

La transition énergétique est un processus global qui consiste en un changement du système énergétique vers un modèle intégrant l'environnement et basé sur des ressources renouvelables. La loi sur la transition énergétique pour une croissance verte (LTECV), votée en juillet 2015, impose aux Autorités Organisatrices de la Mobilité d'acquérir pour leurs parcs de bus et de cars, des véhicules à « faibles émissions » à hauteur de 50% à partir de 2020, puis à 100% à partir de 2025.

### DES CHOIX FORTS EN MATIÈRE DE MATÉRIEL ROULANT

Le parc roulant consacré à l'exploitation des transports publics de « La Métropole Mobilité » se compose d'environ 2000 véhicules (bus et cars). La Métropole Aix-Marseille-Provence s'est dotée d'une doctrine générale sur la transition énergétique dans les domaines liés à la mobilité durable (réf. délibération du 14 décembre 2017) et prépare un schéma directeur énergie (électrique / GNV / hybride / hydrogène) visant à identifier les opportunités d'installation et à déterminer les futures stations à créer sur le territoire métropolitain.

La stratégie de la Métropole en matière de matériel roulant répond en tous points aux obligations de la loi : tout renouvellement de matériel roulant devra prévoir, à partir de janvier 2020, une proportion d'au moins 50% de véhicules à faibles émissions de gaz à effet de serre. La Métropole a ainsi engagé l'acquisition, en 2019, de 146 véhicules à faibles émissions :

- 16 bus électriques pour l'exploitation du BHNS Aixpress, à Aix-en-Provence, en service depuis le 2 septembre 2019 ;
- 70 bus au GNV pour le réseau des Bus de l'Étang ;
- 10 véhicules au GNV pour le réseau des Lignes de l'Agglo (lignes 1, 7 et 8 à Aubagne) ;
- 50 cars au GNV pour les lignes interurbaines du corridor de la vallée de l'Huveaune entre Aubagne et Marseille, et sur l'est de la Métropole, entre La Ciotat et Aix-en-Provence (décision du bureau métropolitain du 16 mai 2019).

Ces véhicules s'ajoutent aux bus électriques qui équipent depuis plusieurs années la ligne 82 de la RTM, ainsi que d'autres lignes urbaines de la Métropole (Diablins à Aix-en-Provence, navettes Cœur de Ville à Salon-de-Provence, etc.). Le nouveau contrat de DSP du réseau Aix-en-Bus, dont l'exploitation démarre le 4 novembre 2019, prévoit un taux conséquent de renouvellement des véhicules

en matériel électrique. A terme, 100 véhicules électriques et 58 véhicules hybrides circuleront sur ce réseau. Le dépôt d'Aix-Les Milles et le parc-relais de la Route des Alpes (pour les lignes Mini) seront équipés de stations de recharge électrique.

A Marseille, la RTM mettra en place dès 2019 un test à grande échelle dans un de ses dépôts permettant de combiner différents dispositifs de recharge et types de bus afin de s'assurer des conditions techniques et économiques de la généralisation des bus électriques sur le réseau de Marseille (projet dit de la « brique élémentaire »). Les premiers marchés de ce projet ont été notifiés en septembre/octobre 2019.

Enfin, dans le but de diversifier sa flotte de véhicules « propres », des expérimentations de véhicules au biodiesel (HVO produit à la Mède : expérimentation à Martigues) ou encore à l'hydrogène (hydrogène fatal produit par des entreprises de Fos-sur-mer : train H2 avec la RDT13, une ligne de bus du réseau Ulysse) sont actuellement à l'étude par la Métropole.

### LE DÉPLOIEMENT DU GNV

Conformément aux engagements pris, tant dans le cadre de l'Agenda de la Mobilité que de l'Agenda Environnemental, la Métropole Aix-Marseille-Provence a fait le choix du gaz naturel véhicules (GNV) pour l'exploitation de ses lignes interurbaines et urbaines (hors Marseille et Aix) en véhicules à faibles émissions. Mais cette énergie pâtit d'un trop faible maillage du territoire en stations d'avitaillement. C'est pourquoi la Métropole a engagé l'aménagement de deux dépôts permettant la charge des bus et cars assurant le transport public, mais aussi la charge rapide à destination d'utilisateurs extérieurs (poids lourds notamment) :

⊕ le dépôt des Bus de l'Étang sur la zone de l'Anjoly à Vitrolles disposant d'une partie « privée » dédiée à la charge lente des 70 bus du réseau (120 à terme) et d'une partie « publique » dédiée à la charge rapide de poids lourds, de cars (futurs lignes du Réseau Express Métropolitain en circulation sur le secteur), de bennes à ordures et de véhicules des flottes des collectivités. La partie publique fait l'objet d'un contrat de Délégation de Service Public dont la procédure d'appel

d'offres a été lancée courant 2019 après décision du Conseil Métropolitain du 13 décembre 2018. Le lancement des travaux est prévu pour début 2020.

⊕ le dépôt d'Aubagne de la RDT13 à Gémenos, qui est étendu et aménagé dans le courant de l'année 2019 pour y accueillir une station d'avitaillement au Gaz Naturel Véhicules permettant la recharge lente d'une cinquantaine de véhicules dès le début de l'année 2020, et la charge rapide sur 2 à 4 postes de ravitaillement (pour l'instant, il n'est pas envisagé que ce dépôt soit ouvert aux utilisateurs extérieurs).

Par ailleurs, dans le cadre de la future DSP de transport public du territoire Centre-Nord-Ouest, il a été décidé la construction d'un nouveau dépôt à Salon, avec le GNV comme énergie de ravitaillement.

En parallèle la Métropole travaille à une future autonomie énergétique en développant les projets de production de bio-GNV sur son territoire dont notamment la mise en service de l'usine de méthanisation de la STEP de Sormiou prévue en 2019.

L'ensemble de ces décisions montre la volonté affichée par la Métropole de développer le GNV, résultat d'un choix techniquement et économiquement réaliste à court et moyen terme.

### UNE STRATÉGIE EN MATIÈRE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Une des mesures-phares de l'Agenda Environnemental, élaboré conjointement par le Département des Bouches-du-Rhône et la Métropole Aix-Marseille-Provence, est la prime exceptionnelle de 5000 euros accordée pour l'achat d'un véhicule électrique. A la fin de l'année 2019, environ 1500 subventions auront été accordées pour un achat de voiture électrique.

La multiplication du nombre de véhicules électriques doit s'accompagner du déploiement concomitant d'un réseau d'Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques (IRVE). Il s'agit de déployer un maillage de bornes en voirie pour créer une véritable offre de service sur tout le territoire de la Métropole. Le nom du réseau métropolitain est

«larecharge». Il s'agit de bornes accélérées permettant une recharge d'une heure en moyenne et présentant deux points de charge par borne. Les déploiements privilégient les centres-villes, les zones touristiques, les zones commerciales et les lieux attractifs peu desservis par les transports en commun (les grands pôles générateurs de trafic comme les ZAC).

Entre 2015 et 2017, MPM puis la Métropole ont déployé un réseau de 21 bornes lentes (réseau Electra) à Marseille, Cassis, La Ciotat, Gémenos et Marignane. Ces bornes ont intégré le nouveau réseau «larecharge» en juillet 2019.

La Métropole programme le déploiement de 275 bornes à court terme sur son territoire, dont une centaine en 2019. Au mois d'août 2019, l'état d'avancement était le suivant :

- Ⓜ 15 bornes mises en service (communes de Charleval, Cornillon-Confoux, Fos-sur-Mer, Grans, La Destrousse, La Fare-les-Oliviers, Lamanon, Meyrargues, Meyreuil, Saint-Mitre-les-Remparts, Saint-Savournin, Salon-de-Provence (2), Velaux et Vernègues) ;
- Ⓜ 42 sites en travaux, pour des installations d'ici fin 2019 ;
- Ⓜ 20 études d'implantation en cours.



© Justine Gabriel

### TARIFS D'ACCÈS AUX BORNES

		ABONNÉS «LARECHARGE»		UTILISATEUR OCCASIONNEL	
Charge		Rapide	Lente	Rapide	Lente
<b>Connexion et 1 heure de charge</b>		<b>1,5€ TTC</b>	<b>gratuit</b>	<b>3€ TTC</b>	<b>2€ TTC</b>
<b>La minute supplémentaire</b>	<b>de 7h à 21h</b>	<b>0,045€ TTC</b>	<b>gratuit</b>	<b>0,05€ TTC</b>	<b>gratuit</b>
	<b>de 21h à 7h</b>	<b>gratuit</b>	<b>gratuit</b>	<b>gratuit</b>	<b>gratuit</b>

L'abonnement au réseau est fixé à 12€/an (soit 1€ par mois)

Par délibération du 18 octobre 2018, la Métropole a harmonisé le tarif d'accès aux bornes du réseau "larecharge" avec l'autre réseau de recharge présent sur le département.

