



MÉTROPOLE  
AIX-MARSEILLE  
PROVENCE

PROJET

Version Groupe de travail des maires  
2 décembre 2016

DÉCEMBRE 2016

# MOBILITÉ métropolitaine L'AGENDA





**JEAN-CLAUDE GAUDIN**

Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence  
Maire de Marseille  
Vice-président du Sénat

## LE MOT DU PRÉSIDENT

# UN ACTE FONDATEUR DE LA MÉTROPOLE

*La mobilité est le sujet métropolitain par excellence, dans toutes les grandes villes du monde, qu'elles en souffrent ou qu'elles en tirent avantage. Elle conditionne en effet les autres sujets : sans déplacements efficaces, pas de productivité et d'attractivité économique ; sans possibilité de se déplacer dans un temps et un budget raisonnables, pas d'accès à l'emploi et aux autres opportunités de la ville pour les plus fragiles ; sans réponse autre que l'automobile pour les trajets quotidiens, pas de qualité de vie pour ceux qui subissent congestion, bruit et pollution.*

*C'est notamment un tel constat qui a conduit à la création de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Le dynamisme incontestable de ce territoire est aujourd'hui déjà freiné et, demain, remis en cause si nous n'apportons pas une réponse rapide et forte au constat que chacun peut faire : une croissance ininterrompue du trafic automobile qui sature nos autoroutes et nos rues, handicape nos entreprises et réduit notre espérance de vie. Ce retard par rapport aux autres grandes villes appelle de notre part un sursaut collectif et un effort d'innovation sans précédent car desservir un territoire aussi vaste et globalement peu dense est un vrai défi selon tous les spécialistes des transports.*

*Les institutions qui en avaient jusqu'ici la responsabilité n'ont pas baissé les bras face à cette situation et ont multiplié services et investissements, avec d'incontestables succès. Force est cependant de constater que ces efforts n'ont pas suffi car, dans un territoire urbain interdépendant, l'addition de politiques bien conçues à leur échelle mais peu coordonnées ne crée pas assez de synergies.*

*La création d'une autorité organisatrice unique de la mobilité est donc un moment fondateur. Au moment où la Métropole, après avoir fusionné les services des six anciennes intercommunalités, s'apprête à se voir transférer les compétences du Département, dont celle des transports, je me réjouis qu'elle dispose, sous la forme du présent Agenda, d'un document stratégique fort et partagé. Il est en effet, à ma demande, le fruit du travail des 92 maires de la Métropole, sous la conduite de Jean-Pierre Serrus, Vice-président délégué à la mobilité, aux déplacements et aux transports. Je les félicite d'avoir su conjuguer rapidité et audace pour produire un Agenda solide et novateur par bien des aspects.*

*Celui-ci pose une ambition, celle d'une Métropole où la mobilité ne soit plus un obstacle mais un atout, une source de nuisances mais un exemple de développement durable. Nous souhaitons maintenant la faire partager et attendons de nos partenaires, au premier rang desquels l'État, qu'ils nous aident à la concrétiser.*



## LE MOT DU VICE-PRÉSIDENT AMBITION ET PRAGMATISME

### JEAN-PIERRE SERRUS

Vice-président de la Métropole  
Aix-Marseille-Provence délégué  
à la mobilité, aux déplacements  
et aux transports  
Maire de La Roque-d'Anthéron



Le Président Gaudin l'a affirmé avec force avant même la naissance de l'institution : la mobilité est la première raison d'être de la Métropole Aix-Marseille-Provence et doit être sa première priorité. En effet, les politiques de développement économique, d'habitat ou d'environnement mettront des années à produire des résultats visibles. Plus propice aux améliorations rapide-

ment tangibles, le transport peut et doit apporter la preuve de la plus-value de la construction métropolitaine par rapport aux dispositifs institutionnels antérieurs.

Lorsqu'il m'a confié la délégation à la mobilité, aux déplacements et aux transports, j'ai donc immédiatement souhaité que la Métropole se mette en situation de présenter avant la fin de l'année une vision stratégique à la bonne échelle mais aussi un déroulement aussi précis que possible des actions devant y concourir, en commençant par de premières concrétisations dès 2017 : une tarification intégrée, une billettique et une information uniques, une marque commune. Le présent document est le résultat de cette volonté et son nom d'Agenda indique bien notre engagement sur un échéancier dont chaque étape fait sens et contribue à la vision d'ensemble.

Car c'est bien l'objectif d'une vision globale et cohérente des

problèmes de mobilité qui justifie d'avoir créé la Métropole, qui sera au 1<sup>er</sup> janvier 2017 l'autorité organisatrice unique de la mobilité sur son territoire, hors TER : décloisonner les approches, articuler les réseaux, responsabiliser les élus.

La nécessité d'insister particulièrement sur les déplacements d'échelle métropolitaine se justifie en quelques chiffres. Ces déplacements (caractérisés par une distance supérieure à 7 km) ne représentent certes que 10% des déplacements internes à la Métropole, mais ils comptent pour plus de 60% des kilomètres parcourus et jouent donc un rôle déterminant dans la saturation de nos autoroutes et la pollution de notre air. En effet, faute d'offre alternative vraiment attractive, ils sont à 94% réalisés en voiture, avec un taux d'occupation moyen de 1,4, sans doute moins en heure de pointe. En convaincant une partie, même minoritaire, de ces automobilistes d'opter pour les transports en commun mais aussi pour le covoiturage, nous pouvons donc réduire considérablement les effets négatifs de ce trop-plein automobile et améliorer la vie de tous... y compris de ceux qui, par contrainte ou par choix, resteront dans leur voiture.

Encore faut-il nous donner les moyens de convaincre par une approche résolument tournée vers la satisfaction des attentes de ces usagers. C'est toute la philosophie d'une offre « Premium », qui cherche à cocher toutes les cases parmi les priorités que ceux-ci expriment : fréquence, rapidité, fiabilité, confort, sécurité, accessibilité pour tous, facilité des correspondances, valorisation

du temps passé, limitation des impacts environnementaux... Construire une telle offre pour couvrir l'essentiel du territoire métropolitain est possible en quelques années et c'est ce que nous avons l'ambition de réaliser.

Cette ambition de qualité de service se conjugue à toutes les échelles de mobilité: du déplacement de proximité au lien avec le reste du monde en passant par le bassin de vie et l'échelle de la Métropole. Ces échelles sont du reste interdépendantes puisqu'un voyage vers la Chine commence toujours par le trottoir en bas de chez soi. Nous devons donc permettre des chaînes de déplacements efficaces et sans rupture pénalisante, sans opposer les échelles les unes aux autres.

Un autre choix fondateur est de ne pas opposer vision prospective et améliorations concrètes à court terme. Cette dualité s'est retrouvée dans nos débats: la structuration du territoire métropolitain sur le long terme passera par une armature ferroviaire renforcée; cependant, la temporalité propre au mode ferroviaire ne peut laisser espérer d'amélioration significative avant 5 à 10 ans et plutôt 15 pour bénéficier de la désaturation de la gare Saint-Charles, véritable clé de voûte du système métropolitain. Nous avons donc opéré un choix stratégique majeur, longuement débattu: commencer par le mode le plus facile à développer, l'autocar, en nous appuyant sur le puissant réseau autoroutier qui irrigue notre territoire et qui a largement dessiné son développement, en anticipation sur la nécessaire montée en puissance du réseau ferré. Cette double approche supposera un dialogue étroit et confiant avec les gestionnaires des grands axes routiers et avec l'autre autorité organisatrice de transport, la Région, pour mieux articuler



*GRUPE DE TRAVAIL DE LA CONFÉRENCE MÉTROPOLITAINE DES MAIRES*

les modes et adapter l'offre TER aux spécificités du monde urbain. Le présent document se veut un appel au dialogue avec ces collectivités et plus largement avec tous les acteurs de la mobilité. Cette conjugaison du court et du long terme nous impose une constance dans l'effort, pour maintenir un haut niveau d'investissement dans la durée tout en maîtrisant les coûts de fonctionnement. Nous devons pour cela nous montrer opiniâtres mais aussi innovants: en étant les premiers à récolter les fruits des progrès technologiques; en appliquant à la mobilité durable une véritable approche marketing, portée par une Agence de la Mobilité; en valorisant la marche, le vélo et le covoiturage, qui engendrent du report modal à faible coût pour la collectivité; en sachant stimuler une offre privée de mobilité complémentaire et non concurrente du système public.



Je tiens à remercier celles et ceux qui ont rendu possible cette réalisation: mes collègues maires et leurs adjoints, qui se sont réunis à un rythme soutenu depuis le mois de juin et ont su dépasser les particularismes pour forger une culture commune et imaginer un futur métropolitain; les acteurs de la société civile et les professionnels que nous avons auditionnés et qui ont formulé des attentes à la fois fortes et raisonnables; les services de la Métropole, qui se sont mis en ordre de bataille pour mener tambour battant ce premier exercice de construction partagée tout en assurant la continuité du service public; nos deux agences d'urbanisme enfin, qui ont su travailler main dans la main pour produire un document riche nourri de plusieurs années de réflexions prospectives.

Cet Agenda est un des tout premiers documents stratégiques de la Métropole. Il n'est cependant pas un aboutissement mais un commencement. Il nous appartient maintenant de le faire vivre: en le prolongeant et en le complétant car, sur de nombreux points, il ne donne que des orientations ou des pistes, qui devront être approfondies dans le cadre d'un futur Plan de Déplacements Urbains; mais surtout en nous donnant les moyens de concrétiser ses belles ambitions. Ceci suppose de nous doter d'une ingénierie adaptée et de réunir les financements que la jeune Métropole n'est pas en mesure de dégager seule. L'aide conséquente proposée par le Département est une première contribution mais nous devons aussi convaincre l'État de nous aider aussi car, comme l'a dit le Premier ministre, la mobilité de cette Métropole est un enjeu national.

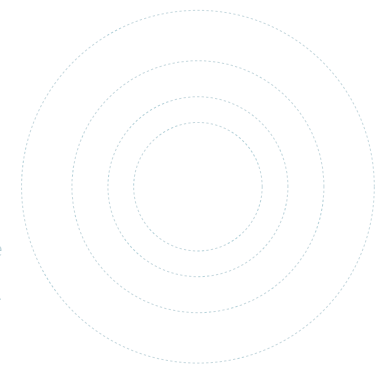
Nous saurons, tous ensemble, nous montrer à la hauteur de cet enjeu.

## INSTITUTIONS AUDITIONNÉES OU AYANT CONTRIBUÉ À L'AGENDA

- ▶ Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise
- ▶ Agence d'urbanisme du Pays d'Aix-Durance
- ▶ Air PACA
- ▶ Automobile Club de Provence
- ▶ CarPostal France
- ▶ Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence
- ▶ Confédération générale des Comités d'Intérêt de Quartier
- ▶ Conseils de Développement
- ▶ Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône
- ▶ Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports PACA
- ▶ Fédération Nationale des Transports de Voyageurs 13
- ▶ Kéolis
- ▶ La Chrysalide
- ▶ Les Cannes Blanches
- ▶ Que Choisir
- ▶ Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille-Provence (RAMDAM)
- ▶ Régie Départementale des Transports 13
- ▶ Régie des Transports Métropolitains
- ▶ Société Nationale des Chemins de fer Français
- ▶ Transdev
- ▶ Union Pour les Entreprises 13

## ► PRINCIPALES CARTES ET INFOGRAPHIES

|                                                                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>Les composantes d'une stratégie métropolitaine</i> .....                                                    | 10 |
| <i>Aix-Marseille-Provence dans son environnement régional :<br/>systèmes urbains &amp; accessibilité</i> ..... | 13 |
| <i>Les composantes du système de mobilité</i> .....                                                            | 14 |
| <i>Les échelles de la mobilité</i> .....                                                                       | 16 |
| <i>Phasage des actions</i> .....                                                                               | 19 |
| <i>Bassins de mobilité et interconnexion des transports<br/>en commun urbains</i> .....                        | 24 |
| <i>MétroExpress et lignes Premium: échéance 2020</i> .....                                                     | 28 |
| <i>Besoins en infrastructures avant 2020</i> .....                                                             | 30 |
| <i>MétroExpress et lignes Premium: échéance 2025</i> .....                                                     | 34 |
| <i>Besoins en infrastructures entre 2020 et 2025</i> .....                                                     | 36 |
| <i>Projets de transports en commun sur Marseille</i> .....                                                     | 38 |
| <i>Deux Diamétrales pour une desserte du territoire<br/>à moins d'1h30</i> .....                               | 40 |
| <i>Mobilité active et accessibilité aux pôles d'échanges</i> .....                                             | 44 |
| <i>Les piliers d'une politique cyclable</i> .....                                                              | 46 |
| <i>2,6 milliards d'euros de projets routiers</i> .....                                                         | 52 |
| <i>Archipel portuaire et logistique</i> .....                                                                  | 54 |
| <i>Fonctionnement et balance budgétaire annuels</i> .....                                                      | 62 |
| <i>Ventilation des financements des infrastructures</i> .....                                                  | 66 |
| <i>Partenaires et fonctionnement de la Métropole</i> .....                                                     | 68 |
| <i>Effets attendus sur la mobilité</i> .....                                                                   | 70 |
| <i>Impacts des lignes Premium sur les émissions NOx</i> .....                                                  | 72 |
| <i>Cohérence entre urbanisme et transport</i> .....                                                            | 74 |
| <i>Une mission clé de la politique de mobilité métropolitaine</i> .....                                        | 80 |



