

## EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE LA METROPOLE D'AIX- MARSEILLE-PROVENCE-METROPOLE

Séance du 15 décembre 2016

Monsieur Jean-Claude GAUDIN, Président de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 177 membres.

### Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Béatrice ALIPHAT - Martial ALVAREZ - Christophe AMALRIC - Christian AMIRATY - Patrick APPARICIO - Philippe ARDHUIN - Sophie ARTARIA-AMARANTINIS - Michel AZOULAI - René BACCINO - Loïc BARAT - Guy BARRET - Sylvia BARTHELEMY - Marie-Josée BATTISTA - Jean-Pierre BAUMANN - Yves BEAUVAL - François BERNARDINI - Sabine BERNASCONI - Jean-Pierre BERTRAND - Jacques BESNAÏNOU - Solange BIAGGI - Roland BLUM - Patrick BORÉ - Jacques BOUDON - Frédéric BOUSQUET - Valérie BOYER - Gérard BRAMOULLÉ - Christian BURLE - Marie-Christine CALATAYUD - Henri CAMBESSEDES - Jean-Louis CANAL - Eric CASADO - Eugène CASELLI - Michel CATANEO - Roland CAZZOLA - Martine CESARI - Philippe CHARRIN - Gaby CHARROUX - Maurice CHAZEAU - Gérard CHENOZ - Anne CLAUDIUS-PETIT - Frédéric COLLART - Monique CORDIER - Jean-François CORNO - Pierre COULOMB - Georges CRISTIANI - Sandrine D'ANGIO - Michel DARY - Monique DAUBET-GRUNDLER - Jean-Claude DELAGE - Christian DELAVET - Anne-Marie D'ESTIENNE D'ORVES - Bernard DESTROST - Pierre DJIANE - Frédéric DOURNAYAN - Marie-France DROPY OURET - Sandra DUGUET - Michèle EMERY - Hervé FABRE-AUBRESPY - Nathalie FEDI - Jean-Claude FERAUD - Gilbert FERRARI - Céline FILIPPI - Claude FILIPPI - Richard FINDYKIAN - Dominique FLEURY VLASTO - Olivier FREGEAC - Arlette FRUCTUS - Josette FURACE - Loïc GACHON - Alexandre GALLESE - Danièle GARCIA - Jean-Claude GAUDIN - Gérard GAZAY - Hélène GENTE-CEAGLIO - Jacky GERARD - Patrick GHIGONETTO - Roland GIBERTI - Bruno GILLES - Philippe GINOUX - Georges GOMEZ - Jean-Christophe GROSSI - Albert GUIGUI - Frédéric GUINIERI - Olivier GUIROU - Daniel HERMANN - Garo HOVSEPIAN - Nicolas ISNARD - Noro ISSAN-HAMADY - Bernard JACQUIER - Mireille JOUVE - André JULLIEN - Didier KHELFA - Nathalie LAINE - Dany LAMY - Eric LE DISSES - Gisèle LELOUIS - Gaëlle LENFANT - Hélène LHEN-ROUBAUD - Marie-Louise LOTA - Laurence LUCCIONI - Antoine MAGGIO - Irène MALAUZAT - Joël MANCEL - Stéphane MARI - Jeanne MARTI - Régis MARTIN - Florence MASSE - Marcel MAUNIER - Georges MAURY - Roger MEI - Catherine MEMOLI PILA - Danielle MENET - Arnaud MERCIER - Xavier MERY - Marie-Claude MICHEL - Michel MILLE - Danielle MILON - Richard MIRON - Jean-Claude MONDOLINI - Virginie MONNET-CORTI - Jean MONTAGNAC - Yves MORAINÉ - Pascale MORBELLI - Roland MOUREN - Marie MUSTACHIA - Lisette NARDUCCI - Patrick PADOVANI - Patrick PAPPALARDO - Didier PARAKIAN - Chrystiane PAUL - Christian PELLICANI - Claude PICCIRILLO - stephane PICHON - Nathalie PIGAMO - Patrick PIN - Marc POGGIALE - Jean-Jacques POLITANO - Gérard POLIZZI - Henri PONS - Muriel PRISCO - Marine PUSTORINO-DURAND - René RAIMONDI - Julien RAVIER - Martine RENAUD - Maryvonne RIBIERE - Jean ROATTA - Marie-Laure ROCCA-SERRA - Carine ROGER - Georges ROSSO - Alain ROUSSET - Michel ROUX - Lionel ROYER-PERREAUT - Roger RUZE - Sandra SALOUM-DALBIN - Isabelle SAVON - Eric SCOTTO - Jean-Pierre SERRUS - Marie-France SOURD GULINO - Jules SUSINI - Luc TALASSINOS - Francis TAULAN - Guy TEISSIER - Dominique TIAN - Jean-Louis TIXIER - Jocelyne TRANI - Claude VALLETTE - Martine VASSAL - Josette VENTRE - Philippe VERAN - Yves VIDAL - Frédéric VIGOUROUX - Patrick VILORIA - Yves WIGT - David YTIER - Didier ZANINI - Kheira ZENAFI - Karim ZERIBI.

### Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Serge ANDREONI représenté par Didier KHELFA - Mireille BALLETTI représentée par Nathalie FEDI - André BERTERO représenté par Patrick APPARICIO - Jean-Louis BONAN représenté par Patrick BORÉ - Odile BONTHOUX représentée par Maurice CHAZEAU - Laure-Agnès CARADEC représentée par Yves MORAINÉ - Marie-Arlette CARLOTTI représentée par Muriel PRISCO - Jean-David CIOT représenté par Stéphane MARI - Robert DAGORNE représenté par Joël MANCEL - Sophie DEGIOANNI représentée par Pascale MORBELLI - Eric DIARD représenté par Roland MOUREN - Patricia FERNANDEZ-PEDINIELLI représentée par Marc POGGIALE - Daniel GAGNON représenté par Philippe CHARRIN - Jean-Pierre GIORGI représenté par Bernard DESTROST - Eliane ISIDORE représentée par Gaby CHARROUX - Maryse JOISSAINS MASINI représentée par Gérard BRAMOULLÉ - Nicole JOULIA représentée par François BERNARDINI - Robert LAGIER représenté par Georges CRISTIANI - Albert LAPEYRE représenté par Marie-Christine CALATAYUD - Jean-Pierre MAGGI représenté par Olivier GUIROU - Richard MALLIE représenté par Philippe ARDHUIN - Rémi MARCENGO représenté par Gérard GAZAY - Bernard MARTY représenté par Gérard POLIZZI - André MOLINO représenté par Georges ROSSO - Pascal MONTECOT représenté par Nicolas ISNARD - Stéphane PAOLI représenté par Irène MALAUZAT - Roger PELLENC représenté par Jean-Claude FERAUD - Serge PEROTTINO représenté par Roland GIBERTI - Roger PIZOT représenté par Olivier FREGEAC - Véronique PRADEL représentée par Eric LE DISSES - Bernard RAMOND représenté par Régis MARTIN - Maryse RODDE représentée par Frédéric VIGOUROUX - Florian SALAZAR-MARTIN représenté par Henri CAMBESSEDES - Emmanuelle SINOPOLI représentée par Michel AZOULAI - Karima ZERKANI-RAYNAL représentée par Jean-François CORNO.

Signé le 15 Décembre 2016

Reçu au Contrôle de légalité le 23 Décembre 2016

**Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :**

Guy ALBERT - Michel AMIEL - Nadia BOULAINSEUR - Michel BOULAN - Auguste COLOMB - Laurent COMAS - Philippe DE SAINTDO - Sylvaine DI CARO - Nouria DJAMBAE - Samia GHALI - Philippe GRANGE - Michel ILLAC - Michel LAN - Stéphane LE RUDULIER - Michel LEGIER - Annie LEVY-MOZZICONACCI - Bernard MARANDAT - Christophe MASSE - Patrick MENNUCCI - Yves MESNARD - Pierre MINGAUD - Jérôme ORGEAS - Elisabeth PHILIPPE - Roland POVINELLI - Stéphane RAVIER - Marie-Pierre SICARD-DESUELLE - Maxime TOMMASINI.

Monsieur le Président a proposé au Conseil de la Métropole d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

**TRA 001-1376/16/CM**

**■ Approbation de l'agenda de la mobilité métropolitaine**

**MET 16/2355/CM**

Monsieur le Président de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

Les difficultés croissantes de la mobilité que connaissent ses habitants sont une des raisons qui ont conduit à la création de la Métropole. Le constat est en effet largement partagé d'une situation dégradée et qui tend à s'aggraver : part moins importante qu'ailleurs des transports collectifs et du vélo, congestion récurrente des réseaux routiers et autoroutiers, nuisances pour beaucoup d'habitants, dégradation de la santé de tous en raison de la pollution. L'attractivité du territoire et la compétitivité de ses entreprises pâtissent de cette situation, si bien qu'un projet ambitieux de développement du territoire métropolitain ne peut que s'appuyer que sur une réponse forte en matière de mobilité.