Ainsi, le tarif abonné "larecharge" s'applique à toutes les bornes du département. Il est à noter que le sys-

tème proposé est "interopérable en ce qu'il permet la recharge de son véhicule électrique partout en France et permet à tout visiteur de la Métropole de bénéficier de l'accès à une borne "larecharge".

## LE DÉVELOPPEMENT D'UNE "ALTER-MOBILITÉ"

Un grand nombre de déplacements réalisés en voiture ne dépasse pas trois kilomètres : ils pourraient donc très aisément être effectués à vélo, voire à pied pour les plus courts (accompagnement des enfants à l'école, par exemple). Or, ces déplacements sont très fortement producteurs de pollution, le plus souvent à l'intérieur des zones denses d'habitat, exposant donc de nombreuses personnes aux polluants tels que le monoxyde d'azote, l'ozone ou les particules fines. La Métropole cherche donc à avancer rapidement sur le développement des modes alternatifs de déplacements, inscrits dès 2016 dans l'Agenda de la Mobilité.

### UN AMBITIEUX PLAN-VÉLO

Le Plan Vélo métropolitain 2019-2024 a été adopté le 20 juin 2019. Ce programme, d'une ampleur sans précédent, vise à doubler le nombre d'utilisateurs réguliers du vélo d'ici 5 ans, soit en 2024. Il est organisé en trois axes et se décline en 15 actions majeures (cf. tableau ci-dessous).

En ce qui concerne l'axe 1, la réalisation d'un réseau de 16 lignes sécurisées est programmée, pour un total de 280 km à terme (2030), complétées d'une offre de stationnement aux principaux générateurs

de déplacements à vélo et points de connexion avec le réseau de transport public :

- ⑧ 8 itinéraires «express» sur les principaux axes du réseau de voirie marseillais (littoral de la Pointe-Rouge à l'Estaque, Boulevard Urbain Sud prolongé par les aménagements de surface de la rocade L2, etc.), mais aussi sur les berges de l'Huveaune ;
- ⑧ 8 itinéraires assurant des liaisons interurbaines entre les principaux pôles urbains de la Métropole hors Marseille ;
- ⑧ 3600 places de stationnement, dont 60% sécurisées, dans les pôles d'échanges, les parcs-relais, les parkings publics.

La piste cyclable de la Corniche, élément majeur et très attendu de ce réseau, a été mise en service en juin 2019, sur un linéaire d'environ 2 km.

Par ailleurs, dès janvier 2019, un dispositif d'aide à l'acquisition de vélos électriques (cf. action 6) a été mis en place, correspondant à 25% du coût d'acquisition dans une limite de 400€. A la fin 2019, environ 3500 subventions auront été accordées pour un achat de vélo électrique.

1 <sup>ER</sup> AXE : DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO POUR LES TRAJETS DU QUOTIDIEN	
Action 1	Création d'un réseau de lignes vélo sécurisées
Action 2	Renfort des réseaux cyclables secondaires des communes
Action 3	Développement et harmonisation de l'offre de stationnement vélo
Action 4	Intégration du vélo dans l'information des Agences de Mobilité
Action 5	Développement de l'intermodalité avec les transports en commun
2 <sup>E</sup> AXE : FAVORISER L'ACCÈS AU VÉLO AU PLUS GRAND NOMBRE	
Action 6	Mise en place d'un dispositif d'aide à l'acquisition d'un vélo électrique
Action 7	Création d'un service de location de vélo longue durée
Action 8	Redéploiement de l'offre de vélo en libre-service
Action 9	Création d'un dispositif pour soutenir l'éco-mobilité solidaire
Action 10	Un dispositif partenarial de lutte contre le vol de vélo
3 <sup>E</sup> AXE : SÉCURISER LA PRATIQUE CYCLABLE ET PROMOUVOIR L'USAGE DU VÉLO	
Action 11	Développer le cyclotourisme
Action 12	Sensibiliser au partage de l'espace public et encadrer les nouveaux services
Action 13	Intégration de l'offre vélo au sein de l'outil de mobilité métropolitain
Action 14	Réalisation d'un guide technique métropolitain des aménagements cyclables
Action 15	Soutien aux activités des associations de promotion du vélo



© Jean-Marie Huron

## LE TEST DES TROTTINETTES ÉLECTRIQUES

La mise à disposition de trottinettes en « free floating » (c'est-à-dire sans point d'attache pour la prise en charge ou le remisage après usage) constitue une nouvelle forme de mobilité très prisée, notamment par les jeunes publics. Accessible depuis une application web, sans réservation préalable du véhicule, elle offre un service au plus proche des besoins de mobilités, en complémentarité avec les autres modes, moyennant une tarification à l'usage. Néanmoins, elle génère aussi quelques inconvénients notables, les plus impactants étant une occupation souvent mal maîtrisée de l'espace public et le manque de soin, voire les incivilités, lors de l'utilisation des véhicules (la presse s'est ainsi fait l'écho du nombre important de trottinettes retrouvées dans le Vieux-Port...).

La Loi d'Orientation des Mobilités entend mieux encadrer la mise à disposition de ces matériels, et préciser le rôle des acteurs publics.

En attendant, la Ville de Marseille, accompagnée par la Métropole, a fait l'expérimentation en 2019 de services de mise à disposition de trottinettes électriques, selon une approche progressive :

⊕ adoption d'une charte de bonne conduite (décembre 2018) ;

- ⊕ mise au point d'une convention d'occupation temporaire du domaine public avec redevance (0,90 cts par trottinette et par mois) et prise d'un arrêté de circulation ;
- ⊕ début de l'expérimentation avec six opérateurs :
  - LIME, CIRC (ex-FLASH), VOI, TIER, BIRD et WING,
  - 9 400 trottinettes autorisées, environ 4 000 trottinettes réellement déployées à ce jour ;
- ⊕ premiers résultats encourageants :
  - 373 000 utilisateurs uniques recensés,
  - 1 760 000 trajets réalisés,
  - 3 285 000 kilomètres parcourus (1,9 km/trajet en moyenne) ;
- ⊕ lancement d'une consultation avec mise en concurrence pour cadrage de l'activité (limitation du nombre d'acteurs à trois et du nombre de trottinettes à 2 000 chacun, soit 6 000 au total) ;
- ⊕ 11 candidatures reçues ;
- ⊕ trois opérateurs retenus (CIRC, VOI et BIRD) pour une mise en service fin 2019.

## UNE PRÉOCCUPATION CONSTANTE : AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR

En 2019, les effets du dérèglement climatique se sont manifestés avec encore plus d'intensité que les années précédentes : l'été a connu deux épisodes de canicule, démontrant s'il en était besoin l'importance et l'urgence de prendre des mesures destinées à réduire les sources de gaz à effet de serre, notamment ceux qu'émet la circulation automobile.

### L'APPLICATION DES MESURES D'URGENCE DURANT L'ÉTÉ 2019

Le dispositif préfectoral en cas de pics de pollution de l'air a été renforcé par l'arrêté ministériel du 7 avril 2016 et la publication des arrêtés préfectoraux associés pour la Région PACA et le département des Bouches-du-Rhône. Les critères de déclenchement des procédures sont désormais plus contraignants.

Ce dispositif prévoit un seuil d'information-recommandation et deux seuils d'alerte :

- ⊗ alerte de niveau N1 dès le deuxième jour consécutif de dépassement du seuil d'information-recommandation ou lorsque le seuil d'alerte est atteint ;
- ⊗ alerte de niveau N2 pour les épisodes longs de pollution d'au moins quatre jours.

Sur le territoire métropolitain, en cas de déclenchement par le Préfet du seuil d'alerte de niveau N1, la mesure suivante est appliquée automatiquement :

- ⊗ gratuité de l'abonnement courte durée (1 à 7 jours) au système de vélo en libre-service marseillais «Le Vélo» (incluant les 30 premières minutes de chaque trajet).

En cas de déclenchement par le Préfet du seuil d'alerte de niveau N2, les mesures d'urgence pouvant être mises en œuvre par les représentants de la Métropole au comité « exp'air » sont :

- ⊗ gratuité des parkings relais sur Aix-en-Provence (Krypton, Malacrida, Hauts de Brunet, route des Alpes et Plan d'Aillane) ;
- ⊗ renforcement de l'offre du Métro et du Tramway de la RTM aux heures de pointe ;

- ⊗ extension, sur les réseaux de la RTM et Aix-en-Bus, de la durée de validité du ticket un voyage à toute la journée (ticket un voyage et solo).