# SOMMAIRE

Le mot du Président

Le mot du Vice-président

## AMÉNAGEMENT ET AGENDA DE LA MOBILITÉ

Enjeux du territoire, des habitants, de l'emploi, de l'environnement.....11

## COMMENT UNIFIER LE SYSTÈME DE MOBILITÉ

Les objectifs et les stratégies derrière les actions de l'Agenda .....15

### 1. Un système Premium pour faciliter les déplacements quotidiens

#### DÈS 2017, DES TRANSPORTS PLUS SIMPLES

Les bases d'une convergence : abonnement, information, innovation.....23

#### D'ICI 2020, INITIER LA DESSERTE PREMIUM

20 lignes urbaines et métropolitaines transformées ou créées.....29

#### 2020-2025, TOUT LE TERRITOIRE DESSERVI

Trois habitants sur quatre à moins de 15 minutes d'un arrêt Premium.....35

#### APRÈS 2025, DES MODES LOURDS RENFORCÉS

L'horizon de la ligne nouvelle PCA, l'extension du TER et du métro .....41

### 2. L'Agenda pour la marche, le vélo, la voiture partagée

#### INVESTIR EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

La marche et le vélo au cœur de la mobilité de tous les jours.....45

#### PROMOUVOIR LE PARTAGE DE LA VOITURE

Autopartage et covoiturage, pour un usage automobile raisonné.....49

### 3. La route et la voiture, autrement

#### VERS LA ROUTE ET LA LOGISTIQUE DURABLES

Des réseaux intégrés, multimodaux et innovants.....53

#### LA VOITURE PROPRE ET INTELLIGENTE

Accueillir dans les meilleures conditions l'automobile de demain.....56

#### LE STATIONNEMENT, CLÉ DU CHANGEMENT

Mieux se garer pour moins utiliser sa voiture.....58

### 4. Se donner les moyens de réussir

#### UN EFFORT BUDGÉTAIRE SANS PRÉCÉDENT

Enjeux d'investissement, de fonctionnement et de recettes.....63

#### S'ORGANISER POUR RÉALISER ET FINANCER

Une structure dédiée au financement et à la réalisation.....67

#### EFFETS SUR LES FLUX ET L'ENVIRONNEMENT

L'Agenda, des actions pour moins de congestion et de pollution.....71

#### ENTRAÎNER LES POLITIQUES PUBLIQUES

Un nouveau modèle Mobilité-Développement.....75

#### OBSERVATION, ÉVALUATION ET ANTICIPATION

Suivre et partager la mise en œuvre de l'Agenda .....81

Documents supports.....82

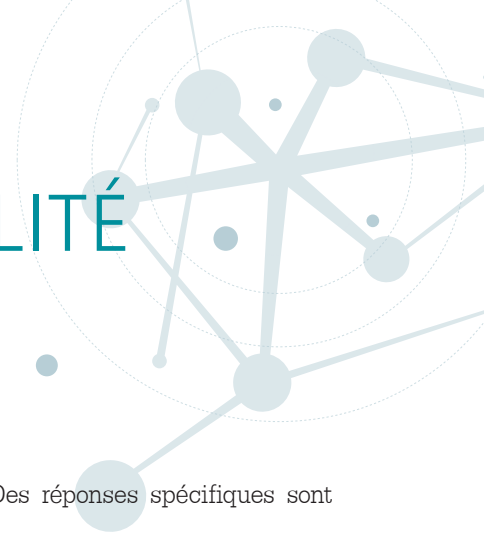


# LES COMPOSANTES D'UNE STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE



# AMÉNAGEMENT ET AGENDA DE LA MOBILITÉ

Enjeux du territoire, des habitants, de l'emploi, de l'environnement



## Un territoire spectaculaire

Le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence est à la fois atypique et exceptionnel. Il se distingue par sa très grande superficie (six fois plus étendue que la métropole lyonnaise), la force de son relief, ses 180 km de littoral remarquables, des espaces agricoles et des massifs au cœur de la Métropole, dont un parc naturel national et quatre parcs naturels régionaux. Cette structuration spécifique lui confère un caractère spectaculaire qui porte une grande part de sa qualité de vie et son attractivité, notamment touristique.

Dans ce cadre remarquable, 92 villes et villages avec de fortes identités urbaines, patrimoniales et culturelles, offrent un très large choix de modes de vie et de travail, entre les grandes villes au rayonnement international, une dizaine de villes actives et bien équipées, et le charme des villages.

Conjugué à un positionnement géostratégique entre Nord et Sud, l'importance du port, la première université francophone du Monde, une recherche scientifique et médicale de haut niveau et des activités très innovantes dans l'aéronautique, la transition

énergétique, la santé, le numérique, le multimédia... Aix-Marseille-Provence dispose de tous les atouts pour affirmer un rayonnement de grande capitale euro-méditerranéenne.

Mais force est de constater que ces atouts sont menacés par une mobilité entravée, largement induite par sa croissance urbaine passée.

## Un territoire d'urbanisation diffuse, otage de la voiture

Les caractéristiques du territoire ont favorisé un développement urbain de diffusion résidentielle et économique autour du réseau routier et autoroutier, partout où la platitude du relief le permettait. C'est ainsi que, bien que participant d'un même bassin de vie (une seule aire urbaine, comme la définissent les statisticiens de l'Insee), la Métropole est marquée par un polycentrisme affirmé qui la singularise parmi les métropoles françaises. N'étant pas organisée autour d'un centre unique vers lequel convergerait l'ensemble des flux mais autour de multiples pôles de vie, elle génère des déplacements tous azimuts, nécessitant

l'usage de la voiture. Des réponses spécifiques sont donc nécessaires.

Les tendances de la croissance urbaine à l'œuvre depuis des dizaines d'années ont encore aggravé la situation. Ce sont 900 ha d'espaces agricoles qui ont été urbanisés chaque année depuis quinze ans, posant un double problème : d'une part, en compromettant la valeur paysagère et agricole du territoire (en continuant à ce rythme, il n'y aurait plus d'espaces agricoles sur la Métropole dans moins de 70 ans !) et, d'autre part, en créant des quartiers monofonctionnels (résidentiels, industriels ou commerciaux) souvent peu ou pas desservis par les transports en commun, qui ont également allongé les distances de déplacement... en automobile.

Aujourd'hui, au bout de ce processus, plus de la moitié de la population et deux tiers des emplois sont localisés en dehors des centres urbains. C'est une proportion exceptionnelle qui acte pour longtemps les difficultés métropolitaines liées aux encombrements, à la pollution...



## ► Conséquences du modèle métropolitain actuel

- Des distances de déplacement allongées.
- Une saturation routière qui se généralise.
- Un coût d'usage de la voiture de 250 €/mois pour un salarié moyen.
- Plus de 200 000 personnes exposées à un excès de particules fines.
- L'éloignement du marché du travail pour les personnes non motorisées.

## L'Agenda Mobilité, des options pour un projet de territoire

Une réelle rupture dans la stratégie publique à l'égard de la mobilité est donc impérative. Mais elle ne prendra toute sa dimension qu'accompagnée d'un réel changement des formes du développement urbain. C'est en cela que l'Agenda Mobilité doit être vu comme l'acte 1 du projet métropolitain. Posant une réponse ambitieuse à l'enjeu prioritaire des déplacements, il prépare la stratégie territoriale et les documents de planification urbaine. C'est le projet métropolitain dans son ensemble qui pourra, de fait, accompagner et potentiellement amplifier l'Agenda, en matière de stratégie économique, de logement, de politique sociale, d'énergies propres, de paysage, d'équipements, de logistique, etc.

Dans cet esprit l'Agenda de la Mobilité métropolitaine constitue donc bien le premier acte de construction d'un projet collectif, une manière nouvelle de fédérer le grand territoire pour « faire Métropole ».

## Quel dessein pour le territoire métropolitain ?

Clairement ce dessein doit s'inscrire dans la réalité du territoire et de ses spécificités. Il s'agit de s'ouvrir à une nouvelle lecture, de passer d'une logique de chaque territoire pensé isolément à une logique pleinement métropolitaine, guidée à la fois par l'amélioration du fonctionnement d'ensemble et la valorisation des diversités : une métropole « éclectique » au rayonnement international assuré, la ville et la campagne ménagées, l'innovation encouragée...

A travers les projets qu'il préconise, l'Agenda Mobilité s'appuie sur quatre orientations-socles quant à son rapport au développement urbain.

### EN MATIÈRE DE CENTRALITÉS

Face aux forts enjeux d'évolution du modèle de développement encore très « diffus », les centres constituent une « clé de voûte » du territoire à renforcer. Et la Métropole multipolaire est ici un grand atout : il n'y a pas un centre-ville comme dans la plupart des métropoles mais 92, comme autant de communes. Chacune offre son identité, son ambiance, ses logements et ses équipements. L'aménagement de l'espace pu-

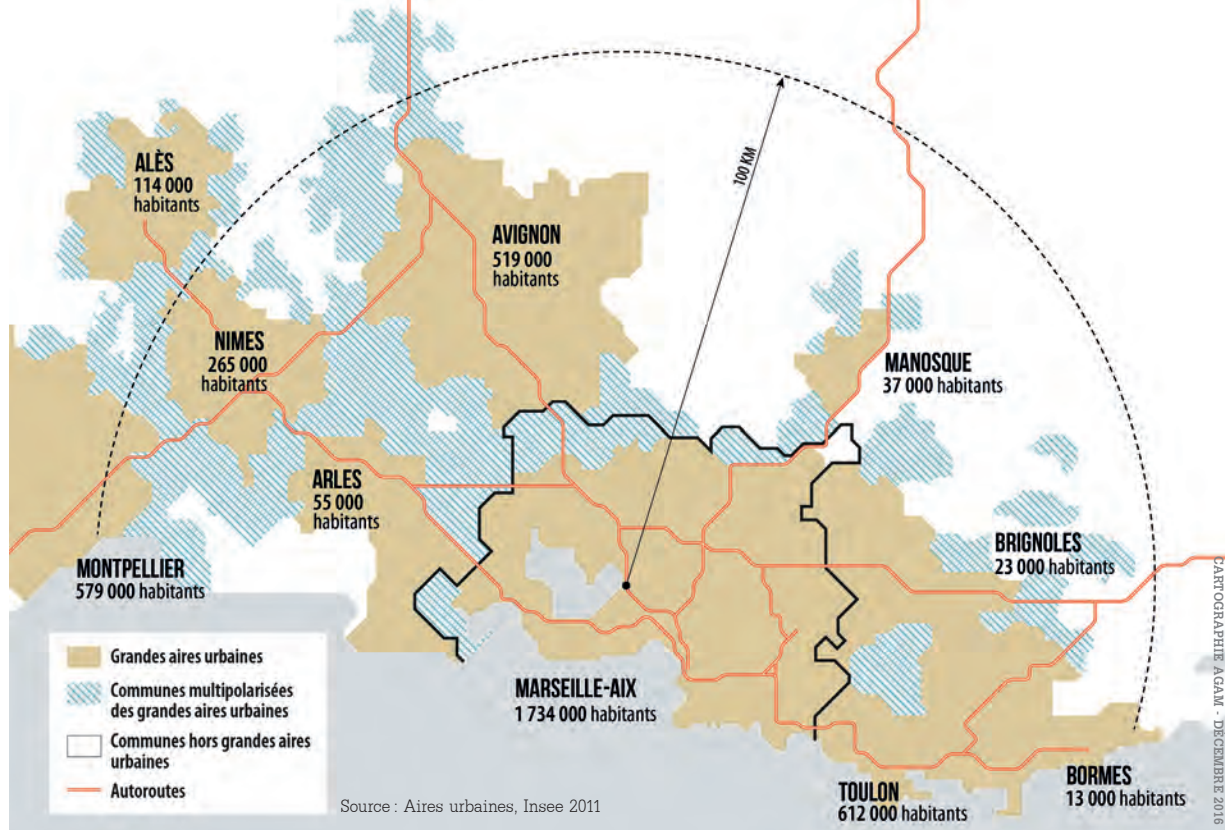
blic, moins de voiture et plus de modes actifs, est une des conditions de la vitalité des centres-villes.

### EN MATIÈRE DE SECTEURS PEU DENSES

L'Agenda Mobilité ne doit pas avoir pour conséquence une poursuite de l'étalement urbain. Mais il ne s'agit pas de laisser de côté les populations qui vivent déjà dans des secteurs de faibles densités urbaines, et où l'automobile restera pour longtemps le mode dominant de déplacement (les offres en transport collectif sont trop coûteuses en faible densité). Multiplier des pôles d'échanges et parkings-relais, connectés à des transports rapides et fréquents, est une solution adaptée à la desserte des zones peu denses.

### EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La stratégie économique de la Métropole, en cours d'élaboration, constituera un axe fort du projet métropolitain : opérationnelle, ambitieuse, elle vise à organiser les filières, innover, développer la formation, la recherche, promouvoir les politiques d'emploi, de produits immobiliers, de nouveaux espaces pour le développement. La desserte par l'Agenda des zones économiques nécessite leur requalification pour en optimiser le potentiel d'emplois. L'Agenda connectera les opérations tertiaires majeures, comme Euroméditerranée, et les « portes d'entrée » métropolitaines (aéroport, port, gares TGV) à l'ensemble de la Métropole mais aussi aux territoires voisins dans la région.



AIX-MARSEILLE-PROVENCE DANS SON ENVIRONNEMENT PROCHE : AIRES URBAINES ET ACCESSIBILITÉ

Il doit permettre également aux étudiants de mieux accéder aux espaces universitaires et de formation.

### EN MATIÈRE DE COHÉSION TERRITORIALE

De fortes disparités économiques et sociales caractérisent la Métropole. L'Agenda doit opérer des corrections en renforçant notablement l'offre de transports dans les secteurs les plus précarisés où les difficultés d'accès à la mobilité individuelle jouent comme un cercle vicieux de l'exclusion. En unifiant le réseau métropolitain de mobilité, il devient possible aussi d'unifier le marché de l'emploi, dont le cloisonnement

antérieur explique une part importante des inégalités, à cause du déséquilibre habitat/emploi.