Les EPCI qui ont précédé la Métropole ont tous été actifs dans ce domaine et peuvent se prévaloir de projets réussis et de résultats encourageants. Il en est de même de l'action du Département, qui a développé un service très apprécié de liaisons entre les pôles urbains et économiques de la Métropole. Il est essentiel de capitaliser sur ces acquis et de généraliser les bonnes pratiques. Force est pourtant de constater que l'addition de ces différentes politiques de transport n'a pas produit un résultat à la hauteur des enjeux puisque la part des différents modes s'est stabilisée et que la congestion tend à s'aggraver, alors que l'usage de la voiture a régressé dans d'autres grandes agglomérations. La raison en est notamment un manque de coordination, qui place l'utilisateur des transports face à une offre foisonnante mais peu lisible est pas toujours cohérente : prolifération des noms des réseaux, multiplicité des tarifs, des titres de transport, manque de fiabilité des temps de parcours, correspondances aléatoires,... rendant l'usage des transports publics dissuasif pour les déplacements longs et complexes.

En atteste un taux d'usage de la voiture qui atteint 94% pour les déplacements de plus de 7 km au sein de la Métropole. Ceux-ci ne représentent certes que 10% environ de l'ensemble des déplacements au sein de la Métropole mais plus de moitié des distances parcourues. Ils jouent donc un rôle prépondérant dans la saturation des réseaux et un gain même modeste sur la part des transports alternatifs (train, car, covoiturage) aura un effet significatif sur la congestion, le temps perdu et la pollution. C'est sur ce type de déplacements que la Métropole, qui sera sur son territoire, dès le 1er janvier 2017, l'autorité organisatrice unique des transports urbains et interurbains (hors ferroviaire), peut apporter une valeur ajoutée par rapport aux dispositifs antérieurs.

Il était donc indispensable que la Métropole s'attelle à produire rapidement un premier document exposant sa stratégie et ses priorités en faveur d'une mobilité plus durable. Ce document a été baptisé Agenda de la Mobilité Métropolitaine afin de marquer sa vocation à déterminer année après année les actions destinées à apporter une réponse aux problèmes de mobilité de notre Métropole. Son élaboration a été pilotée dans le cadre d'un groupe de travail issu de la Conférence Métropolitaine des Maires, animé par le Vice-président délégué à la mobilité, aux déplacements et aux transports. Sa rédaction, réalisée par les services de la Métropole a bénéficié de l'appui décisif des deux agences d'urbanisme.

**Signé le 15 Décembre 2016**  
**Reçu au Contrôle de légalité le 23 Décembre 2016**

Le document est joint à la présente délibération. Il s'agit d'un document évolutif, qui sera appelé à être régulièrement mis à jour et ajusté aux évolutions constatées.

Il s'appuie sur l'acquis des réflexions menées par les EPCI qui précédaient la Métropole, au travers de leurs PDU et des projets qu'ils avaient étudiés. L'Agenda de la Mobilité Métropolitaine les reprend à son compte au sein d'un système de mobilité global, articulant les liaisons d'échelle métropolitaine, entre les principaux pôles d'habitat et d'activité, et la desserte de proximité, à l'intérieur des bassins de déplacements.

Dans les deux cas, l'accent est mis sur la qualité du service offert à l'utilisateur, qui apparaît, selon de nombreuses enquêtes, comme un déterminant primordial du choix d'utiliser les transports en commun. L'Agenda vise donc à améliorer les différentes composantes de cette qualité de service :

- la fréquence et l'amplitude du service
- la rapidité et surtout la fiabilité du temps de parcours
- la simplicité et la facilité d'accès par tous les modes de rabattement
- la sécurité réelle et perçue
- le confort et l'agrément des véhicules et des stations
- la minimisation et la facilitation des correspondances
- la valorisation du temps passé dans les véhicules et dans les pôles d'échanges, les services annexes proposés
- l'information avant et pendant le trajet, en particulier en situation perturbée
- une tarification lisible, juste et attractive
- l'impact environnemental