Ces mesures sont déclenchées systématiquement par la Métropole en cas de mise en œuvre de la restriction de circulation par le Préfet.

En 2019, le département a connu un épisode de pollution long du 24 juin au 7 juillet, accompagné d'un épisode de canicule du 27 juin au 2 juillet. Le niveau alerte 1 a été déclenché le 25 juin automatiquement, et le niveau alerte 2 a été déclenché le 27 juin après réunion du Comité « exp'air » le 25 juin avec la mise en place pour la première fois à Marseille d'une circulation différenciée à titre pédagogique.

Les dépassements de seuil des polluants ont cessé à partir du dimanche 7 juillet 2019 et le dispositif a été levé automatiquement par AtmoSud. La circulation différenciée et les mesures d'accompagnement de la Métropole ont été maintenues le lundi 8 juillet selon la planification effectuée avant le début du week-end.

Au 7 juillet 2019, soit à la suite de la période de pic de pollution, on comptait 260 000 vignettes Crit'Air (contre 100 000 avant le pic de pollution).

### CRÉATION D'UNE ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ – ZFEm

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité et soucieuse de lutter efficacement et durablement contre la pollution atmosphérique locale liée au trafic routier, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'est engagée par délibération du 18 octobre 2018 à mener une étude de préfiguration pour évaluer les impacts à l'échelle du territoire de la Métropole d'un projet de mise en place d'une Zone à Faibles Émissions mobilité notamment dans le centre urbain de Marseille.

De plus, le 8 octobre 2018, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'est engagée aux côtés de l'État, de France Urbaine et de quatorze autres territoires à déployer une première Zone à Faibles Émissions mobilité d'ici fin 2020.

## RAPPEL

Une Zone à Faibles Émissions mobilité est un territoire dans lequel une interdiction d'accès est instaurée :

- ① sur un périmètre délimité ;
- ② durant des plages horaires ou en permanence ;
- ③ pour certaines catégories de véhicules en fonction du niveau de leur vignette Crit'Air et donc de leur niveau de pollution.

Ce type de mesures vise à réduire la pollution chronique et le nombre d'habitats exposés.

Le nombre d'escales dans le port de Marseille, notamment les bassins Est, ne cesse en effet de croître, générant une augmentation des émissions polluantes des navires à quai. En effet, pendant leur escale à Marseille, les bateaux sont obligés de laisser tourner leur moteur afin de produire l'électricité dont ils ont besoin.

C'est pourquoi le Grand Port Maritime de Marseille s'est engagé, avec le soutien financier du Département, dans un contrat d'objectifs pour l'électrification à grande échelle des quais, et le raccordement des navires équipés d'installations conformes.

La première Zone à Faibles Émissions mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence se limitera au centre-ville de Marseille qui concentre la grande majorité des personnes exposées à une pollution chronique mais les études menées s'attacheront à étudier les impacts à l'échelle de la Métropole.

## DES ACTIONS CONNEXES

Même si elles ne relèvent pas stricto sensu d'une action de la Métropole, il convient de souligner que les efforts que celle-ci engage trouvent écho auprès des autres partenaires institutionnels comme en témoignent, par exemple, les mesures prises par le Grand Port Maritime de Marseille en matière d'électrification des navires à quai (bateaux de croisières, ferries).





# 2018-2019: LA POURSUITE RÉSOLUE DES ENGAGEMENTS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ALTERNATIVE ET DURABLE

A la suite du premier rapport d'activité de l'Agenda Métropolitain de la Mobilité, le présent document vise à faire un point d'étape sur l'avancement des principales actions et mesures que la Métropole s'est engagée à mettre en œuvre.

## POURSUIITE DE TRAVAUX IMPORTANTES

Les chantiers importants se sont poursuivis, notamment en ce qui concerne le réseau structurant (les différentes composantes du Réseau Express Métropolitain), les réseaux urbains de transport collectif, les pôles d'échanges et les aménagements nécessaires au développement de l'alter-mobilité.

### LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

#### **Modernisation de la ligne ferroviaire Marseille-Gardanne-Aix**

Le projet de modernisation de l'axe ferroviaire Marseille-Gardanne-Aix a pris en 2019 un tournant important avec l'engagement des travaux en gare d'Aix-en-Provence et de doublement partiel entre Gardanne et Aix, qui ont fortement impacté l'exploitation puisque la ligne a été fermée durant quatre mois sur cette portion.

Après discussions entre la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Métropole, le projet de halte ferroviaire à Plan-de-Campagne a été finalement validé. Les travaux de doublement du pont des Rigons sous l'autoroute A51 ont été engagés, permettant le passage, à terme, du BHNS Zéni-bus prolongé dont le terminus sera situé au pôle d'échanges accompagnant cette halte ferroviaire.

#### **Des couloirs réservés sur toutes les autoroutes**

La création de Voies Réservées aux Transports Collectifs sur autoroute (VRTC) s'est poursuivie, avec la mise en service du tronçon situé entre Plan-de-Campagne et le convergent A51-A7, dans le sens Aix-Marseille, et du tronçon entre l'échangeur A51-RD9 et l'avenue Mouret, dans le sens Marseille-Aix. D'autres études d'aménagements sont en cours, comme le traitement du secteur de l'Agavon à Vitrolles ou encore le tronçon terminal de l'A7 en aval de l'échangeur des Arnavaux avec l'A507 jusqu'à Saint-Charles, dans les deux sens, dont l'aménagement est permis par la réduction du trafic liée à la mise en service de l'A507 (rocade L2).

Par ailleurs, les études se sont poursuivies sur les autres axes, afin d'engager les travaux nécessaires dans les années à venir pour doter le réseau autoroutier du programme de 100km de VRTC à l'horizon 2025.

## Poursuite de la mise en service des lignes REM

2019 a été l'année du lancement des études préopératives pour l'adaptation des réseaux de proximité et la création des infrastructures nécessaires à l'exploitation du Réseau Express Métropolitain (notamment les pôles d'échanges et parcs-relais).

## LES TCSP URBAINS

### Aixpress

L'Aixpress, ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) 100% électrique, a été mis en service à la date prévue, soit le 2 septembre 2019, et assure la liaison entre Saint-Mitre et le parc-relais du Krypton. Le parc-relais Lieutenant-Colonel Jeanpierre (600 places de stationnement) a également été ouvert au public, quelques semaines plus tard.

### Les prolongements du métro et du tramway à Marseille

Le prolongement de la ligne M2 du métro à Gèze est en cours d'essais préalables à la mise en service effective. Concomitamment, la station de métro et le pôle d'échanges Gèze ouvriront alors au public.

D'autres prolongements du métro et du tramway de Marseille sont à l'étude, pour des mises en service échelonnées de 2023 à 2027 :

- ⊗ tramway nord-sud phase 1  
début des travaux : 2020  
mise en service prévisionnelle : 2023
- ⊗ tramway nord-sud phase 2  
début des travaux : 2022  
mise en service prévisionnelle : 2025
- ⊗ tramway 4 Septembre  
début des travaux : 2021  
mise en service prévisionnelle : 2025
- ⊗ métro à Saint-Loup  
début des travaux : 2024  
mise en service prévisionnelle : 2030

### L'avancée de NEOMMA

Cette opération de renouvellement et d'automatisation du métro de Marseille est longue (les livraisons de rames vont s'échelonner de 2022 à 2026). Celle-ci a commencé en 2017 et 2018 par l'attribution de différents marchés de maîtrise d'œuvre et de design, par la constitution d'un groupement de commande entre la Métropole et la RTM et par un appel à candidatures auprès d'opérateurs indus-

triels pour la fourniture des rames et des systèmes d'exploitation, etc.

2019 est marquée par l'attribution du marché de matériel roulant et systèmes.

### Les navettes maritimes

Il a été décidé en 2019 de prolonger à titre expérimental le service de la navette Vieux-Port – L'Estaque, du lundi au vendredi à raison de 4 rotations par jour dans le sens Estaque ▶ Vieux-Port et de 2 rotations dans le sens Vieux-Port ▶ Estaque. Cette extension du service au-delà de la saison estivale s'adresse principalement aux actifs.



### Les autres projets à l'étude

Le projet Val'Tram, un temps suspendu, a finalement été validé et relancé en janvier 2019 ; de ce fait, les études nécessaires à sa mise en œuvre ont été engagées.