### Pour une conduite du changement

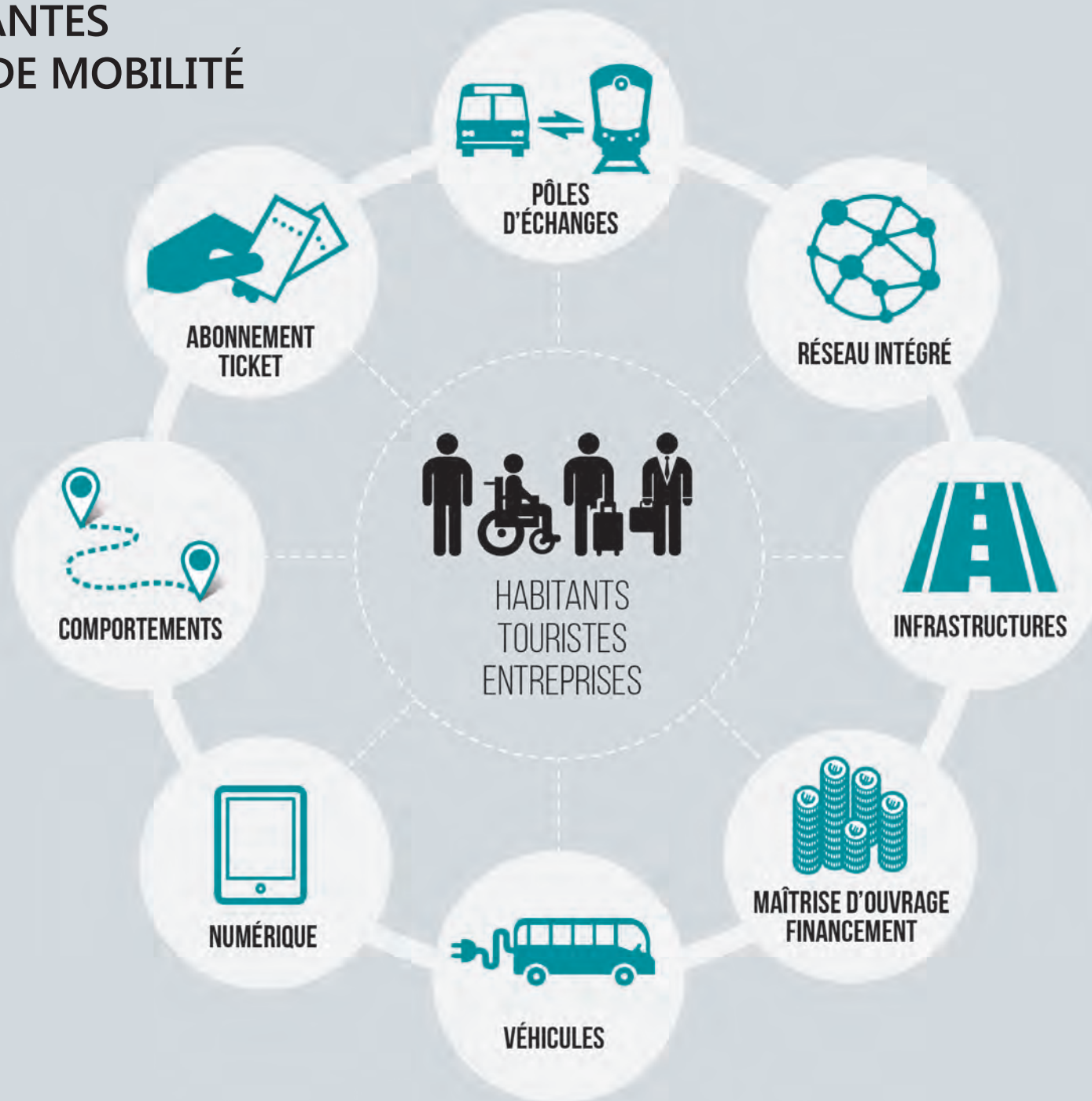
Les propositions émanant de l'Agenda de la Mobilité montrent la voie : un devoir de rattrapage bien sûr, mais aussi un devoir d'anticipation et d'innovation dans la recherche et la conduite de projets ; une démarche intelligente, innovante, qui fasse participer les habitants et acteurs du territoire et illustre une

### ► AMP au-delà de son périmètre

Aix-Marseille-Provence est située au cœur d'un système d'échanges à plusieurs échelles. Elle doit donc nécessairement penser ses projets, ses stratégies en tenant compte des territoires proches ou plus lointains qui l'entourent et avec lesquels les interdépendances sont de plus en plus fortes. Une stratégie d'alliances sera nécessaire avec ces territoires dont AMP devra connaître et comprendre les ambitions et auxquels la Métropole devra faire partager ses desseins. Par sa logique de réseaux, de flux, de portes d'entrées, d'offre généralisée de pôles d'échanges sur tout le territoire, l'organisation de la mobilité occupe une place prépondérante dans la prise en compte de la grande échelle.

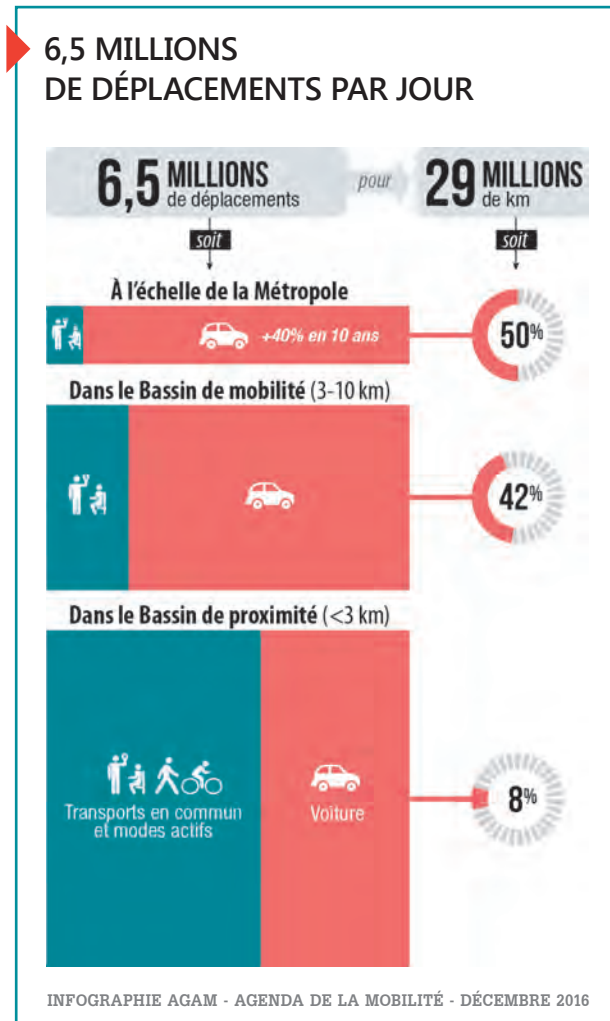
conduite moderne du changement, à la fois support et esquisse d'un futur projet métropolitain. A l'heure de la mise en œuvre des engagements internationaux des Nations-Unies pour Habitat III et de l'accord de Paris lors de la COP21, Aix-Marseille-Provence s'apprête ainsi à ouvrir une page nouvelle de son histoire.

# LES COMPOSANTES DU SYSTÈME DE MOBILITÉ



# COMMENT UNIFIER LE SYSTÈME DE MOBILITÉ

Les objectifs et les stratégies derrière les actions de l'Agenda



L'Agenda de la Mobilité métropolitaine porte un projet à la fois ambitieux et pragmatique.

Ambitieux, car il décrit la construction, en une vingtaine d'années, d'un système de transport intégré pour la deuxième Métropole française, si particulière par sa multipolarité et sa taille.

L'Agenda décrit le plus important programme d'investissements depuis le développement des autoroutes après-guerre, avec une attention particulière portée aux solutions décarbonnées. Il décrit surtout l'organisation et les moyens financiers que se donne la Métropole Aix-Marseille-Provence pour atteindre cet objectif, et mobiliser ses partenaires, État, conseils départemental et régional, associatifs ou entreprises. Pour répondre aux défis environnementaux et économiques, il se donne le but, d'ici 2025, de **doubler l'usage des transports en commun d'échelle métropolitaine, et d'augmenter de 50% celui des transports locaux.**

Pragmatique, car les habitants et les entreprises ne peuvent pas attendre vingt ans pour se voir proposer

des alternatives crédibles. Les actions proposées sont concrètes, progressives dans le temps, et commenceront dès 2017. Elles amélioreront et simplifieront toutes les composantes du système de mobilité, des tickets aux sites internet, des infrastructures aux véhicules. Limiter l'usage de la voiture nécessite de convaincre plusieurs dizaines de milliers d'automobilistes de marcher plus, d'utiliser les transports en commun et le vélo, mais aussi de favoriser la voiture électrique, de rendre plus écologique la gestion des routes, et de limiter le nombre de voitures (covoiturage, télétravail...). L'Agenda est, ainsi, d'abord conçu pour ses usagers existants mais aussi futurs ; habitants de tous âges et de tous niveaux de revenus ; salariés et entreprises ; touristes ; valides ou en situation de handicap. Au-delà de l'investissement d'infrastructure, l'Agenda prévoit au moins autant d'agir sur le « soft » : numérique et relations humaines ; nouveaux services commerciaux ou associatifs ; promotion et information ; appui aux capacités d'innovation locales ; plus grande proximité avec les utilisateurs et les entreprises...



## Un système complexe, mais rendu simple à utiliser

L'Agenda appuie ses actions sur deux piliers : diversité des solutions de transports et des contextes locaux, mais simplicité pour l'utilisateur.

Par comparaison avec l'univers de la route, les transports en commun actuels sont trop complexes : plus de vingt marques commerciales, plusieurs centaines d'abonnements ou de tarifs, une dizaine de sites internet, trois applications mobiles...

La priorité numéro un de l'Agenda est donc de proposer une alternative aussi simple que la voiture, mais adaptée à la diversité des cas particuliers : automobiliste d'une petite ville ou étudiant de centre-ville, cycliste, personne à mobilité réduite ou hypermobile connecté.

En 2017, la Métropole AMP proposera un nouvel abonnement unique permettant de se déplacer à volonté sur tous les réseaux, y compris le TER, sous réserve d'un accord avec la Région. Il sera décliné en 2018 sous forme d'un ticket multi-réseaux. La grande diversité des niveaux de service justifie cependant le maintien d'une gamme tarifaire et de tarifs différenciés par bassin. La Métropole fait le choix de conserver la gratuité du réseau local du Pays d'Aubagne, en faisant porter ce surcoût au budget du Territoire concerné.

La diversité des contextes territoriaux impose à la Métropole de s'appuyer sur les réseaux de transports

locaux qui coïncident avec les bassins de proximité des habitants.

Mais, afin de dépasser leur éclatement, la Métropole engagera dès 2017 la création d'un nom commun à l'ensemble du système de mobilité. Il sera décliné sur chaque bassin de déplacements, à la diversité des modes de transports (vélo, autopartage et covoiturage...), aux services numériques...

Enfin, la création d'une Autorité Unique de la Mobilité, en lieu et place des anciens EPCI et du Département, puis la construction des lignes Premium (détaillées ci-après), seront l'occasion d'interconnecter, moderniser et simplifier les réseaux des bassins locaux.

## Plus proche des usagers pour aider au changement

L'ambition de la Métropole est de placer l'utilisateur au centre de son Agenda, en renforçant la présence humaine et en offrant une information fiable et facile d'accès.

Le nouveau système de mobilité modifiera, en effet, les différents réseaux existants et donc les habitudes de leurs utilisateurs. Il s'agit, là, d'une conséquence nécessaire d'une plus grande simplicité, et une condition indispensable au développement de l'offre et de la qualité de service.

Accompagner les changements d'habitude des utilisateurs actuels et futurs, conditionne donc la réussite de l'Agenda. La Métropole créera une Agence de la

Mobilité, dotée d'équipes et de budgets dédiés aux relations de proximité, avec les habitants, entreprises, universités... Elle organisera, en lien avec les communes, un dialogue pour expliquer les actions de l'Agenda et identifier comment les améliorer.

Les pôles d'échanges sont le lieu privilégié de ce dialogue entre la Métropole et les usagers. L'Agenda leur accorde une attention particulière et une ambition forte. Le maintien d'une présence humaine, au moins dans les principaux sites, mais aussi la vidéoprotection, l'investissement dans la qualité des espaces publics et de l'architecture, le développement de services concourront à les rendre attractifs et vivants.

## Encourager l'innovation

L'interaction avec les usagers se réalise de plus en plus à travers le numérique mobile. 60% des habitants sont équipés d'un Smartphone. L'Agenda s'organise autour de ses outils numériques mobiles d'une part, du renforcement de la présence humaine d'autre part. Le Pilote, site d'information multimodale, avec plusieurs milliers de connexions quotidiennes, sera le point d'appui du développement rapide de l'information voyageur, quel qu'en soit le mode, mais aussi de la création d'un site unique d'achat et de compte utilisateur. Une seule plateforme d'inscription scolaire sera proposée dès la rentrée 2017.

La révolution numérique et de l'économie du partage modifie profondément le paysage des acteurs de la

mobilité. Des poids lourds mondiaux arrivent (Apple, Google...), mais des champions locaux naissent et se développent (Cityway, Totem Mobi...). Une Métropole agile doit être capable d'en tirer le meilleur parti et nourrir cet écosystème.

Pour cela, en lien avec la Stratégie de Développement Économique de la Métropole, l'Agenda propose des initiatives d'innovation : appel à projets, expérimentation de nouveaux modes de transports, hackathon, observatoire ouvert...

## Des transports Premium

La Métropole Aix-Marseille-Provence structure son Agenda autour de lignes et de pôles d'échanges Premium, gages de l'attractivité du système de mobilité dans son ensemble. Trois raisons à cela.

Ces critères Premium sont, et de très loin, les principales conditions posées par les automobilistes pour changer de mode.

Deuxièmement, une colonne vertébrale rapide, fiable et fréquente qui rend le réseau plus compréhensible, permet d'organiser des correspondances et évite la dispersion des moyens. L'usager a, ainsi, la certitude d'avoir un transport sans trop attendre et dans des conditions confortables. N'est-ce pas la force des réseaux de métro, RER et tramway des grandes métropoles ?

Enfin, les pôles d'échanges, lieux de très bonne accessibilité, structureront le développement urbain et économique futur.

L'Agenda retient, sur la période 2017-2035, un programme d'investissement d'une trentaine de lignes Premium, urbaines ou d'échelle métropolitaine, nécessitant près de 9,8 milliards d'euros :

► **146 km de nouveaux aménagements urbains** (métro, tramway, bus), pour 60 km actuellement, à Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne, Miramas, Istres, Martigues, Port-de-Bouc, Les Pennes-Mirabeau, Vitrolles et Marignane ;

► environ **100 km de sites propres autoroutiers** ;

► la **modernisation de 140 km de voies ferrées** ainsi que la Ligne Nouvelle PCA ;

► la requalification ou la création d'environ 50 gares routières ou parcs-relais.

En complément des lignes Premium, d'autres modes sont intégrés ou envisagés par l'Agenda : lignes maritimes, téléphérique, tram-train.

## ► L'engagement Premium pour convaincre les automobilistes...

### DES TRANSPORTS

- Très fréquents (au moins toutes les 10 minutes en heure de pointe), toute la semaine et toute l'année.
- Fiables, avec le plus possible de sites propres, de priorité aux feux.
- Interconnectés aux autres lignes Premium, locales et métropolitaines.
- Accessibles à tous.
- Des véhicules confortables, connectés, écologiques.

### DES PÔLES D'ÉCHANGES

- De haute qualité environnementale et architecturale, propres et sécurisés.
- Lieux de services pratiques et innovants.
- Accessibles à pied, en voiture, à vélo, donnant accès à des véhicules partagés.
- Connectés à Internet et au territoire qui les entoure.

## ...appliqué aux réseaux de transport

### URBAINS

- Le métro.
- Le tramway.
- Certaines lignes de bus : B1 à B5 à Marseille, Zenibus, AixPress, Chronobus.

### MÉTROEXPRESS

- Des lignes de cars rapides par autoroute.
- Certaines lignes TER.
- Le tramway périurbain (Valtram...).