L'Agenda propose d'attribuer un label "Premium" aux services qui réuniront tous ces critères ou du moins la majorité d'entre eux. Son objectif prioritaire est de développer, avant 2025, un réseau de lignes Premium composé de trois éléments :

- des lignes urbaines en site propre : le réseau de métro marseillais bien entendu, qui sera entièrement rénové et automatisé ; le tramway, appelé à un important développement à Marseille mais aussi à Aubagne ; des bus à haut niveau de service (BHNS) dans quasiment tous les pôles urbains majeurs de la Métropole ; des modes innovants comme le téléphérique urbain compléteront cette offre dans leur domaine de pertinence
- des lignes express d'autocar, reliant les principaux pôles urbains et économiques, circulant principalement sur autoroute, en site réservé partout où le trafic le justifie et dotées de pôles d'échanges permettant un rabattement efficace notamment en voiture depuis les zones périurbaines
- certaines lignes du réseau TER qui, grâce aux investissements inscrits au contrat de plan Etat - Région et à un effort attendu sur l'exploitation, devraient pouvoir atteindre un niveau satisfaisant de fréquence et de fiabilité, accompagné d'une remise à niveau des gares

Les investissements nécessaires pour constituer un tel réseau d'ici 2025 atteignent près de 3,5 milliards d'euros. Ce montant est principalement dévolu à la création de nouvelles infrastructures et à la modernisation d'infrastructures existantes, qu'elles soient ferroviaires ou routières. Il faut y ajouter le renouvellement du parc de véhicules en faveur de véhicules à émissions faibles (gaz naturel) ou nulles (électricité), ce qui supposera de développer un réseau de distribution maillant tout le territoire.

Cet effort d'investissement serait cependant insuffisant s'il ne s'accompagnait de mesures portant sur le service offert et la facilité d'accès au réseau de transport public. Ce sera l'objet d'un effort prioritaire dans les deux prochaines années :

- création d'une marque unique pour l'ensemble des transports collectifs de la Métropole et, au-delà, pour les autres éléments du système public de mobilité
- unification de la billetterie métropolitaine et possibilité d'acquies à proximité de chez soi les titres de l'ensemble des réseaux

- mise en place d'une tarification intégrée, permettant de voyager sur l'ensemble des réseaux pour un prix attractif
- développement de l'information multimodale sur la base du système Le Pilote
- création d'une agence de la mobilité dont l'objet sera de promouvoir l'usage du transport public et de veiller à la satisfaction de ses usagers

Cet effort sans précédent en faveur des transports collectifs ne sera cependant suffisant pour réduire de façon importante la circulation automobile et la pollution. L'Agenda se propose donc de développer également les autres alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Les modes actifs présentent notamment un potentiel très important pour les déplacements de courte distance, alors que le recours à la voiture reste encore un réflexe pour faire quelques kilomètres. De nombreuses villes d'Europe ont pu obtenir des résultats très significatifs d'usage du vélo en quelques années et moyennant des investissements raisonnables. Il est proposé de s'en inspirer, en faisant des modes actifs l'objet d'une politique à part entière, dotée de moyens humains et budgétaires dédiés. Le premier objectif sera de décliner un plan précis au-delà des objectifs généraux fixés par l'Agenda.

Quant à l'automobile, ses usages sont en train de se transformer sous l'impact des changements des technologies et des comportements, au point de pouvoir en faire un élément d'un système de mobilité durable : covoiturage, autopartage et véhicule électrique aujourd'hui, demain véhicule autonome. Il appartient à la collectivité de promouvoir les usages les plus avantageux pour la collectivité tout en anticipant et en s'efforçant de maîtriser les phénomènes émergents.

Enfin, les changements technologiques peuvent laisser espérer que certains déplacements contraints pourront demain être évités, notamment par le télétravail et les télé-services. Il n'est cependant pas certain que cela conduise à une diminution globale de la mobilité, jamais observée jusqu'ici.

Au final, l'objectif est de disposer en 2025 d'un système de mobilité complet, répondant aux attentes des habitants et des entreprises pour chacun de leurs déplacements, constituant une véritable alternative à l'usage systématique, voire à la possession généralisée de la voiture.

Une alternative au "tout camion" est également nécessaire pour les marchandises, que ce soit pour la logistique portuaire ou pour la livraison des commerces en ville. L'Agenda ouvre ce chapitre, même si les solutions concrètes restent à préciser lors d'études ultérieures. La perspective d'un service public métropolitain de fret ferroviaire est notamment avancée.