D'autres projets sont également à l'étude :

- ⊗ Chronobus à Aubagne ;
- ⊗ BHNS de Martigues, Istres, Miramas et Salon, prolongements du Zénibus vers Plan-de-Campagne à l'est et les Florides à l'ouest ;
- ⊗ BHNS B4 Gèze – La Fourragère à Marseille.

Enfin, le projet de liaison par câble entre le pôle d'échanges Vitrolles Cap Horizon, la gare ferroviaire Vitrolles Aéroport Marseille-Provence et l'aéroport Marseille-Provence, est également à l'étude, avec une station intermédiaire à Airbus Helicopters.

Tous ces projets, lourds techniquement et financièrement, ont des horizons de mise en service à moyen terme (2022-2024).

## LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

L'aménagement des pôles d'échanges s'est poursuivi selon le rythme annoncé dans le précédent rapport d'activité.

Ainsi, le calendrier des livraisons s'est enrichi de plusieurs mises en service :

PÔLE D'ÉCHANGES	CAPACITÉ	CALENDRIER
Aix Aréna	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parc-relais de 210 places</li> <li>• gare routière de 8 quais</li> </ul>	Livraison effectuée en octobre 2017
Aix-Lieutenant-Colonel Jeanpierre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parc-relais de 600 places</li> <li>• parking vélos de 60 places</li> <li>• espace mobilité pour les voyageurs</li> </ul>	Travaux commencés en juillet 2018 Livraison en septembre 2019
Fos-sur-mer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parking de 45 places</li> <li>• gare routière de 9 quais (dont 5 scolaires)</li> <li>• parking vélos de 10 places</li> </ul>	Travaux commencés en juillet 2018 Livraison en février 2020
Gare de Gardanne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parc-relais de 349 places</li> <li>• gare routière de 8 quais</li> <li>• parking vélos de 30 places</li> <li>• aménagement bâtiment voyageurs</li> </ul>	Travaux démarrés en janvier 2019 Livraison prévue en juin 2020
Istres	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parc-relais de 110 places</li> <li>• gare routière de 10 quais</li> <li>• aménagement bâtiment voyageurs</li> </ul>	Travaux commencés en février 2018 Livraison effectuée en mars 2019
La Ciotat (1 <sup>re</sup> phase)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parc-relais de 250 places</li> </ul>	Démarrage des travaux en avril 2019 Livraison prévue début 2020
Marseille	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gare maritime</li> </ul>	Mise en service en janvier 2019
Marseille La Rose	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parc-relais de 800 places + 200 pour les agents du dépôt RTM</li> <li>• 30 places pour les covoitureurs</li> <li>• 100 places pour les deux-roues</li> </ul>	Achèvement prévu mi-2021
Martigues Hôtel de Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gare routière de 12 quais de bus et 5 quais de cars</li> <li>• parc-relais de 73 places</li> <li>• local à vélos de 25 places</li> <li>• Maison du Vélo et bâtiment voyageurs</li> </ul>	Travaux prévus à partir de décembre 2019 Livraison prévue début 2021
Gare de Miramas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parc-relais de 260 places</li> <li>• gare routière de 6 quais</li> <li>• parking vélos de 20 places</li> </ul>	Livraison effectuée en juillet 2018
Gare de Pertuis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parc-relais de 300 places</li> <li>• gare routière de 6 quais</li> <li>• local à vélos 20 places</li> </ul>	Livraison effectuée en octobre 2018
Gare routière de Salon-de-Provence	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parc-relais de 430 places</li> <li>• 11 quais scolaires</li> <li>• 4 quais urbains</li> <li>• 20 vélos</li> </ul>	Livraison effectuée en septembre 2018
Pôle d'échanges ferroviaire de Sénas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parc-relais de 71 places</li> <li>• parking vélos de 18 places</li> </ul>	Démarrage travaux novembre 2019 Livraison prévue en février 2020
Gare de Simiane-Collongue	<ul style="list-style-type: none"> <li>• extension du P+R de 104 places, portant la capacité totale à 225 places</li> <li>• 1 quai – 20 vélos</li> </ul>	Livraison effectuée en mars 2017
Trets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parc-relais de 110 places</li> <li>• gare routière de 7 quais</li> </ul>	Travaux commencés en mai 2018 Livraison effectuée en février 2019
Vitrolles Cap Horizon	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parc-relais de 250 places</li> <li>• gare routière de 11 quais</li> <li>• local à vélos</li> </ul>	Travaux prévus à partir de 2020 Livraison prévue en 2022 pour la gare routière et 2025 pour le P+R

## LES AMÉNAGEMENTS D'ESPACES PUBLICS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

Plusieurs chantiers de requalification des espaces publics en faveur des piétons ou des cyclistes ont été engagés, poursuivis et, pour certains d'entre eux, achevés durant l'année 2019 :

- ⊙ à Aix, l'aménagement des 3 places (Verdun-Prêcheurs-Madeleine) s'est terminé après une longue période de travaux et la mise au jour de vestiges gallo-romains ; l'inauguration officielle a eu lieu le 24 mai 2019 ;
- ⊙ les requalifications d'espaces publics liées à la mise en service du BHNS Aixpress (par exemple, la place de la Rotonde), ont été menées conjointement à la réalisation de l'itinéraire en site propre, dont la mise en service a été effectuée le 2 septembre 2019 ;
- ⊙ les aménagements sur la rocade du Jarret et le cours Lieutaud sont en phase active depuis fin 2018 ;
- ⊙ la piétonisation du bas de la Canebière, avec ses aménagements connexes comme la refonte des itinéraires des lignes RTM desservant le pôle d'échanges Canebière Bourse, a été effective à compter du 31 août 2019, sur le tronçon du Vieux-Port à la place Charles-de-Gaulle ; les travaux doivent se poursuivre « en remontant » la Canebière (jusqu'au bd Garibaldi début 2020, voire jusqu'aux Réformés à plus long terme) ;
- ⊙ à La Ciotat, la semi-piétonisation du Port-Vieux est effective depuis juin 2019 ;
- ⊙ la piste cyclable de la Corniche a été mise en service en juin 2019, sur environ 2 km ;



© David Girard

Aménagements Jarret / La Timone – Marseille

- ⊙ en octobre 2018, un parc de stationnement sécurisé pour les vélos, d'une capacité de 40 places, a été mis en service à la gare Saint-Charles.

## LA CRÉATION D'AIRES DE COVOITURAGE

A ce jour, la compétence des Métropoles se limite à la mise à disposition d'une plateforme dématérialisée en cas d'insuffisance de l'offre mais les dispositions de la loi d'orientation sur les mobilités offriront de nouvelles perspectives permettant de développer l'offre et l'usage du covoiturage.

La Métropole a lancé un schéma métropolitain des aires de covoiturage.

Piétonisation de La Canebière – Marseille



© Justine Gabriel



© Justine Gabriel

Aménagements La Rotonde – Aix-en-Provence

## LES AUTRES ACTIONS IMMATÉRIELLES

Au-delà des travaux, d'autres actions ont été mises en œuvre afin de modifier profondément les pratiques de mobilité sur le territoire métropolitain.

### LES ACTIONS EN MATIÈRE D'ÉCOMOBILITÉ

Les actions engagées en 2018 se sont poursuivies, et d'autres actions sont venues les compléter.

#### Les actions Solumob

La Métropole Aix-Marseille-Provence a lancé début 2018 un appel à projets sur les mobilités innovantes dans les zones d'activités économiques de son territoire en partenariat avec la CCI Marseille Provence.

Les cinq projets sélectionnés à l'automne 2018 sont les suivants :



ASSOCIATION	SITE	PROJET	OBJET
Vitropole	Anjoly et Estroublans, à Vitrolles	VITROMOVE	Application de covoiturage et de TC
LEHV	vallée de l'Huveaune	VAL'IN MOB	Navette dernier kilomètre financée par la publicité + incitation à la mobilité douce
Cap au Nord Entreprendre	quartiers nord de Marseille	TACO 2.0	Système de navettes dernier kilomètre mini bus+ application de co-piétonnage
Mobilidées	zone d'activités Aubagne / Gémenos	MOBIL'ACT	Application pour animation communauté de salariés avec des challenges mobilité
Cité des Entrepreneurs	Euroméditerranée	EUROMOB	Application +panel volontaires pour suivi d'usages d'un pack de mobilité

Durant le premier semestre 2019, les cinq projets ont débuté leur mise en œuvre. Chaque projet est suivi régulièrement au sein des instances de pilotage des associations.