## Différentes étapes de réalisation

La saturation du système ferroviaire limite fortement le développement de nouveaux TER, et contribue à la mauvaise fiabilité des trains existants. Dès 2030, et si possible plus tôt, la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur permettra de doubler le nombre de TER et de les rendre fiables. Ce projet, d'importance nationale et régionale, est d'un intérêt vital pour la Métropole. Pour le valoriser au maximum à sa mise en service, l'Agenda intègre les investissements du CPER 2020-2025, et propose de nouveaux projets pour la période 2025-2030.

Cependant, l'urgence des problèmes de mobilité nécessite une réponse massive, concrète et à court terme. La Métropole choisit donc de développer, dans les cinq ans, l'un des plus vaste réseau de cars Premium sur autoroute d'Europe. Ce transport, plébiscité d'ores et déjà par près de 20 000 usagers métropolitains tous les jours, s'avère particulièrement bien adapté à notre territoire au réseau autoroutier développé, multipolaire et peu dense.

Le MétroExpress, réseau Premium d'échelle métropolitaine, comprend le car Premium, le Valtram, et intégrera progressivement le TER modernisé et fiable, dans une logique de complémentarité de long terme des territoires desservis. D'autres systèmes ferrés intermédiaires, similaires au Valtram, seront étudiés.

A l'échelle des communes, l'Agenda priorise dans

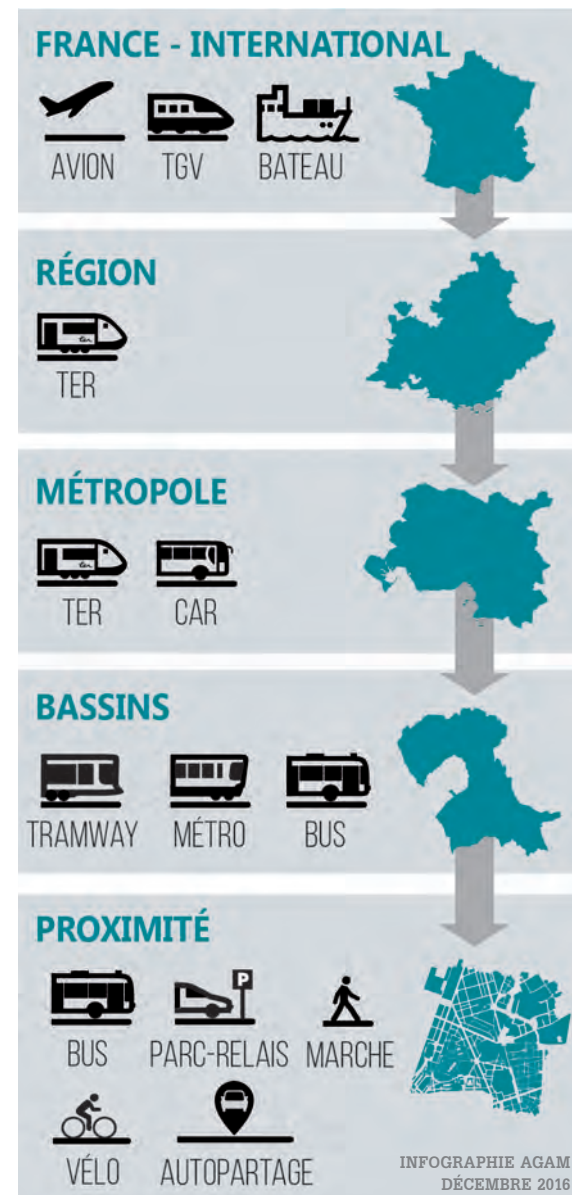
les cinq ans le développement de sept lignes de bus Premium à Aix, Martigues, Aubagne, Martigues, Port-de-Bouc, Miramas, Istres et Marseille, ainsi que l'extension du Zenibus. Ces lignes armatures permettront le développement de l'usage des transports dans chaque bassin de mobilité.

Dans un second temps, l'Agenda prévoit des extensions ou le renforcement des lignes bus Premium existantes, quelques créations, et presque le triplement du réseau de tramway. Le renouvellement en fin de vie des rames du métro entre 2020 et 2025 sera l'occasion de le rendre entièrement automatique, et d'ouvrir à l'horizon 2025 une nouvelle étape d'extension, avec en particulier la création d'une troisième ligne.

## Une Métropole connectée et une mobilité de proximité apaisée

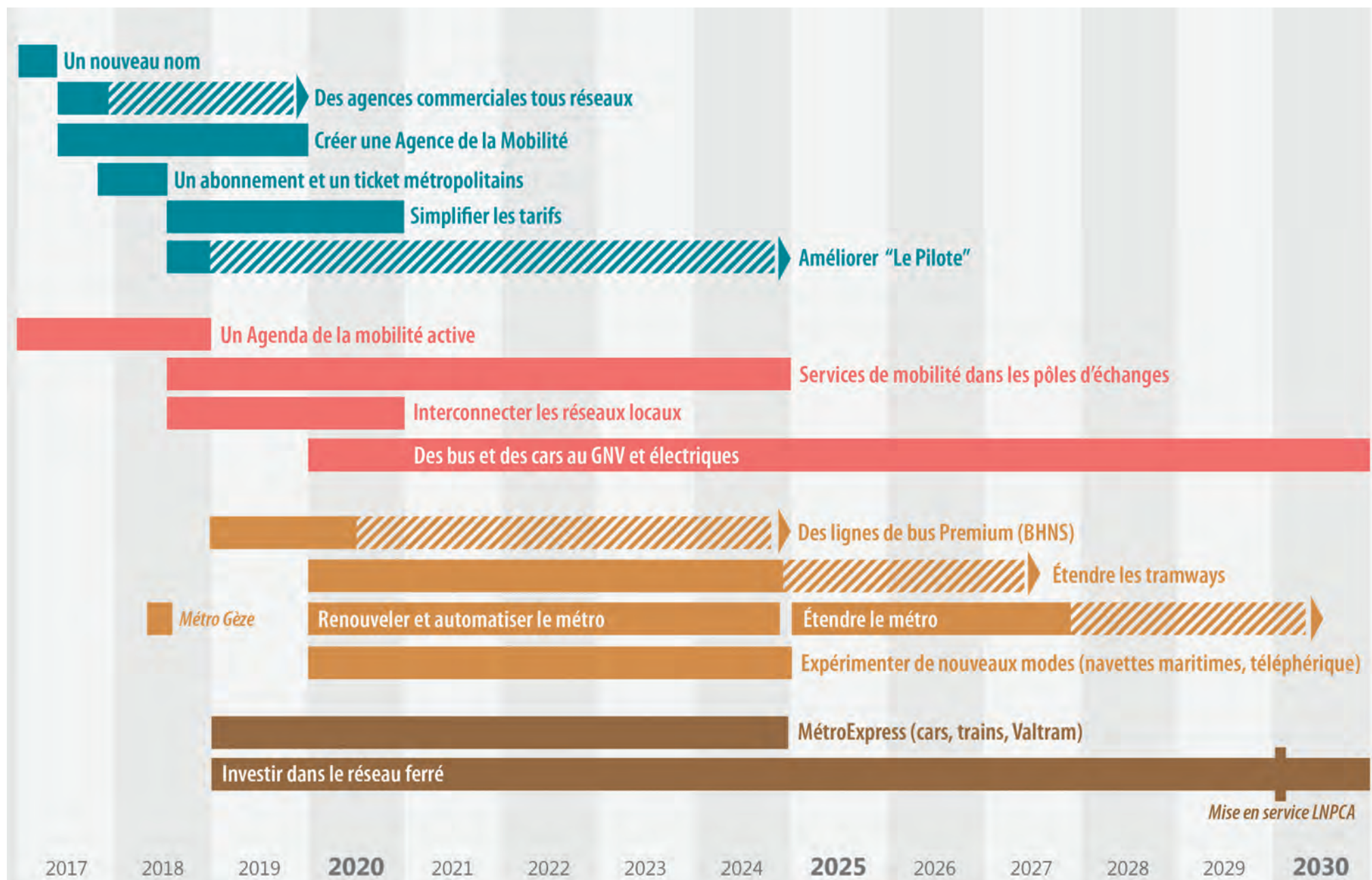
Le réseau Premium local et MétroExpress formeront l'armature du fonctionnement métropolitain indépendant du tout-automobile. Il est aussi conçu pour donner au plus grand nombre de Métropolitains et aux touristes un bien meilleur accès aux gares TGV et à l'aéroport et, ainsi, aux réseaux régionaux, nationaux et mondiaux.

L'Agenda de la Mobilité métropolitaine est, aussi, un Agenda de la vie de proximité apaisée. D'abord en proposant une alternative aux déplacements automobiles de moyenne et longue distances, réduisant d'autant



LES ÉCHELLES DE LA MOBILITÉ

# PHASAGE DES ACTIONS



la congestion, le bruit et la pollution. Mais aussi en organisant et en renforçant l'action publique en faveur de la marche à pied, du vélo, de la voiture électrique et d'une organisation plus efficace des livraisons. Une mobilité métropolitaine au XXI<sup>e</sup> siècle, c'est aussi emmener ses enfants à pied à l'école, déambuler dans une rue commerçante, aller au travail à vélo, et ainsi redécouvrir sa ville ou son village.

## Se donner les moyens de réussir

Au total, l'Agenda de la Mobilité métropolitaine de la Métropole ambitionne d'investir en dix ans autant que dans les cinquante dernières années, puis de renouveler cette ambition les dix années suivantes.

Le défi est immense. Il nécessite d'associer les énergies et les financements des partenaires de la Mé-

tropole et au premier chef l'État. Surtout, la volonté d'aller vite, la diversité et la complexité des solutions techniques, l'ambition environnementale et d'innovation en font un projet d'une grande complexité technique. La Métropole veut se donner les moyens de son ambition et propose de créer, avec ses partenaires, une structure dédiée au financement et à la réalisation de l'Agenda.

LA GARE ROUTIÈRE D'AIX-EN-PROVENCE





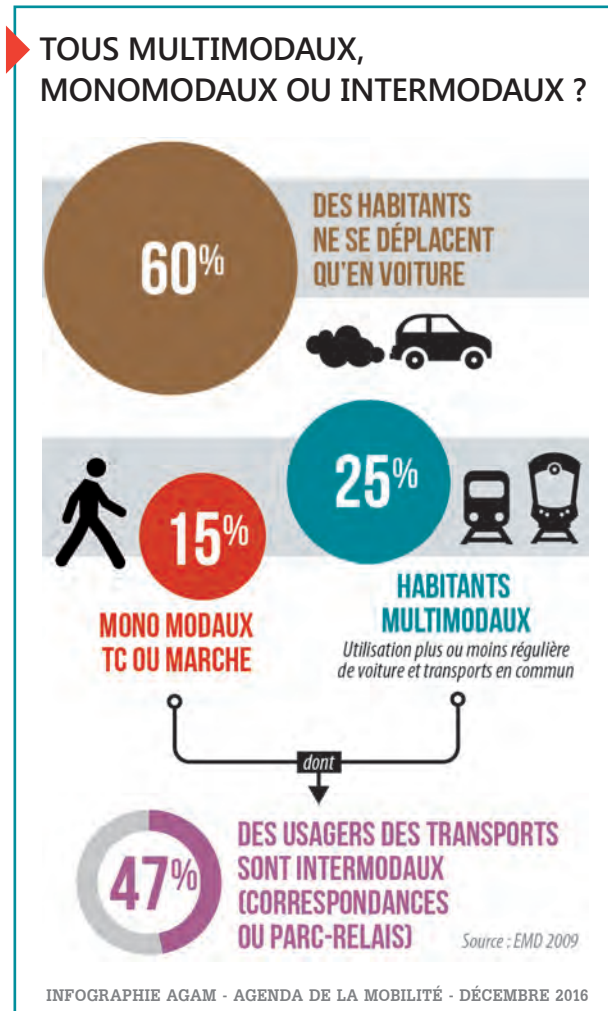
1

un système  
Premium pour faciliter  
les déplacements  
quotidiens



# DÈS 2017, DES TRANSPORTS PLUS SIMPLES

Les bases d'une convergence : abonnement, information, innovation



Six autorités organisatrices et réseaux distincts, plus de vingt noms, des centaines de tarifs, des définitions différentes des ayants droit chômeurs, seniors ou jeunes. En comparaison avec la voiture, utiliser les transports en commun s'avère trop compliqué.

La création de la Métropole, puis l'intégration le 1<sup>er</sup> janvier 2017 des transports départementaux inclus dans son périmètre, supprime les frontières institutionnelles et ainsi la complexité inutile. La priorité immédiate de l'Agenda consiste à simplifier le système de mobilité afin de le rendre compréhensible par tous.

L'enjeu est en effet majeur : la moitié des usagers des transports ont des correspondances et la grande majorité utilise aussi bien la voiture que le bus ou la marche. Améliorer et simplifier, c'est d'abord leur assurer un gain de temps, optimiser leurs correspondances, leur faire réaliser des économies, et ainsi les encourager à utiliser un peu plus les transports en commun.

Les outils numériques sont au cœur de cette action. Les bases sont solidement posées avec le site Le Pilote. La Métropole investira dans son évolution et le

généralisera à tous types de supports et de mobilités. L'Agenda cherche à simplifier, mais respecte les spécificités du territoire, ses pôles urbains, relativement éloignés et plus ou moins denses, ses différents réseaux urbains adaptés à leur contexte. Il prend aussi en compte les situations héritées de ces histoires spécifiques, comme la gratuité dans le Pays d'Aubagne. Celle-ci est possible par la prise en charge du coût dans l'État Spécial du Territoire.

Ces actions - simplification tarifaire, information voyageur, coordination des réseaux, relation avec les usagers... - pour la plupart engagées dès 2017, posent les fondations nécessaires à l'investissement à moyen et long terme dans les infrastructures et les services. Elles se coordonneront avec celles du Conseil régional, chef de file de l'intermodalité.

## La Métropole et ses bassins de mobilité, deux échelles pour agir

Jusqu'à présent, douze réseaux urbains, un ferré et un par car interurbain, composent l'offre de transports en



commun. A l'exception du TER, ils correspondent à des anciennes limites administratives, unifiées dans la Métropole.