Au-delà de 2025, le réseau de transport métropolitain est appelé à connaître une nouvelle phase de développement, davantage axée sur les transports lourds :

- dans l'urbain, avec la poursuite de l'extension du réseau de transport collectif en site propre et en particulier du métro de Marseille
- à l'échelle métropolitaine, avec la mise en place d'un véritable réseau ferré métropolitain cadencé, rendu possible par la désaturation de la gare Saint Charles, première priorité du projet LN PCA ; certaines lignes désaffectées ou sous-utilisées, comme Aix Rognac, seront rouvertes au trafic de voyageurs

L'ensemble de ces projets représente un montant total d'investissement d'environ 7 milliards d'euros, hors LN PCA et hors développement du réseau routier.

Un tel montant représente un rythme annuel de l'ordre de 300 M€ d'investissement dans les transports, soit à peu près le triple de celui réalisé ces dernières années. Il paraît difficile pour la Métropole, dans le contexte budgétaire actuel, marqué par un endettement relativement élevé et une baisse continue des concours de l'Etat, de dégager seule les moyens nécessaires.

Il apparaît donc indispensable de faire appel au soutien des autres collectivités publiques. Le Département a d'ores et déjà annoncé un soutien important de 300 M€ sur 5 ans. La Région est un autre partenaire essentiel, qui finance le fonctionnement du TER et les projets inscrits au CPER. Des discussions sont engagées avec elle sur la tarification.

**Signé le 15 Décembre 2016**  
**Reçu au Contrôle de légalité le 23 Décembre 2016**

Quant à l'Etat, il a reconnu, par la voix du Premier Ministre, que la mobilité dans la deuxième Métropole de France relevait de l'intérêt national et a annoncé le principe son soutien, dans l'attente de connaître le projet de la Métropole. Celui-ci étant désormais sur la table, il est attendu de l'Etat le lancement d'une mission interministérielle destinée à faire des propositions concrètes concernant l'ingénierie nécessaire à la mise en œuvre de ce projet et les financements indispensables.

Quel que soit le niveau de l'aide de ses partenaires, il restera nécessaire que la Métropole soit en mesure de dégager une capacité d'investissement significative. Ceci suppose notamment qu'elle maîtrise les coûts de fonctionnement du système de transport. Ces derniers se sont accrus sur un rythme soutenu ces dernières années, sous l'effet d'un volume d'offre en forte croissance et de la progression continue des coûts unitaires. Malgré la nécessité de développer l'offre pour atteindre les objectifs de l'Agenda, notamment sur les longues distances, il est indispensable de modérer les coûts de fonctionnement du système de transport.

L'ensemble des mesures exposées dans l'agenda visent à opérer un changement massif des comportements de mobilité avec pour principaux objectifs en 2025 (par rapport à la référence de 2009) :

- une diminution des déplacements individuels motorisés (voiture et moto) de 8% en dépit d'une hausse de 8% du nombre total des déplacements pendant la même période
- une hausse de 25% des déplacements actifs (marche, vélo)
- une hausse de 40% de l'usage des transports collectifs urbains et de 140% pour les déplacements interurbain
- une diminution de la pollution d'au moins 5% le long des principaux axes autoroutiers et dans les centres-villes

Ces objectifs seront précisés, ainsi que le contenu de certains chapitres de l'Agenda, dans le cadre d'études à venir et de l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains métropolitain, dont le lancement fera l'objet d'une délibération ultérieure.

Il est donc proposé au Conseil métropolitain d'adopter ces objectifs et les actions proposées par l'Agenda de la Mobilité Métropolitaine, faisant de celui-ci le premier acte concret du futur Projet Métropolitain.

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 d'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 ;

**Où le rapport ci-dessus,**

**Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,**

**Délibère**

**Article 1 :**

Est approuvé l'agenda de la mobilité ci-annexé

**Signé le 15 Décembre 2016**  
**Reçu au Contrôle de légalité le 23 Décembre 2016**

**Article 2 :**

Le Conseil de la Métropole demande à l'Etat d'apporter son soutien technique et financier à la mise en œuvre du programme objet de cet Agenda et mandate le Président pour engager avec les différents financeurs potentiels les discussions sur le plan de financement de ce programme.

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

Certifié Conforme,  
Le Vice-Président Délégué  
Mobilité, Déplacements et Transports

Jean-Pierre SERRUS