Des indicateurs d'évaluation sont présents au cœur de chaque projet (nombre d'entreprises et de salariés parties prenantes, baisse des polluants obtenue, kilomètres évités et baisse du nombre de véhicules autosolistes obtenus...).

Par ailleurs, un service d'accompagnement des entreprises et des salariés a été mis en place à partir d'avril 2019, le « Conseil MobiPro », dont la vocation est d'assurer l'accompagnement et le conseil mobilité aux entreprises pour leurs plans de mobilité, depuis la réflexion initiale jusqu'à la mise en œuvre, la promotion de la démarche, et l'évaluation.

Les objectifs généraux sont les suivants :

- au niveau des entreprises : inciter à la réalisation de plans de mobilité, influencer les choix modaux, agir sur les freins au changement au plus près des salariés ;
- au niveau de la collectivité : épauler la transversalité pour concourir à l'attractivité économique, travailler en amont de phase sur les projets structurants à venir, disposer d'outils de mesure des effets des différentes actions des PDM et des PDM eux-mêmes ;
- au niveau du système métropolitain de mobilités : faire des plans de mobilité une source de données d'analyse, harmoniser les indicateurs et alimenter la mesure des progrès ;
- au niveau du public : agir sur les habitudes individuelles, encourager et accompagner individuellement au report modal.

En termes opérationnels, il est prévu sur la durée du marché (3 ans) de :

- ⊕ suivre 30 plans de mobilité, dont 10 inter-entreprises, et assurer 20 animations en entreprise par an, sur les 70 plans actuellement répertoriés ;
- ⊕ générer et suivre 150 nouveaux plans de mobilité, dont 30 inter-entreprises, et assurer 30 à 40 nouvelles animations en entreprise par an ;
- ⊕ traiter les « feuilles de route » d'offres personnalisées de 10 à 20 fichiers RH par an et accompagner individuellement 1 000 à 1 200 salariés.

### Demoiselle

Une convention a été signée entre la Métropole et Thecamp en juin 2018, pour une durée de trois ans, visant à permettre une expérimentation en milieu mixte (zone naturelle et zone d'activités), entre le secteur de L'Arbois et la gare Aix-TGV.

D'ici fin 2019, les premiers aménagements de l'infrastructure devraient être réalisés, après autorisation des gestionnaires (CD13 / Ville d'Aix-en-Provence) et du service de protection du site de L'Arbois (DREAL) ; par ailleurs, le véhicule retenu pour l'expérimentation a été choisi, et les premiers essais partiels vont démarrer avant la fin d'année.

Avant le premier service avec « expérience de voyage » à bord, des autorisations ont été demandées au Ministère pour autonomisation d'une partie du parcours.

Les premiers voyageurs devraient ainsi pouvoir être transportés à partir de 2020.

### L'autopartage

Après Citiz et Totem Mobi, une troisième société d'autopartage a été labellisée par la Métropole : Drivy. Désormais, le nombre de véhicules labellisés se monte à environ 325.

OPÉRATEUR	DATE DE LABELLISATION	VÉHICULES LABELLISÉS
Citiz	14/05/2018	151
Totem Mobi	05/09/2017	159
Drivy	06/02/2019	15

### La mise en place d'une Zone de Trafic Régulé sur le centre-ville de Marseille

Le service logistique de la Métropole a participé activement aux ateliers régionaux de la logistique mis en œuvre par la Région et la DREAL en animant un groupe technique qui traite de l'harmonisation des réglementations communales relatives aux marchandises et aux accès des Poids Lourds dans les centres urbains. Un guide de sensibilisation des élus et techniciens aux critères réglementaires à retenir a ainsi été élaboré dans ce cadre.

Le service a participé et accompagné la Ville de Marseille concernant ses réflexions sur la mise en œuvre d'une nouvelle réglementation pour les livraisons avec la définition d'une zone de trafic régulé dans le centre de Marseille qui sera mise en œuvre au 1<sup>er</sup> décembre 2019.

La ZTR est comprise à l'intérieur des boulevards de contournement, à savoir : bd des Dames, cours Lieutaud et av. de la Corse. Dans la ZTR, les livraisons sont interdites pour les véhicules de plus de 12 mètres ; les véhicules de 12 mètres sont autorisés uniquement entre 4h et 8h. En dehors de ces horaires, seulement les véhicules de 7 mètres ou moins sont autorisés. L'arrêt et le stationnement sont interdits et considérés comme gênants (art. R417-10 du Code de la Route) sur chaussée pour tout véhicule effectuant une livraison.

### LES ACTIONS EN MATIÈRE DE MARKETING

La communication en matière de mobilité, engagée dès 2018 avec le lancement de la marque « La Métropole Mobilité », s'est poursuivie et amplifiée en 2019.

#### Le déploiement de la marque « La Métropole Mobilité »

La marque « La Métropole Mobilité » est désormais entrée dans le paysage quotidien des habitants de la Métropole :

- ⊕ elle est présente sur tous les supports de communication (fiches horaires, flyers, affiches, panneaux de chantier, etc.) ;
- ⊕ dix boutiques « laboutique » sont désormais aux couleurs de la marque ;



© Justine Gabriel

- ⊕ trois réseaux urbains sont passés aux couleurs lebus: Aix, Aubagne et Salon, ainsi que les réseaux Cartreize, La Marcouline et la Côte Bleue et certains lignes du Pays d'Aix Mobilité ;
- ⊕ cela concerne environ 440 cars et bus et 2150 points d'arrêt.

L'unité de la Métropole s'en trouve renforcée, et la préoccupation de l'institution vis-à-vis des transports du quotidien apparaît clairement aux yeux des habitants, usagers ou non des services de transport.

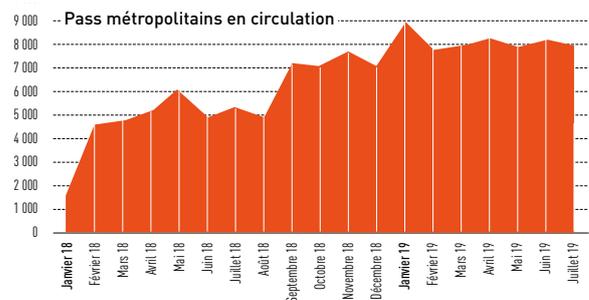
Une enquête de satisfaction a été réalisée en avril 2019 auprès d'un panel de 1000 usagers et 50 conducteurs, dont les résultats montrent à la fois un niveau élevé de satisfaction mais une notoriété encore insuffisante :

- ⊕ plus de la moitié des personnes interrogées connaissent la marque « La Métropole Mobilité » ;
- ⊕ 58% jugent positivement la marque, mais près de 40% sont indifférents et considèrent que rien n'a changé ;

- ⊕ les déclinaisons les plus connues de la marque sont lebus et lecar, loin devant lemétro ou letram ;
- ⊕ moins de la moitié des personnes interrogées connaissent l'existence du Pass Intégral (mis en vente à partir de février 2019), et plus des deux tiers de celles qui le connaissent n'en connaissent pas le prix ;
- ⊕ par contre, plus de 60% le recommandent, du fait de son prix avantageux et du côté pratique de son utilisation, même s'ils souhaiteraient un abonnement mensuel glissant (et non du 1<sup>er</sup> au 31).

### Le bilan du Pass intégral

Le Pass intégral est opérationnel depuis le mois de février 2018, et ses ventes ont connu une forte progression jusqu'à la fin de l'année 2018, pour se stabiliser autour de 8000 Pass en circulation.



Il est à noter que la Métropole Aix-Marseille-Provence a été récompensée lors du 27<sup>e</sup> palmarès Ville, Rail & Transports en novembre 2018, par le prix Intermodalité pour la mise en place de son Pass intégral.

### Une révolution tarifaire en marche

Le 28 mars 2019, le Conseil Métropolitain a pris une importante délibération en matière de tarification des services de transport public, visant une harmonisation progressive des tarifs sur l'ensemble du territoire, poursuivant ainsi la démarche engagée en 2018 par la mise en place du Pass Intégral et la convergence des tarifs scolaires.