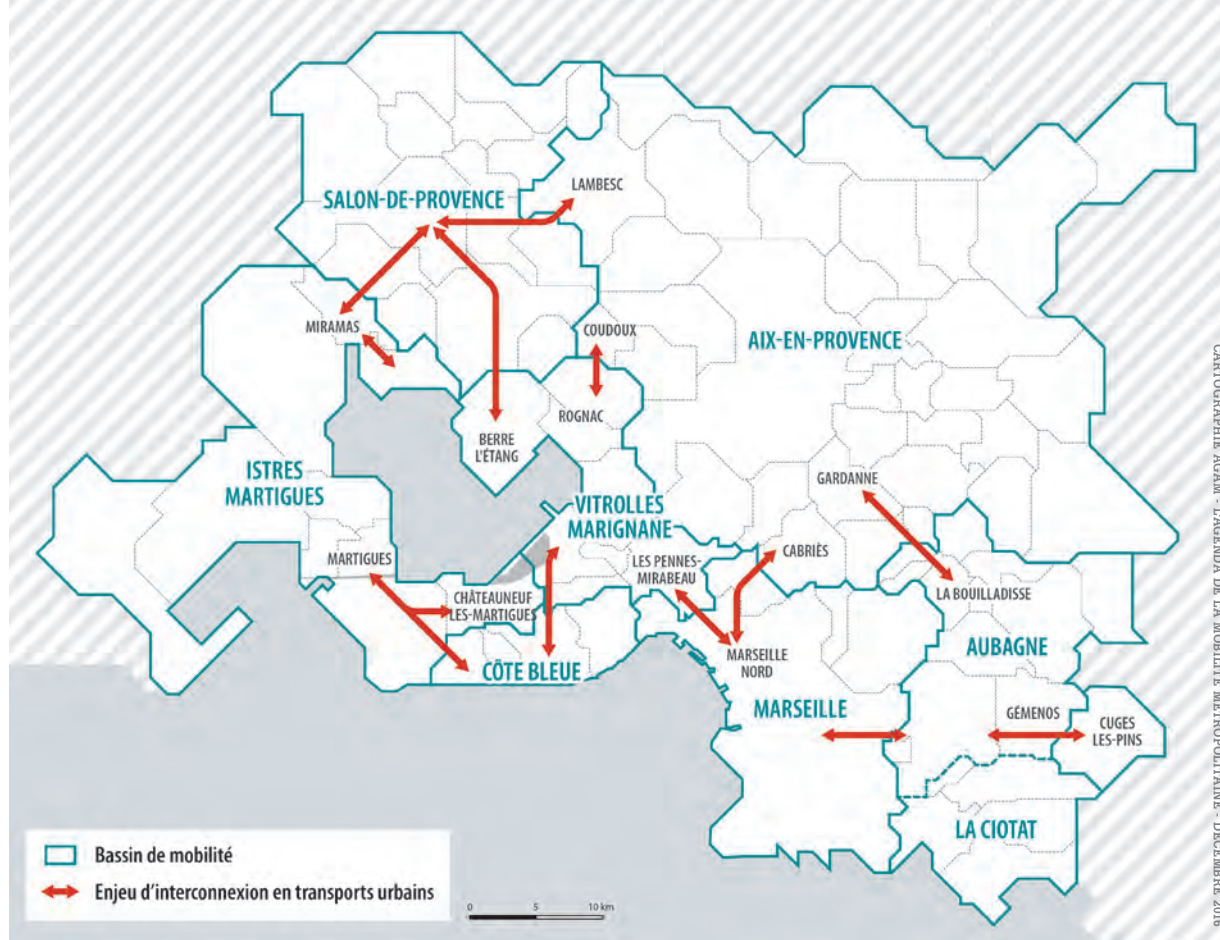
Ces réseaux locaux correspondent globalement bien aux bassins de mobilité de la vie quotidienne, de dessert du lycée ou du collège, d'accès aux services publics ou au marché... La carte ci-contre s'appuie sur une synthèse des travaux de l'Agam, de l'Insee et du Cerema qui ont dessiné ces bassins.

Chacun d'eux s'appuie sur une commune principale, ou un binôme : Marseille; Aix, mais aussi Aubagne, La Ciotat-Cassis, Marignane-Vitrolles, Martigues-Istres ou Salon. La Côte Bleue est un cas à part, à l'interface entre plusieurs pôles urbains. Environ 90% des déplacements des Métropolitains restent ainsi inclus dans leur bassin de mobilité.

La Métropole construit son Agenda et son système de mobilité – réseau, tarification, relation clientèle... – sur une échelle métropolitaine articulée aux bassins locaux de mobilité.

## Interconnecter les bassins locaux

Sur le territoire métropolitain, un déplacement sur dix – soit 670 000 par jour – échange entre deux bassins. Parmi ceux-ci, plus de 90% sont sur de grandes distances (Aix-Marseille ou Salon-Istres), et appellent des réponses spécifiques (*cf. chapitres suivants*). Les autres correspondent à des activités de proximité (quelques kilomètres) : accès à un collège, un équipe-



BASSINS DE MOBILITÉ ET INTERCONNEXION DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

ment public ou un emploi. Les travaux préparatoires à l'Agenda ont identifié une douzaine d'enjeux d'interconnexion entre bassins (*cf. carte*).

Les réseaux urbains étaient contraints par les anciennes frontières administratives, et les cars départementaux assuraient l'interconnexion, au cas par cas. A compter de 2017, la Métropole proposera des solutions interbassins, soit en intégrant les lignes anciennement départementales dans les réseaux urbains, soit en prolongeant des lignes urbaines ou à

la demande. Ces actions seront mises en œuvre progressivement, après études complémentaires et dans un objectif de mutualisation des lignes et de maîtrise des coûts.

L'interconnexion des transports concerne aussi les services scolaires. Les procédures et le site internet d'inscription scolaire seront rendus plus homogènes dès la rentrée 2017 et, par la suite, seront intégrés au site unique métropolitain de compte-client.

## DES RÉSEAUX ACCESSIBLES POUR TOUS

La priorité de la Métropole est de rendre tous ses réseaux accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) d'ici 2020 pour les transports urbains, 2021 pour les cars et 2025 pour le métro. Pour cette raison, les Agendas d'accessibilité (ADAP) sont intégrés au financement de l'Agenda, avec en priorité les lignes Premium. Cet investissement dans le confort des cheminements bénéficiera à tous les usagers. En attendant la mise en accessibilité complète des réseaux, l'ensemble des communes sera couvert avant 2018 par un service dédié aux PMR. L'inscription à l'un des services donnera accès à tous les services proposés par la Métropole.

## Un nouveau nom pour le système de mobilité

Le paysage des « marques » de mobilité comprend plus d'une vingtaine de noms et d'identités visuelles : les Lignes de l'Agglo, Cartreize ou Aix-en-bus ; le Vélo ; Pass Provence, Zou ou Pass XL ; Le Grand Bus, Zenibus ou ChronoBus... Ces services ont vocation à se diversifier et à s'étendre dans la Métropole, avec pour chacun le risque d'une marque, d'un logo...

Devant un tel maquis, l'utilisateur ne peut qu'être confus, et surtout en retirer l'impression que les réseaux et services sont totalement autonomes. Les autres Métropoles n'ont qu'une marque : TCL à Lyon, Tisséo à Toulouse... L'automobile, elle, ne souffre pas de ce handicap.

La première action de l'Agenda, dès le premier semestre 2017, consistera à créer un nom et une identité visuelle communs au système de mobilité. Cette nouvelle marque servira à la promotion de l'ensemble des solutions de déplacements existantes et en devenir. Elle symbolisera la volonté de la Métropole de mettre l'utilisateur au cœur du projet. Elle fera l'objet d'une importante campagne de communication, et associera les habitants.

La diversité des services et des bassins de mobilité sera prise en compte en déclinant la marque globale par réseau local, par mode (vélo, autopartage...), sur internet et l'appli mobile... A titre d'illustration uniquement, une marque globale « ABC » serait adaptée sur le réseau de Salon comme ABC@Salon, sur l'abonnement en Pass ABC, ABC.Vélo pour louer un vélo ou ABC.info pour le site d'information voyageur.

La nouvelle identité visuelle sera appliquée aux plans de transports, aux sites internet, aux habillages des bus et cars, aux titres de transport... Ce volet de l'action sera mis en œuvre progressivement à partir de 2018 selon le rythme de renouvellement de chaque support.

## Un abonnement et un ticket pour utiliser tous les réseaux

La Métropole, responsable des transports urbains et interurbains à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017, proposera, avant la fin 2017, un abonnement illimité métropoli-

tain pour tous ses réseaux. Elle souhaite, si possible dans les mêmes délais, que le Conseil régional s'associe à cette action pour les dessertes TER internes au périmètre métropolitain.

L'abonnement métropolitain sera multimodal : l'abonné pourra enchaîner, pour le même prix, parc-relais, bus, autocar ou métro. Il permettra d'utiliser un car si un train est annulé, ou inversement. L'abonné pourra se déplacer librement le week-end, dans toute la Métropole, aller à la plage, faire du shopping, visiter un musée...

Le prix de l'abonnement reste à déterminer. Il sera attractif, tout en limitant la contribution budgétaire métropolitaine. Il se rapprochera des prix mensuels existants (Aix-Marseille 87,60 €, Salon-Aix 91,10 €, Marseille-Aubagne 62,80 €) et d'autres grandes métropoles (Lyon 81,50 €, Navigo Paris 73 €). Des tarifs réduits seront proposés, en particulier pour les jeunes ou scolaires, ce qui posera la question d'une harmonisation et d'une modernisation des critères d'attribution.

La formule d'abonnement sera complétée en 2018 par un ticket métropolitain à destination des usagers occasionnels. Il donnera accès à tous les réseaux et, si possible, le TER en fonction de discussions à venir avec le Conseil régional. Certains services particuliers, comme les Navettes Aéroport, pourraient conserver une tarification spécifique.

Ces deux décisions sont fortement attendues par les habitants et le monde économique. Elles simplifient



drastiquement le maquis des dizaines de tarifs interurbains, liés à la distance parcourue, intégrant ou non les transports urbains.

Des tarifs « monomodaux » (comme le ticket de car Aubagne-Marseille sans correspondance) seront conservés si leur prix est significativement inférieur au tarif métropolitain.

Courant 2017, afin d'accompagner ce nouveau service sur l'ensemble du territoire, sept agences commerciales, une par bassin, seront équipées pour assurer la vente et l'après-vente de tous les titres de transports vendus dans la Métropole.

L'Agenda prévoit aussi d'expérimenter le billet numérique dans la période 2017-2018.

## Des produits et tarifs de bassins maintenus

A chaque bassin de mobilité, la Métropole décide d'associer une zone tarifaire locale. A l'intérieur de celle-ci, les tickets et abonnements, leurs niveaux de prix et les tarifs réduits seront maintenus en l'état. La gratuité dans la zone tarifaire du Pays d'Aubagne est rendue possible par la contribution du Conseil de Territoire sur son État Spécial budgétaire. Les communes et les Conseils de Territoire pourront prendre en charge, sur leur propre budget ou État Spécial de Territoire, des réductions tarifaires spécifiques.

La question du rapprochement des tarifs se posera

sans doute un jour au nom de l'égalité du citoyen devant le service public. Il ne constitue pas la priorité de la Métropole dans l'immédiat.

## La révolution numérique mobile

Le Smartphone permet déjà d'acheter une baguette, de s'informer et de communiquer en temps réel, de gérer son compte bancaire... 60% des Métropolitains en sont équipés et 90% des 16-25 ans. Il deviendra, pour une majorité, le support des services de mobilité, de s'informer en temps réel et de gérer son compte, en complément des supports classiques (carte, ticket...).

L'Agenda propose de concrétiser cette vision étape par étape, en prenant appui sur le site et l'application Le Pilote, y ajouter de nouvelles fonctionnalités et, en lien avec les entreprises locales, en faire la plateforme d'innovation et d'expérimentation métropolitaine.

### L'INFORMATION PARTOUT ET EN TEMPS RÉEL

L'information du voyageur, mission première du Pilote, sera améliorée et généralisée. Dès 2017, elle sera actualisée en temps réel sur tous les réseaux métropolitains, comme actuellement pour la RTM et Cartreize. Dans les deux ans, elle deviendra plus intermodale encore : parkings vélos et pistes cyclables, autopartage, saturation routière ou itinéraires intermodaux (vélo + bus). Le Pilote s'ouvrira à d'autres sources de données (Google, Moovit...) et, à plus long terme, deviendra

prédictif (anticipation de la durée d'embouteillages ou des retards des transports).

L'information voyageur sera rendue plus visible dans l'espace public, à tous les arrêts et via le mobile en 2017 (QR-Code et NFC), puis, d'ici 2018, en augmentant le nombre de véhicules et de pôles d'échanges équipés d'écrans multimodaux et temps réel.

Afin d'améliorer l'accueil des touristes, le site, l'application Le Pilote et les principaux supports d'information seront traduits en anglais, espagnol, allemand et italien. Il est à noter que Le Pilote répond déjà aux normes d'accessibilité.

Enfin, au-delà d'internet, le service téléphonique du Pilote existant sera renforcé pour mieux informer et guider les usagers, en particulier en cas de perturbation.

### ACHETER SA MOBILITÉ FACILEMENT

Le Pilote contient de manière embryonnaire des informations pour l'achat de titres, mais il n'est possible d'acheter que des billets TER, des billets pour les navettes du Frioul ou pour la navette Marseille Aéroport. Les comptes clients sont éclatés sur chaque réseau de transport.

Les principaux réseaux français proposent eux, déjà, une gestion complète du compte client et l'achat de billets en ligne. A Londres ou au Japon, les usagers paient leur transport directement avec leur iWatch ou leur Smartphone.

L'Agenda rattrapera son retard d'ici 2018, avec un site et une application Client unique pour les 400 000 abonnés et l'achat des abonnements et tickets. Ils évolueront pour intégrer tous les services de mobilité (vélo ou voiture partagée...) et, pourquoi pas, le parking. Ils participeront à l'information des usagers, en décrivant le bénéfice environnemental et financier tiré de l'usage des transports plutôt que de la voiture.

## L'Agence de la Mobilité, au contact de chacun

Le véritable but de l'Agenda est d'accompagner des dizaines de milliers d'automobilistes vers une autre mobilité, les transports en commun, la marche, à partager leur voiture, si possible électrique. Seulement, personne n'aime changer spontanément ses habitudes...

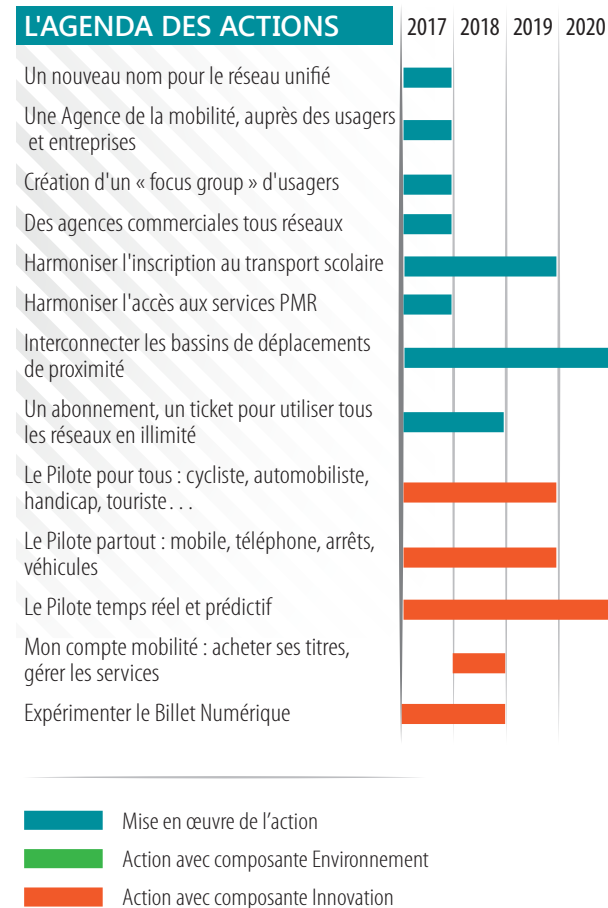
En plus d'investir massivement dans les infrastructures, la Métropole choisit d'améliorer parallèlement, et avec la même ambition, les services numériques mobiles et la relation humaine personnalisée. Les deux sont liés. Plus de numérique libérera des moyens et du temps. Il permettra de mieux adapter les réponses transport aux attentes spécifiques de chaque habitant – salariés, scolaires, seniors ou en difficultés sociales –, de chaque entreprise, des touristes...

Dès 2017, la Métropole dédiera, dans ses services, une équipe au pilotage et à la coordination de la Relation

Clients-Usagers. En 2018, une structure spécifique, l'Agence de la Mobilité, sera chargée de la mise en œuvre opérationnelle.

Ces deux niveaux, complémentaires, seront les interlocuteurs dédiés des entreprises et des administrations (PDE, PDIE, PDA), du monde touristique (avec les Offices du Tourisme), des acteurs sociaux (via les Maisons de l'emploi)...

La relation avec l'utilisateur s'incarne dans les agences commerciales et les pôles d'échanges, dans les véhicules avec les chauffeurs, via le numérique avec Le Pilote. L'Agence de la Mobilité ajoutera des conseillers mobilité, chargés de la sensibilisation et de l'information sur le terrain, dans les écoles, les entreprises ou sur les marchés. Elle aura des moyens d'étude et créera un « Focus Group » d'habitants pour mieux comprendre les besoins, tester des solutions et identifier des améliorations.



# MÉTROEXPRESS ET LIGNES PREMIUM: ÉCHÉANCE 2020

Reçu au Contrôle de légalité le 23 décembre 2016

## MÉTROEXPRESS

-  10 lignes de car
-  sur autoroute ou voie rapide
-  sur voie urbaine ou départementale
-  3 lignes de train
-  1 ligne de tram périurbain

## AUTRES LIGNES MÉTROPOLITAINES

-  5 lignes de car
-  4 lignes de train
-  2 lignes maritimes

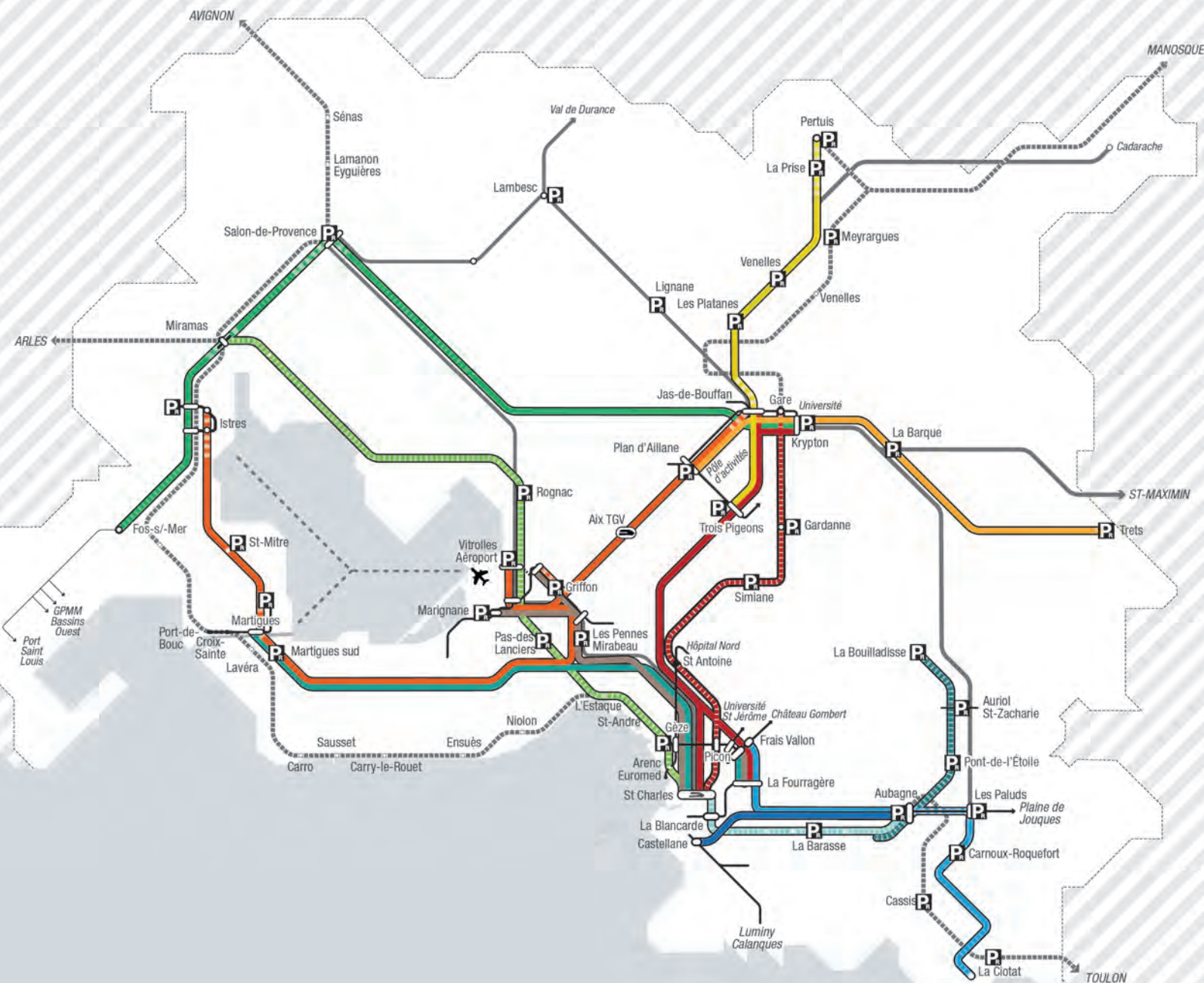
## LIGNES PREMIUM URBAINES

-  22,5 km de métro
-  12,5 km de tramway
-  101 km de BHNS

## PÔLES D'ÉCHANGES

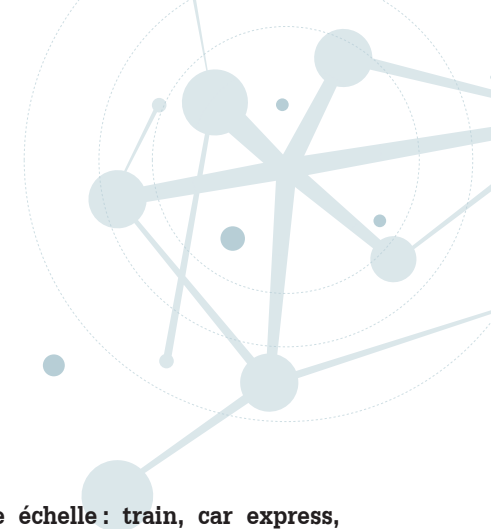
-  Bus, vélo, marche
-  Parc-relais métropolitains

0 5 10 km



# D'ICI 2020, INITIER LA DESSERTE PREMIUM

20 lignes urbaines et métropolitaines transformées ou créées



## QUELLES CONDITIONS VOUS FERAIENT PRENDRE LES TRANSPORTS EN COMMUN ?

Sélection par les Métropolitains d'AMP de 3 critères parmi 15 proposés



Source : EMD 2009

INFOGRAPHIE AGAM - DÉCEMBRE 2016

Sur les fondations posées en 2017, la Métropole peut construire une seconde étape, tournée vers l'investissement et le développement de lignes de transport Premium.

Un recensement complet des projets de transport en cours a été réalisé, qu'ils soient issus des plans de déplacements urbains (PDU) en vigueur, du Contrat de Plan État-Région 2015-2020 révisé ou d'autres études.

Il en ressort deux points d'appui importants pour l'Agenda : la généralisation d'au moins une ligne Premium urbaine à la plupart des communes en ayant le potentiel (plus de 25 000 habitants environ) ; l'aménagement d'un grand nombre de pôles d'échanges et de parc-relais permettant le rabattement vers le réseau Premium depuis la grande majorité des autres communes.

Les transports de chaque bassin de déplacements s'en trouveront fortement améliorés : en qualité, par l'amélioration de la desserte des pôles urbains, et en quantité, en augmentant le nombre de parkings-relais.

**Le réseau MétroExpress est le réseau Premium d'échelle métropolitaine. Il relie les pôles urbains principaux et les portes d'entrée en utilisant tous**

**les transports à cette échelle : train, car express, tram périurbain.**

L'Agenda coordonne ces différents projets entre eux et axe par axe : les nouveaux services MétroExpress et leurs infrastructures ; les lignes Premium aux pôles urbains ; les parcs-relais pour les autres communes.

A l'échéance 2020, une première étape significative de MétroExpress est possible. Le défi d'ingénierie, de financement et de coordination des projets est de tout premier plan. L'Agenda prévoit des actions pour y répondre dans le chapitre « S'organiser pour réaliser et financer ».

Enfin, les programmes d'investissement de moyen et long termes, en particulier sur le TER, sont poursuivis dans cette période grâce, notamment, au Contrat de Plan État-Région.

## Doubler les lignes Premium locales

D'ici 2020, la Métropole engagera un vaste programme d'amélioration des réseaux de bus urbains à travers la

création de sept lignes Premium urbaines, et l'extension du Zenibus. Elles compléteront le tramway et le métro existants, ce qui permettra de passer de 60 à plus de 135 km. Six des huit bassins de déplacements seront ainsi dotés d'une armature forte et attractive.

Ces nouvelles lignes utiliseront toutes le mode bus, mais au standard Premium : au moins un passage toutes les dix minutes en heure de pointe, des temps de parcours fiables grâce aux sites propres et à la priorité aux feux, des bus modernes et écologiques, accessibles pour les personnes à mobilité réduite.

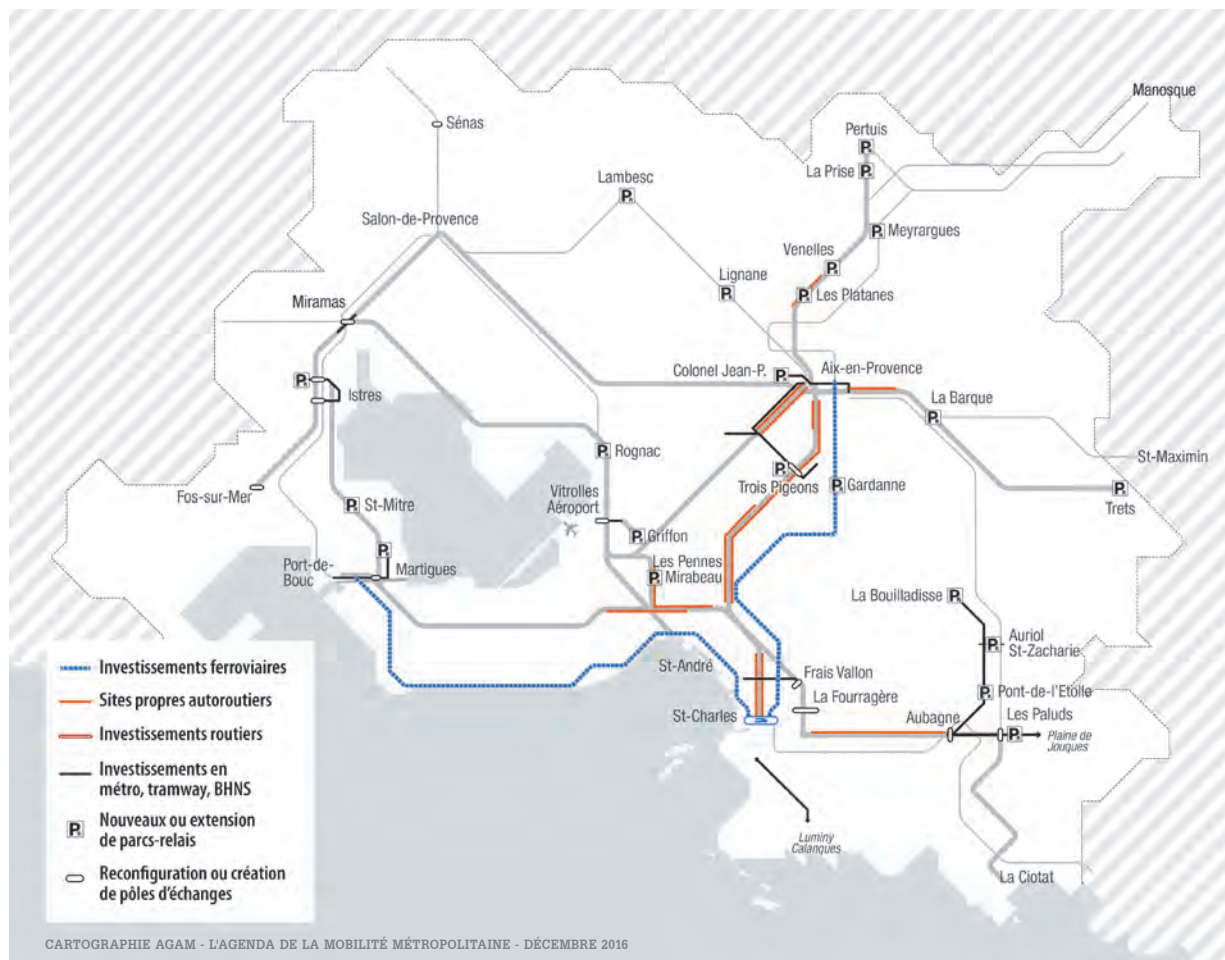
## DES TRANSPORTS PLUS RAPIDES ET PLUS FIABLES

Des transports Premium nécessitent des services réguliers et au moins aussi rapides que la voiture, qui doivent donc s'extraire de la congestion.