Ainsi, afin de proposer aux métropolitains une offre lisible et juste à l'échelle du territoire, il est proposé de mettre en œuvre une simplification progressive des politiques tarifaires, notamment sur trois volets :

- ⊗ harmonisation des conditions d'éligibilité aux produits tarifaires, autour de cinq profils :
  - Tout public : sans condition d'accès,
  - Scolaire : à destination des scolaires résidant sur le territoire de la Métropole, jusqu'au bac,
  - Étudiant : à destination des étudiants, stagiaires de la formation professionnelle, apprenti ou service civique de moins de 26 ans et résidant sur le territoire de la Métropole,
  - Solidarité : à destination des bénéficiaires de la CMUC et/ou allocataires du RSA socle et résidant sur le territoire de la Métropole,
  - Senior : à destination des 65 ans et plus et résidant sur le territoire de la Métropole ;
- ⊗ harmonisation des gammes, notamment autour de la typologie de produits suivante :
  - produits fréquents : abonnement annuel, abonnement mensuel,
  - produits occasionnels : 1 voyage, 2 voyages, carnet de 10 tickets, tarif réduit ouvert par le porte-monnaie transport, Pass 24h ;
- ⊗ des supports, cartes et billets de transport, reconnaissables et pratiques à utiliser comme :
  - déploiement de « la Carte » pour tous les abonnements nouveaux et notamment tous les élèves métropolitains pour la rentrée 2019,
  - billets sans contact rechargeables multivoyages,
  - porte-monnaie transport à recharger en euros.
- ouverture des parcs-relais le week-end, avec accès possible aux non-abonnés ;
- ⊗ sur le territoire du Pays d'Aix :
  - généralisation des titres sans contact à compter du 15 mai 2019,
  - création d'un Porte-Monnaie Transport (PMT) à compter du 4 novembre 2019,
  - quelques évolutions tarifaires sur certains titres ;
- ⊗ sur le territoire du Pays Salonais, mise en place du nouveau réseau à compter du 8 juillet 2019, avec :
  - création d'un Porte-Monnaie Transport (PMT),
  - quelques évolutions tarifaires sur certains titres ;
- ⊗ navettes aéroport et réseau interurbain :
  - révision tarifaire à compter du 1er juillet 2019 sur les navettes aéroport (ticket unité 10€),
  - moins de ventes à bord (seuls les tickets unité, aller-retour et Pass journée seront vendus à bord).

Enfin, il faut souligner la mise en place d'une nouvelle politique tarifaire zonale dans les parkings souterrains du centre-ville de Marseille, ciblée principalement sur une baisse des abonnements annuels pour les résidents et introduisant une demi-heure gratuite pour limiter le stationnement anarchique sur voirie pour les petites courses.

### La sécurité et la lutte contre la fraude

Dans le cadre du plan d'actions de lutte contre la fraude, la Métropole a lancé avec la RTM le dispositif « station zéro fraude » dont l'objectif est d'assurer un contrôle permanent dans les stations de métro. Une première phase-test a débuté en novembre 2019 sur les stations Bougainville et La Rose.

Par ailleurs, le renforcement du partenariat avec les services de police nationale et municipale (sous pilotage renforcé de la préfecture de police des Bouches-du-Rhône dans la perspective d'un contrat d'objectifs départemental de sûreté dans les transports en commun) se traduit par la mise en œuvre d'une dizaine d'opérations coordonnées par semaine, opérations qui regroupent en moyenne une trentaine d'agents de contrôle de la RTM.

### La nouvelle version du Pilote

Dans l'attente d'une refonte complète prévue l'année prochaine, le site Le Pilote s'enrichit progres-

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2019, une tarification « étudiants » et « seniors » a été mise en place, sur la base d'un pass illimité sur tous les réseaux et services de transport de la Métropole (hors TER et LER, en attente d'un accord avec la Région à l'instar de ce qui est pratiqué pour le Pass intégral) au tarif de 1€/jour (en fait 30,40€/mois avec un engagement minimal de 12 mois).

Par ailleurs, la tarification dans les réseaux de proximité connaît également d'importantes évolutions :

- ⊗ sur le territoire Marseille-Provence (effet au 1<sup>er</sup> juillet 2019) :
  - création d'un abonnement annuel Pass M senior à 50% pour les personnes de plus de 65 ans résidant à Marseille,
  - création d'un abonnement pour la desserte du Frioul,
  - quelques évolutions tarifaires sur certains titres,

sivement de nouvelles fonctionnalités : nouvelle application mobile mise en service pour la fin d'année, achat en ligne de plusieurs titres désormais possible (Pass intégral, Pass XL, recharge en euros de la carte Transpass).

Par ailleurs, l'inscription aux transports scolaires est possible à partir du site.

### Mobilize

La mise en place de l'opération s'est faite dans les conditions suivantes :

- ⌚ 2 mois de mobilisation (septembre et octobre 2018), suivis de 10 mois d'accompagnement ;
- ⌚ 1 300 foyers volontaires accompagnés sur 6 communes :
  - Cabriès (quartier Pradelles – Champfleury),
  - La Fare-les-Oliviers (quartier Gramenières – Gueirarde – centre),
  - Miramas (quartier Chirons – Saint-Suspi),
  - Pertuis (quartier de la route d'Ansois),
  - Port-Saint-Louis-du-Rhône (quartier du Faubourg Hardon),
  - Venelles (quartier de l'Esplanade).

Après 6 mois, les résultats sont probants :

- ⌚ l'utilisation de la voiture individuelle passe de 65,8% à 60,7%, soit une diminution sensible (-8%);
- ⌚ l'utilisation des transports collectifs passe de 3,8% à 4,3%;
- ⌚ le principal report se fait sur la marche, qui passe de 25,7% à 29,6%, et le vélo, qui passe de 2,7% à 4%.

### Vers le billet numérique : l'expérimentation

#### PWEEP

Pour faciliter l'accès au réseau des Bus de l'Étang, limiter l'attente des passagers lors de l'achat de leur ticket dans le bus, lutter contre la fraude et permettre de respecter la vitesse commerciale, l'exploitant du réseau a lancé en novembre 2017 une expérimentation de paiement par téléphone : l'application PweeP.

Elle permet aux voyageurs d'acheter leur titre « 1 voyage » ou « 10 voyages » directement sur leur smartphone. En novembre 2018, une mise à jour a eu lieu afin de permettre aux voyageurs de valider

leur titre de transport via un QR code collé sur le portillon du poste de conduite. Ce QR code permet non seulement de garder le geste de validation mais également de relier la validation à la ligne empruntée.

En 2018, on comptait 368 clients actifs, qui ont effectué 8 302 voyages sur le réseau des Bus de l'Étang.



### LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Si l'Agenda de la Mobilité contient déjà nombre d'actions opérationnelles à mettre en œuvre à court et moyen terme, il est nécessaire d'anticiper au-delà, par l'élaboration de documents de planification permettant d'énoncer les mesures à plus long terme.

#### Le PDU

L'élaboration du Plan de Déplacements Urbains Métropolitain a débuté en 2018. La concertation s'est déroulée durant le premier semestre 2019, sous la forme suivante :

- ⌚ 2 séries d'ateliers territoriaux par bassin de mobilité (soit 12 ateliers), de février à avril 2019 ;
- ⌚ 6 ateliers thématiques ;
- ⌚ 1 enquête internet à l'issue de chacune des deux séries d'ateliers territoriaux.

Cette concertation a été assez largement suivie : 336 participants aux ateliers, 1 200 participants à l'enquête internet, près de 11 000 visiteurs sur le registre internet (pour 53 observations déposées).

L'arrêt du PDU devrait être délibéré fin 2019.

## Le Schéma de Logistique Urbaine

Le schéma s'organisera sur deux échelles d'intervention : la grande logistique et la logistique urbaine (transport de marchandises en ville) et leur articulation ; il a pour objectifs de contribuer ainsi :

1. à l'amélioration de la qualité de vie (air et bruit) dans la Métropole ;
2. au développement économique durable du territoire ;
3. à la pérennisation et au développement de l'emploi ;
4. à l'émergence de solutions logistiques innovantes sur le territoire.

A travers ce schéma directeur, il s'agira notamment :

1. d'anticiper l'évolution des besoins en logistique (identification des flux par filières, et des sites) ;
2. de développer la complémentarité entre les modes et de favoriser l'usage des modes alternatifs à la route des flux entrants et sortants (ferroviaire, maritime) ;
3. de prendre en compte la logistique dans les projets d'aménagement et de déplacements ;
4. d'améliorer la gestion des trafics de transit poids lourds ;
5. de mieux maîtriser l'empreinte environnementale du transport routier ;
6. d'optimiser les livraisons des marchandises dans les communes de la Métropole ;
7. de favoriser la massification donc la mutualisation du fret ;
8. d'établir des préconisations pour développer une logistique métropolitaine intelligente et durable sur le territoire de la Métropole en lien avec les centres générateurs de trafic régionaux et internationaux : aéroports, GPM.