Aménager des sites propres diminue le temps de parcours en période de saturation, améliore la régularité et permet d'éviter les situations de blocage complet (accident...). Ces bénéfices sont très appréciables pour les usagers, et visibles pour les automobilistes coincés dans les embouteillages, leur suggérant d'envisager de changer de mode.

Ils sont tout aussi intéressants pour l'organisation des transports, en assurant le même nombre d'allers-retours avec moins de véhicules et, ainsi, un coût plus faible. Le bénéfice économique est double : coût moindre et plus de recettes.

En ville, les sites propres doivent souvent être pris sur



PROJETS D'INFRASTRUCTURES AVANT 2020

l'emprise de la voiture, voie de circulation ou de stationnement. Ils sont particulièrement utiles en priorité d'approche des carrefours et des feux.

Sur autoroute, le choix à court terme est de faire circuler les cars sur les bandes d'arrêt d'urgence, pen-

dant les périodes de pointe uniquement, sans prendre de place sur la voiture et avec des aménagements ponctuels. Les coûts d'infrastructures sont ainsi réduits. Cette technique a été testée avec succès à Plan-de-Campagne, en particulier pour franchir les

bretelles d'entrée et de sortie. Elle ne pose pas de problème de sécurité.

La création de voies supplémentaires dédiées se posera dans certaines situations. La question de les ouvrir au covoiturage, comme cela se fait couramment aux États-Unis, devra faire l'objet d'une évaluation précise en termes d'opportunité et de sécurité.

## Optimiser les réseaux de bus

L'Agenda investit en priorité dans ses lignes urbaines Premium. Les bus seront réorganisés et mis en correspondance autour de ces lignes, afin d'éviter les doublons et de maîtriser les coûts d'exploitation.

Sans nécessairement devenir Premium, d'autres lignes peuvent bénéficier d'aménagements et, ainsi, améliorer

leur vitesse commerciale et donc leur productivité. L'Agenda comprend un programme PrioBus de 100 M€ sur cinq ans pour aménager des sites propres et des priorités aux feux, principalement sur Marseille. L'efficacité pour l'usager et sur les coûts d'exploitation sera évaluée à la fin 2020.

L'intégration des lignes de proximité Cartreize dans les lignes urbaines et l'interconnexion des bassins de déplacements (cf. chapitre précédent) seront poursuivies en conservant l'objectif de maîtrise des dépenses.

### ► L'Agenda des bus Premium pour 2020

- A Aix-en-Provence, la ligne AixPress, entièrement en site propre et dotée de véhicules électriques, reliera le Jas-de-Bouffan, la gare routière, le centre ancien, la gare ferroviaire, les facultés. Le pôle d'échanges Krypton offrira une alternative à la gare routière, totalement saturée, tout en maintenant une bonne desserte du centre-ville et des sites universitaires. La desserte du pôle d'activités d'Aix s'appuiera sur deux lignes Premium : du Plan d'Aillane vers le centre-ville ; de Trois-Pigeons à La Duranne.
- Une ligne Martigues – Port-de-Bouc reliera les deux communes, mais aussi les pôles d'échanges de Martigues Hôtel-de-Ville, à créer, les gares de Croix-Sainte et de Port-de-Bouc à rénover.
- La desserte d'Istres par une ligne Premium mettra en relation le centre-ville, le pôle d'activités de la base aérienne, les deux gares ferroviaires (Rassuen et Istres) et la gare routière.
- Une ligne Premium desservira Miramas du sud au nord, son pôle d'échanges ferroviaire et le secteur en développement de La Péronne. Ce pôle s'accompagnera d'un important projet de rénovation urbaine autour de la gare.
- En complément du tramway et du Valtram, une liaison Premium « Chronobus » reliera le centre d'Aubagne, son pôle d'échanges et la zone industrielle et commerciale des Paluds.
- A Marseille, en 2020, deux lignes Premium compléteront le réseau Tram-Métro-BHNS : B1, entre Castellane, le rond-point du Prado et Luminy ; B4 entre le pôle d'échanges de Gèze, la gare de Picon-Busserine, le centre urbain du Merlan, le métro M2 à Frais-Vallon et La Fourragère.
- Enfin, le Zenibus, entre Marignane, Saint-Victoret, Vitrolles et les Pennes-Mirabeau, sera prolongé vers l'ouest (pôle d'activité des Florides) et l'est (Plan-de-Campagne).

## MétroExpress phase 1

L'Agenda prévoit une mise en service progressive d'ici 2020 de MétroExpress, le réseau Premium d'échelle métropolitaine. Il comprend différents modes – car rapide sur autoroute, Valtram et TER plus classique – répartis sur treize lignes. Ces lignes sont conçues pour offrir des correspondances entre elles, avec les lignes Premium urbaines et plus de 10 000 places de parc-relais. Les cars existants feront l'objet d'investissements majeurs pour appliquer les principes Premium. Pour fiabiliser les temps de déplacement, au moins 30 km de sites propres sur autoroutes seront réalisés, auxquels s'ajoute l'utilisation de sites propres urbains liés aux bus Premium. Les nouveaux pôles d'échanges mis en place pour les bus Premium (Aix Krypton, Martigues, Istres, La Fourragère...) et la mise en service de L2 permettront de nouvelles dessertes avec, à titre d'exemple :





LE TER PREMIUM À L'HORIZON 2020

- des lignes directes, sans passer par Saint-Charles, entre le nord ou l'est de Marseille et Aix ou Aubagne ;
- une ligne rapide entre les pôles urbains riverains de l'Étang-de-Berre (Istres, Martigues, Vitrolles, Marignane) et leurs zones d'activités ;
- une desserte très complète des pôles d'activité d'Aix et de Vitrolles.

Le Valtram organisera la desserte MétroExpress de la haute vallée de l'Huveaune, en prolongeant le tramway d'Aubagne sur l'ancienne voie ferrée de Valdonne, réhabilitée.

## LE RÉSEAU FERRÉ DANS MÉTROEXPRESS

Plusieurs lignes de TER peuvent offrir un service Premium à l'horizon 2020 : Marseille-Aubagne et Marseille-Vitrolles-Miramas (après aménagements ferrés). Le CPER 2015-2020 comprend la poursuite de la modernisation de Marseille-Gardanne-Aix (MGA2), la modernisation de la ligne ferroviaire de la Côte-Bleue ainsi que l'augmentation de capacité des voies littorales Saint-Charles - l'Estaque. MGA2 permettra d'inclure cette voie ferrée dans MétroExpress, en particulier dans la perspective de la hausse de l'offre suite à la LN PCA.

A cette fin, des discussions avec la Région seront engagées pour définir le niveau de service, la fiabilité et la complémentarité car-train sur ces deux axes, et ainsi les intégrer à MétroExpress.

L'objectif porté par l'Agenda est d'avoir une part importante du réseau en fonctionnement d'ici 2020 et le reste peu après, même si la desserte n'est pas complète. Des études devront confirmer cet objectif, en particulier concernant les pôles d'échanges sur autoroute, et en prenant en compte les contraintes techniques et d'exploitation.

## Un contrat de desserte des zones d'emploi

Les zones d'activités ne bénéficient pas de la même qualité de desserte fine que les pôles urbains, aussi bien en bus qu'à pied et en vélo. L'Agenda oriente

d'importants moyens techniques et financiers pour très bien desservir trois zones avant 2020 : Les Milles, Les Paluds et Vitrolles-Marignane. Pour que ces efforts soient pérennisés, il est important que l'usage des transports en commun augmente fortement et rapidement.

Le défi est majeur, considérant que les zones d'activités sont conçues et pratiquées autour de la voiture : plus de 90% des flux en voiture, une quasi-absence de trottoirs ou de pistes cyclables, de grandes parcelles rallongeant les parcours piétons, des parkings à foison. Les Plans de déplacements d'entreprise ont montré leur intérêt mais aussi des effets limités. La Métropole propose, avant 2020, de les affiner puis de contractualiser un Agenda, doté d'objectifs chiffrés, avec ces sites économiques. Ceci suppose qu'ils s'organisent pour se doter d'interlocuteurs à même de dialoguer avec la Métropole.

La Métropole pourra s'engager notamment à améliorer la desserte fine, là où les besoins sont suffisants, à créer des trottoirs et des pistes cyclables sur la voirie publique, à développer le vélo et la voiture partagée dans les pôles d'échanges. Les entreprises devront, pour leur part, s'engager sur le report modal de leurs salariés, en limitant l'accès au stationnement, en facilitant la marche et le vélo, et en organisant, lorsque cela est adapté et avec l'assistance de la Métropole, leur propre desserte locale (Chronopro à Vitrolles ou Micronavette Cap au Nord Entreprendre à Marseille).

## Des bus et des cars connectés

Au-delà du changement d'énergie, la Métropole souhaite faire de ses bus et cars des supports d'innovation numérique. La première étape est d'équiper progressivement les bus et les cars de panneaux d'information voyageurs. Dans MétroExpress, l'ensemble des cars sera doté de Wi-Fi embarqué à l'instar de la Navette Aix-Marseille.

## Évaluer d'autres modes

Au vu de la diversité du territoire, des contextes, des besoins, la deuxième plus grande Métropole de France a tout intérêt à diversifier ses modes de transport. Ils offrent souvent des bénéfices techniques complémentaires aux moyens plus classiques. L'Agenda prévoit d'évaluer puis de tester certains de ces nouveaux outils de mobilité.

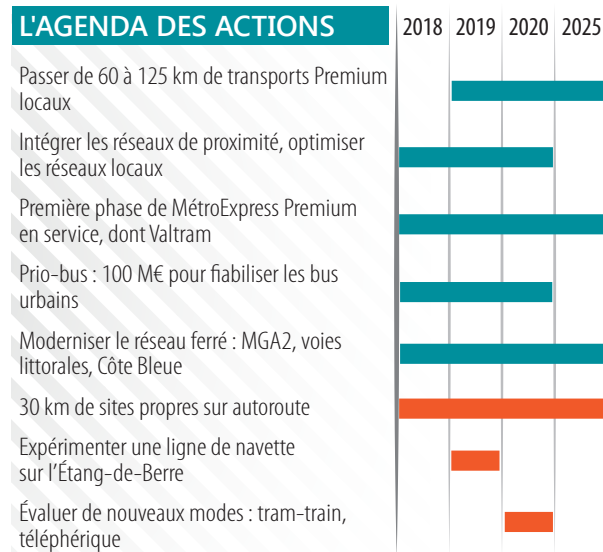
Le téléphérique urbain s'adapte bien au franchissement d'obstacles (pente, infrastructure, bras de mer) sur quelques kilomètres. Un projet de desserte de Notre-Dame de la Garde, avec un financement spécifique, sera la première occasion de mettre en œuvre ce mode. La faisabilité d'autres liaisons sera étudiée, comme la liaison entre la gare VAMP et l'aéroport ou entre la gare de Saint-Antoine et l'Hôpital Nord de Marseille.

Les bus autonomes sont d'ores et déjà testés en situation réelle (Lyon Confluence, Nyons en Suisse) pour

de la desserte de proximité (basse vitesse, petits véhicules). Une première expérimentation sera engagée avant 2019, si possible pour la desserte d'une zone d'emploi.

Le tramway périurbain et le tram-train adaptent le tramway classique à un contexte ferroviaire, des arrêts plus espacés et une vitesse plus rapide. La Métropole bénéficiera de l'expérience Valtram, et souhaite évaluer, dans le cadre du Contrat de Plan État-Région, une extension à d'autres lignes où un service de type TER n'est pas nécessairement optimal : Côte Bleue, Aix – Étang de Berre, voire Pas des Lanciers – La Mède. La ligne MétroExpress B « Istres-Martigues-Aéroport », améliorera sensiblement les relations de part et d'autre de l'Étang-de-Berre, avec un haut niveau de service, un temps de parcours compétitif à la voiture et des coûts de fonctionnement maîtrisés. En complément, une navette maritime « Trans-Étang » est intégrée à l'Agenda à échéance 2020, à titre expérimental. Son utilité, tant du point de vue de l'usage que du coût pour la Métropole, sera évaluée au bout d'une année de fonctionnement.

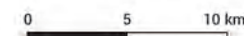
### L'AGENDA DES ACTIONS



- Mise en œuvre de l'action
- Action avec composante Environnement
- Action avec composante Innovation

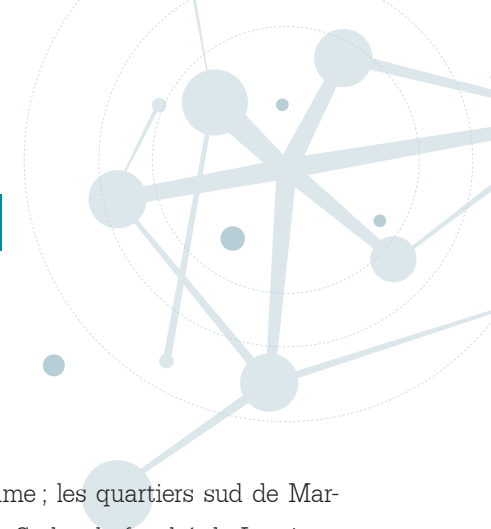


Reçu au Contrôle de légalité le 23 décembre 2016



# 2020–2025, TOUT LE TERRITOIRE DESSERVI

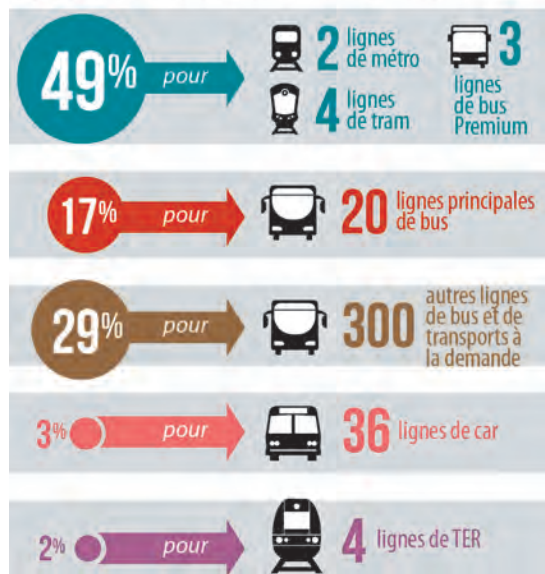
Trois habitants sur quatre à moins de 15 minutes d'un arrêt Premium



## 290 000 USAGERS DES TRANSPORTS PAR JOUR

**2/3** de l'usage des transports se concentrent sur les lignes les plus fortes et fréquentes. Au niveau interurbain, le car est deux fois plus utilisé que le TER.