La consultation de bureaux d'études a été lancée au 2<sup>e</sup> semestre 2019, pour un début des études au 1<sup>er</sup> semestre 2020.

## Le Schéma Directeur des Transports en Commun en Site Propre (TCSP)

Le Schéma Directeur de Transport en Commun en Site Propre, sur l'ensemble de la Métropole, vise à mettre en œuvre et compléter les réflexions et actions du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole. Sa mission est de proposer des itinéraires et des modes en adéquation avec les besoins

actuels et futurs, en relation avec le développement urbain. Il s'agit de garantir une complémentarité et une cohérence avec les études en cours, une répartition équilibrée de l'offre TCSP et/ou à Haut Niveau de Service sur l'ensemble du territoire métropolitain et veiller à l'interconnexion entre les territoires via le réseau structurant interurbain (armature ferroviaire et réseau Express métropolitain).

Ce schéma sera lancé en 2020.

## L'étude de l'armature ferroviaire métropolitaine

Inscrite dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020, l'étude « armature ferroviaire » est une étude prospective dont l'objectif est d'apporter une vision stratégique et opérationnelle des axes ferroviaires, pour les voyageurs et le fret. Elle abordera les différents modes de portage et financements possibles des opérations afin de produire un modèle économique viable. Elle doit permettre un arbitrage politique sur l'ensemble des infrastructures ferroviaires du périmètre métropolitain, en matière d'utilisation, d'investissement et d'exploitation, de services (tarification, ...), de portage et de financement.

Cette étude sera lancée en 2020.



## L'AGENDA DES PROMESSES TENUES

L'Agenda de la Mobilité Métropolitaine affiche, de manière claire et non ambiguë, un calendrier de mise en œuvre des actions de la Métropole

en matière de mobilité, sous forme de tableaux venant ponctuer chaque chapitre. L'évaluation de l'état d'avancement de ces propositions permet de constater que la grande majorité des promesses ont ainsi été tenues, ou sont en passe de l'être.

ACTIONS PROPOSÉES DANS L'AGENDA	DATE	ÉTAT D'AVANCEMENT	2018	2019
Un nouveau nom pour le réseau unifié	2017	la marque Mobilité Métropole dévoilée à l'été 2018	👍	
Déploiement progressif de la marque	2019	3 réseaux urbains – lignes interurbaines		👍
Une Agence de la Mobilité	2017		👎	👍
Des agences commerciales tous réseaux	2017	10 agences «laboutique»		👍
Création d'un focus group d'usagers	2019	Poursuite de l'action Mobilize	👍	👍
Harmoniser l'inscription au transport scolaire	2019	Convergence en cours	👍	👍
Harmoniser l'accès aux services PMR	2017	Déploiement en Pays Salonais et Pays d'Aubagne	👎	👍
Un abonnement, un ticket pour utiliser tous les réseaux en illimité	2019	Pass intégral tous publics en février 2018 Pass sénior et étudiants en septembre 2019	👍	👍
Simplifier les tarifs	2019	Territoires Marseille-Provence, Pays d'Aix, Pays Salonais		👍
Évolution du Pilote	2019	Projet en cours		👍
Expérimenter le billet numérique	2018	Expérimentation Pweep sur Bus de l'Étang		👍
Un Réseau Express Métropolitain complet, intégrant le TER	2018	Réseau présenté en Conférence des Maires le 21 juin 2018	👍	
Première phase du Réseau Express Métropolitain en service	2025	Mise en œuvre progressive		👎
Prio-bus : 100 M€ pour fiabiliser les bus urbains	2020	Projet Aixpress mis en service – projets en cours sur les autres territoires	👍	👍
Moderniser le réseau ferré	2025	Travaux sur Marseille-Gardanne-Aix engagés	👍	👍
30 km de sites propres sur autoroute	2025	Travaux en cours sur A51	👍	👍
Navettes sur l'étang de Berre	2019	Expérimentation non lancée		👎
Mettre en place une gouvernance dédiée pour les modes actifs	2017	Nouvelle gouvernance en cours	👍	
Élaborer le plan métropolitain pour les modes actifs	2017	Plan vélo en 2019	👍	👍
Développer un calculateur d'itinéraires vélo	2019	Action retardée		👎
Créer un label Autopartage métropolitain	2017	Labellisation d'un troisième opérateur : Drivy	👍	👍
Réaliser le schéma de développement des aires de covoiturage	2017	Étude lancée		👍
Expérimenter le covoiturage courte distance	2018	Expérimentation non lancée	👎	👎
Réserver des emplacements dédiés aux covoitureurs dans les PEM	2017	Action non encore réalisée	👎	👎
Études de faisabilité d'ELU et de CDU dans les parkings et les pôles d'échanges	2025	En avance sur la date fixée par l'Agenda Groupe de travail en cours	👍	👍
Expérimenter une navette autonome dans une zone d'activités ou un lieu touristique	2020	Procédure en cours expérimentation avec the CAMP	👍	👍
Étude de modalités de développement d'un réseau d'avitaillement en GNV	2030	En avance sur la date fixée par l'Agenda Lancement étude 2019	👍	👍
Une nouvelle Enquête Ménages Déplacements	2020			👍
Un modèle multimodal de déplacements	2019	Modèle Métropolis13+ développé et opérationnel en juin 2018	👍	
Tester l'exploitation de nouvelles sources de données	2019	Exploitation des données des téléphones mobiles en cours d'expérimentation	👍	👍

👍 Action terminée    👎 Action en retard

👍 Promesse tenue  
👍 Action en cours

LA MÉTROPOLE  
RÉALISE POUR VOUS



# REQUALIFICATION DU COURS LIEUTAUD

DÉBUT DES TRAVAUX /  
MARS 2019

FIN DES TRAVAUX /  
JANVIER 2020

13006 MARSEILLE  
ENTRE LE BOULEVARD BAILLE ET LA RUE DIEUDÉ

MONTANT TOTAL / 13 300 000 EUROS H.T.

MAITRE D'OUVRAGE / MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE  
PÔLE INFRASTRUCTURES

MAITRE D'ŒUVRE / TANGRAM ARCHITECTES / DONJERKOVIC  
ARTÉLIA VILLE ET TRANSPORT / LATÉRALE

COORDONNATEUR SPS / VÉRITAS

ENTREPRISE / GRÉGORI PROVENCE / PAYSAGES MÉDITERRANÉENS  
SPIE CITY NETWORKS / BÉRANGER

La Métropole  
Cadre de Vie

AIX  
MARSEILLE  
PROVENCE

BOUCHES  
DU RHÔNE

MARSEILLE

MARSEILLE  
PROVENCE

Reçu au Contrôle de légalité le 14 janvier 2020

# 2020-2021: UN RYTHME À MAINTENIR

## POURSUITE DE LA MISE EN PLACE DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

Le Réseau Express Métropolitain se mettra progressivement en place d'ici 2025. Les lignes Marseille-Aix (ex-ligne 50), Miramas-Salon-Aix (ex-ligne 25), Marseille-aéroport (ex-ligne 91), Aix Lt-Col. Jeanpierre – Marseille Gèze (ex-ligne 49) et Marseille-Martigues (ex-ligne 34) seront ainsi labellisées lecar+ en 2020.

Les autres lignes du Réseau Express Métropolitain seront ensuite progressivement labellisées, au fur et à mesure de l'avancement des travaux de création de couloirs réservés sur autoroute, dont le programme se poursuivra en 2020 avec l'aménagement des axes suivants :

- Ⓧ autoroute A51 de l'échangeur des Milles jusqu'au convergent avec l'A7, dans le sens Aix-Marseille ;
- Ⓧ RD9 entre l'accès au Pôle d'Activités et l'échangeur des Milles, dans le sens Vitrolles-Aix.

## POURSUITE ET MISES EN SERVICE DE PROJETS MAJEURS DE TRANSPORT URBAIN

### AMÉNAGEMENT ET/OU EXTENSION DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

Les travaux d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux vont se poursuivre à Gardanne, La Ciotat, Marseille La Rose, Martigues, Sénas, pour des mises en service prévues en 2020 et 2021.

### POURSUITE DES TRAVAUX DU BOULEVARD URBAIN SUD

Les travaux du Boulevard Urbain Sud se poursuivront, du nord vers le sud, offrant progressivement de nouveaux espaces de circulation aux lignes de transport collectif (BHNS B5, lignes lecar+, lignes de bus du réseau de la RTM) et aux modes actifs (itinéraires cyclables en site propre, larges trottoirs).

### LANCEMENT DES AUTRES PROJETS DE BHNS SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

Sur les différents pôles urbains de la Métropole, les études des projets de BHNS et de tramway se poursuivront :

- ⊗ extension du Tramway Nord Sud entre Capitaine Gèze et la Gaye ;
- ⊗ projet Chronobus à Aubagne, entre le pôle d'échanges et le secteur Paluds – Plaine de Jouques ;
- ⊗ extension du Zénibus vers Plan-de-Campagne à l'est et la zone d'activités des Florides à l'ouest ;
- ⊗ projets de BHNS à Martigues, Istres, Miramas ;
- ⊗ projet de BHNS B4 Marseille Gèze la Fourragère ;
- ⊗ ...

Ces projets seront systématiquement connectés au Réseau Express Métropolitain, au niveau de pôles d'échanges ou de points de correspondance aménagés dans ce but.

## POURSUITE DU DÉVELOPPEMENT DE L'ACCESSIBILITÉ DES STATIONS DE MÉTRO

Pour les stations Castellane, Vieux-Port, La Rose, Timone, Jules Guesde et Rond-Point du Prado, les travaux démarreront en 2021 pour des livraisons prévues en 2023. La mise en accessibilité de la station Saint-Charles, dont la maîtrise d'ouvrage a été déléguée à la RTM, est prévue pour 2024.

Pour les 16 autres stations, la programmation des travaux et mise en service s'étalera entre 2024 et 2028.

## MODES ACTIFS

À l'horizon 2021, le service de vélo en location longue durée sera lancé pour favoriser l'utilisation de ce mode de transport pour les déplacements du quotidien. Dès 2020, un nouveau service de stationnement vélo sécurisé sera également mis en place.

## POURSUITE DES ACTIONS MARKETING

### ICAR

La Métropole a fait le choix d'aborder la construction de son MAAS (Mobility As A Service) sous l'angle du marketing :

- ⊗ plateforme de service : afin de définir l'offre de service du MAAS, les opérateurs publics et privés ont été auditionnés, les solutions de mobilité proposées ont été soumises dans le cadre de focus groups aux métropolitains usagers et non usagers pour hiérarchiser cette offre de service ;



© Justine Gabriel

- ⊗ l'interface digitale : élaboration d'un cahier des charges fonctionnel construit à partir de la segmentation des profils d'usagers réalisée dans le cadre de la stratégie marketing. Les fonctions ont été soumises également aux futurs utilisateurs à partir de focus groups ;
- ⊗ plateforme de données : une étude sur les données nécessaires à la mise en œuvre d'actions de marketing ciblées a été menée en amont ainsi qu'un benchmark sur les outils nécessaires à l'exploitation de ces données.

Les prochaines étapes :

- ⊗ élaboration des partenariats juridiques et financiers avec les opérateurs privés ;
- ⊗ élaboration des parcours clients digitaux ;
- ⊗ définition de la structure et des process organisationnels du MAAS.

## TARIFICATION

La mise en place progressive d'une tarification cohérente à l'échelle de la Métropole va se poursuivre, avec des réflexions concernant l'harmonisation des gammes tarifaires métropolitaines en trois étapes :

- ⊗ 1<sup>re</sup> étape : harmonisation des profils de clientèle sur l'ensemble des réseaux ;
- ⊗ 2<sup>e</sup> étape : redécoupage zonal (en cours de réflexion) ;
- ⊗ 3<sup>e</sup> étape : harmonisation tarifaire sur la base du redécoupage zonal (en cours de réflexion).

## UN FINANÇEMENT À METTRE À LA HAUTEUR DES AMBITIONS DU PROJET

Voté en décembre 2016, l'Agenda de la Mobilité est le premier document stratégique de la nouvelle Métropole Aix-Marseille-Provence à avoir vu le jour. Un signal fort, pour une problématique essentielle : comment mieux relier les différents points d'attractivité du plus vaste territoire métropolitain de France. L'enjeu est fondamental, afin de permettre de rapprocher lieux de vie et bassins d'emploi, dans un périmètre composé d'espaces urbains très denses, de zones rurales et d'espaces naturels protégés.

Ce document, évolutif, était ainsi appelé à être révisé en fonction des capacités de financement de l'institution et, notamment, de la contribution apportée par l'État aux grands projets structurants de transports du territoire.

Faute d'engagement du Gouvernement, c'est grâce à l'aide financière du Département des Bouches-du-Rhône (300 millions inscrits dans le Plan Transports Départemental 2016-2020) que la Métropole a été en mesure de réaliser un certain nombre d'opérations majeures matures qu'elle n'aurait pas eu les moyens de financer seule : le Boulevard Urbain Sud, la requalification du Jarret et du Cours Lieutaud, le BHNS Aixpress, de nombreux pôles d'échanges. Le Département a par ailleurs participé à d'autres opérations d'envergure conduites par d'autres maîtres d'ouvrage comme la modification de la ligne ferrée Marseille-Gardanne-Aix.

Cependant, d'autres opérations essentielles et incontournables pour améliorer la mobilité dans le territoire arrivent aujourd'hui à maturité : renouvellement du métro de Marseille, tramway nord-sud, divers BHNS et pôles d'échanges. Le budget annexe des transports de la Métropole, qui dispose d'une capacité d'autofinancement très limitée, n'est pas en mesure de les prendre en charge en l'absence de l'aide massive qui était attendue de l'État.

Le Département a attribué une enveloppe complémentaire de 220 millions d'euros sur trois ans, permettant de maintenir un rythme soutenu de réalisation des projets inscrits à l'Agenda de la mobilité métropolitaine.

Toutefois, au regard des moyens financiers à mobiliser et des enjeux pour le territoire, l'Agenda de la Mobilité ne pourra être réalisé sans un engagement significatif et supplémentaire de l'État. Le projet de Loi d'orientation des mobilités, qui achève son parcours parlementaire, comporte un article sur la création, par voie d'ordonnance, d'établissements publics locaux fiscalisés associant l'État, dont la vocation serait de porter le financement des projets d'investissements. Cet article pourrait être le support d'un établissement public dédié à certains projets de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

# CONCLUSION

2016 / 2019. Trois années sont passées depuis l'adoption de l'Agenda Métropolitain de la Mobilité.

De nombreuses avancées ont jalonné ces premières années, tant en matière :

- de travaux : le BHNS Aixpress a été mis en service au jour dit, les pôles d'échanges ouvrent les uns après les autres, la Corniche est enfin livrée aux cyclistes, la Canebière continue sa mue avec la piétonisation de sa partie basse ;
- de mise en visibilité de la marque La Métropole Mobilité : livrée des bus et cars, boutiques, supports de communication ;
- de tarification : avec le lancement de nouveaux Pass métropolitains.

Mais la Métropole entend aussi contribuer activement à rendre son environnement plus agréable et respirable en s'engageant résolument dans la transition énergétique. La construction d'un dépôt de bus au GNV à Vitrolles, l'aménagement du dépôt de Gémenos pour y créer des installations de recharge au GNV, le projet d'un dépôt nouveau à Salon, le choix de l'énergie électrique pour le BHNS Aixpress, la mise en place prochaine d'une Zone à Faibles Émissions au centre-ville de Marseille, sont autant de mesures marquant la détermination à aller vers une Métropole plus verte.

Mais la révolution nécessaire en matière de mobilité ne peut se faire sans que le réseau des acteurs de terrain ne soit aussi mobilisé dans la démarche. C'est pourquoi la Métropole a initié de nombreuses démarches partenariales afin de développer et rendre opérationnelles des actions de terrain portées par des opérateurs de proximité : covoiturage, location de vélos ou de trottinettes électriques, solution de mobilité pour les actifs, projet innovant de véhicule autonome, changement de comportement pour les ménages volontaires, nouvelles solutions pour le transport de marchandises en ville, etc.

C'est bien ainsi, dans le cadre d'une démarche concertée et pluriacteurs, que la Métropole pourra non seulement rattraper son retard, mais aussi prendre des longueurs d'avance, comme elle le fait par exemple en matière de voies réservées sur autoroute, et comme elle le fera demain avec des stations de cars directement accessibles depuis les lignes autoroutières du Réseau Express Métropolitain.

Mais pour cela, le soutien de l'État et des autres collectivités est indispensable, et il est vital que la Loi d'Orientation sur les Mobilités prenne en compte ces besoins et dote ce territoire des outils et de l'ingénierie financière nécessaire pour que les projets avancent au rythme souhaité.





Document réalisé avec :



Reçu au Contrôle de légalité le 14 janvier 2020