### LA RÉPARTITION DES UTILISATEURS DES TRANSPORTS PAR JOUR



INFOGRAPHIE AGAM - AGENDA DE LA MOBILITÉ - DÉCEMBRE 2016

De 2020 à 2025, l'Agenda poursuit, complète et enrichit les actions engagées avant 2020, dans l'objectif de disposer d'un système complet en 2025.

Il nécessitera des extensions de lignes MétroExpress Premium, mais aussi une dizaine de parcs-relais sur autoroute.

En 2020, la Métropole bénéficiera aussi, pleinement, des actions engagées dès 2017 : structure de portage et de financement (*voir chapitre dédié*), information voyageur et nouvelle tarification, lignes de bus Premium urbaines...

## MétroExpress phase 2

### DES LIGNES PREMIUM PAR CAR RENFORCÉES

La seconde phase de MétroExpress bénéficiera de deux projets routiers qui offriront de nouvelles possibilités de desserte en transport en commun : le contournement de Martigues et Port-de-Bouc, le Boulevard Urbain Sud à Marseille. Des lignes Premium seront également étendues vers, respectivement, Fos-sur-Mer, et par correspondance Port-Saint-Louis-du-Rhône

et le Grand Port Maritime ; les quartiers sud de Marseille, dont les hôpitaux Sud et la faculté de Luminy.

A cette échéance, la ligne Salon - Lambesc - Aix-en-Provence pourra devenir Premium en fonction de sa fréquentation.

Les lignes en service bénéficieront de la poursuite du programme de sites propres sur autoroute qui atteindra 100 km en 2025.

### AÉROPORT PREMIUM

La création, dans le cadre de Cap Horizon, d'une navette directe, fréquente et en site propre entre l'aéroport et la gare de Vitrolles Aéroport, apportera une nouvelle étape dans la desserte du site, après la mise en relation avec la ligne de bus Premium sur le plateau. Elle desservira au passage le site Airbus Hélicopters, premier employeur privé de la Métropole. Elle permettra d'envisager différemment et de rationaliser les réseaux, autour d'un pôle d'échanges complet y compris un parc-relais.

L'aéroport, porte d'entrée de la Métropole, est un vecteur d'image et d'accueil du territoire. La liaison aé-





## PROJETS D'INFRASTRUCTURES ENTRE 2020 ET 2025

roport - gare VAMP fera l'objet d'innovation et d'ambition, par exemple en la dotant en priorité de bus automatiques, ou bien en étudiant une alternative en transport par câble

## POUR SUIVRE LA MODERNISATION DU RÉSEAU FERRÉ

La seconde phase de Marseille - Gardanne - Aix, effective en 2021, permettra ainsi d'intégrer cette voie ferrée à MétroExpress en complémentarité avec le

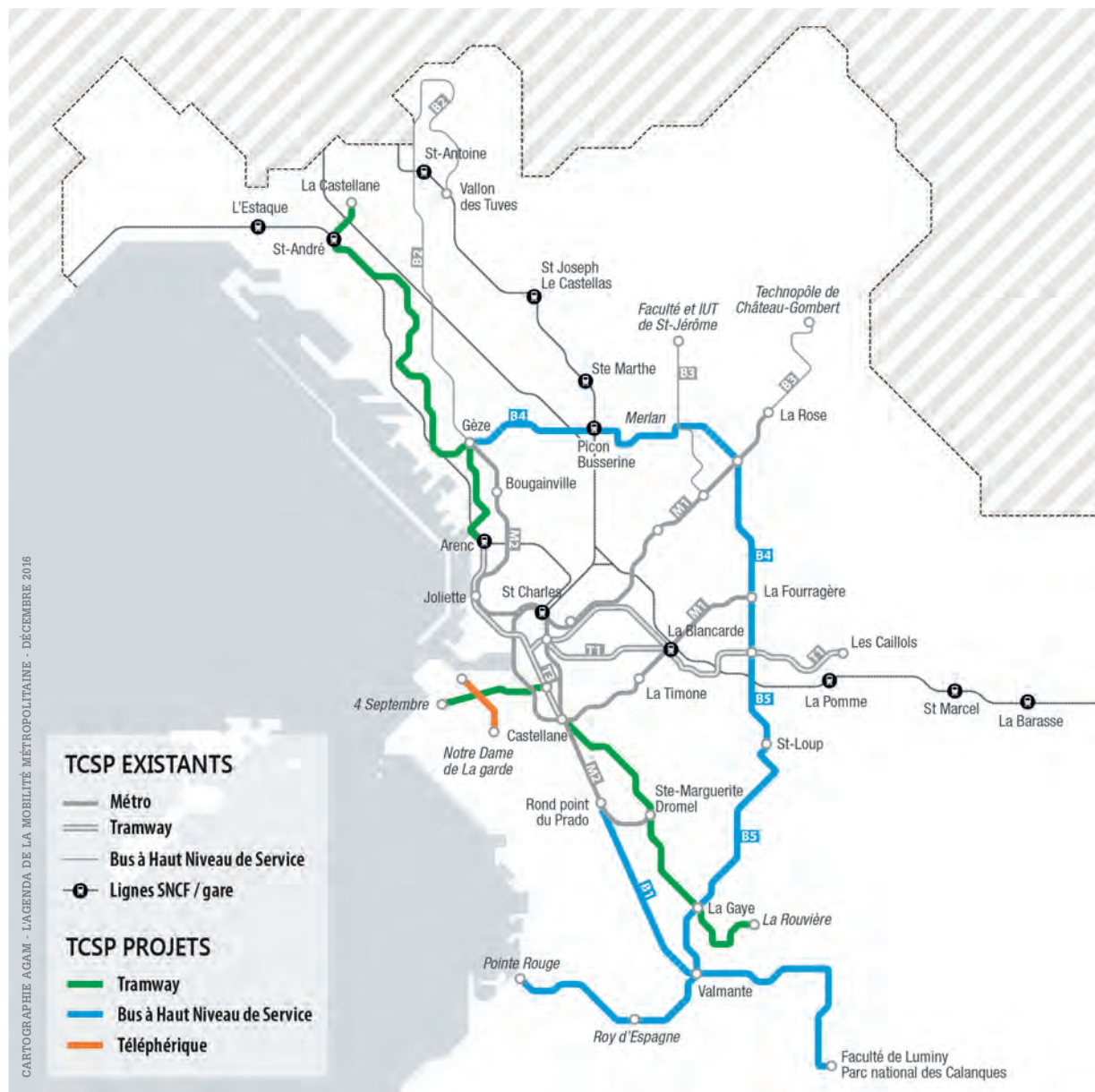
car. Celui-ci, à 60% en site propre, reliera rapidement les centres-villes et le pôle d'activité des Milles. Le TER sera efficace pour relier aux centres d'Aix et de Marseille les territoires et communes entre Marseille nord et Gardanne, y compris Plan-de-Campagne. Les autres gares du nord de Marseille feront l'objet d'une réflexion sur le renforcement de leur desserte ferrée, marquée par la montée en puissance des gares de correspondance de Saint-Antoine et Picon-Busserine. L'utilisation de la voie ferrée Aix-Rognac sera effec-

tive, les modalités précises d'exploitation devant être étudiées avant 2020.

Au nord de Marseille, considérant la topographie complexe, l'Agenda envisage, d'une part, la création d'une gare à Saint-André connectée au tramway, d'autre part le renforcement de la gare de Saint-Antoine et la création d'un arrêt des cars sur l'A7.

## Continuer à étendre les lignes Premium urbaines

Après un fort développement des lignes Premium urbaines dans différentes communes, la période 2020-2025 sera principalement consacrée à prolonger le tramway pour atteindre près de 35 km (pour 15 km actuellement). Les extensions se feront vers le nord (Euromed 2 puis Saint-Exupéry et une nouvelle gare à Saint-André), le sud (Parc Chanot, stade Vélodrome et Hôpitaux Sud), ainsi que l'ouest vers Les Catalans. Le Boulevard Urbain Sud comprendra une ligne de bus Premium B5 de rocade, entre La Fourragère et La Pointe Rouge, en complément du car Premium. Les rames de métro, en service depuis 1977, seront remplacées entre 2020 et 2025. A cette occasion, et afin de préparer des extensions après 2025, la Métropole modernisera ce réseau en le rendant entièrement automatique et accessible à tous, en particulier aux personnes à mobilité réduite. L'automatisation, outre une meilleure sécurité et fiabilité grâce aux façades



PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN SUR MARSEILLE D'ICI 2025

de quai, permettra de développer le service à moindre coût, en particulier en soirée voire la nuit.

Hors Marseille et au-delà des projets déjà identifiés, de nouvelles lignes Premium ou l'amélioration de sites propres existants doivent être envisagées, comme la création de sites propres sur la RN113 entre La Fare-les-Oliviers, Vitrolles et Rognac, ainsi que des extensions du Zenibus vers Plan-de-Campagne et l'échangeur D9/A55.

## Sortir progressivement du diesel dans les transports en commun

Face à la mauvaise qualité chronique de l'air dans la métropole, l'Agenda retient un objectif ambitieux de suppression du diesel dans les transports publics, conformément aux orientations de la loi de transition énergétique pour la croissance verte. Deux énergies constitueront le futur mix : l'électricité, priorisée en milieu urbain, et le gaz naturel pour véhicule (GNV). Elles permettront une quasi-disparition des particules fines (- 100% en électrique, - 95% pour le GNV), mais aussi une forte amélioration du confort et du bruit, à bord, pour les passagers, les chauffeurs, ainsi que les riverains et passants.

## VERS UN RÉSEAU MIXTE ÉLECTRIQUE-BIOGAZ

Le bus électrique est désormais opérationnel, puisque la première ligne française 100% électrique est marseillaise. Les coûts (+ 260% à l'achat), les contraintes



LA PREMIÈRE LIGNE DE BUS 100% ÉLECTRIQUE EN FRANCE

techniques de recharge et d'autonomie), le retard dans la normalisation des équipements ne permettent cependant pas sa généralisation rapide. Les premières lignes en exploitation et les premiers achats importants par des grands réseaux européens laissent envisager une levée des freins d'ici 2020 et, ainsi, un déploiement dans la Métropole.

La technologie GNV pour les bus est quant à elle parfaitement fiable, sécurisée et d'un surcoût limité. Des autocars GNV existent aussi dans le catalogue de quelques constructeurs. La valorisation du biogaz issu des stations d'épuration est actuellement à l'étude. Environ 250 bus pourraient ainsi circuler au biogaz renouvelable, produit localement et décarbonné. D'autres options énergétiques sont ou seront testées autour de l'hydrogène pur ou mélangé au GNV. Là encore, des

sources locales sont envisagées en valorisant des productions secondaires de gaz de sites industriels.

### 1 800 CARS ET BUS À FAIRE ÉVOLUER

Cette transition énergétique est un défi majeur qu'entend relever la Métropole, pour le parc de véhicules, mais aussi pour les 36 dépôts à équiper en stations de recharge gaz ou électrique. A titre d'illustration, un dépôt RTM 100% électrique nécessiterait la même puissance électrique que les deux lignes de métro. L'aménagement de stations GNV dans les dépôts de transports en commun pourrait contribuer au développement de cette énergie dans les véhicules spécifiques des collectivités (camion benne...), mais aussi de logistique, en particulier en ville.

Au vu de ces enjeux, l'Agenda a pour ambition de

faire rouler ses bus et cars au biogaz et à l'électricité, à hauteur de 15% en 2020 et 50% en 2025. Les lignes de bus et de cars Premium seront équipées en priorité, avec par exemple AixPress électrique vers 2020. Ces progrès s'ajoutent aux 47 nouveaux kilomètres de métro et de tramway déjà électriques, prévus dans l'Agenda à moyen et long termes.

Les lignes ferrées Marseille – Aix – Pertuis et Marseille – Martigues – Miramas ne sont pas encore électrifiées. Cette amélioration est envisagée à long terme au vu de son coût très élevé.

## Des pôles d'échanges, de services et de développement

Les pôles d'échanges concentrent en un lieu la plupart des actions et de l'ambition de l'Agenda : nouveaux transports, en particulier la qualité Premium, mais aussi le vélo, la voiture individuelle, partagée ou en covoiturage, l'information, la relation avec les usagers... Une Métropole ambitieuse se doit de renforcer ses efforts pour des pôles d'échanges attractifs et efficaces, insérés dans leur contexte, qu'il soit urbain ou en périphérie et, ainsi, en faire le support du développement urbain futur. Tout un chacun doit reconnaître un pôle d'échanges au premier regard, et aucun ne doit être délaissé ou « repoussoir ».

De 2016 à 2025, l'Agenda consacrera plus de 300 M€ à la création ou l'aménagement de pôles d'échanges.

La Métropole recherchera un traitement homogène et lisible, qui contribuera à l'image Premium : vocabulaire architectural et paysager, signalétique, mobilier... Les grands pôles métropolitains, associés aux gares TGV, à l'aéroport ainsi que la gare routière d'Aix seront les fers de lance de l'ambition métropolitaine. Les cars nationaux et européens, dits « Macron », pourront disposer de ces pôles comme point d'attache. Ils serviront de Laboratoires des nouveaux services de mobilité ou de vie quotidienne – voiture ou vélo partagés, consigne de livraison, mini-commerce, espace de coworking, panier paysan, annexe de médiathèque....

Après cette phase d'expérimentation qui débutera en 2020, tout pôle d'échanges, petit ou grand, fera l'objet de la même attention que les grands pôles métropolitains et, selon le contexte et les flux, bénéficiera des mêmes services et d'une présence humaine. L'Agence de la Mobilité en sera chargée ainsi que de la promotion des services de mobilité dans les pôles d'échanges.

La Métropole garantira dans chaque pôle, en lien avec les opérateurs de télécommunication, un accès internet en 4G ou en WI-FI pour permettre d'utiliser les services d'information voyageur. Les pôles d'échanges seront par ailleurs équipés d'écrans relayant l'information mobilité, mais aussi par exemple des informations sur le quartier (horaires des équipements, exposition en cours dans les musées...), une boîte à idées vidéo...

Pour intégrer tous ces objectifs, une mission globale et multi-compétences (architecture, paysage, design, numérique...) sera initiée en 2018. Elle explorera en particulier les différentes modalités d'investissement et de gestion des pôles d'échanges, en incluant le potentiel de développement urbain, économique ou commercial des sites.

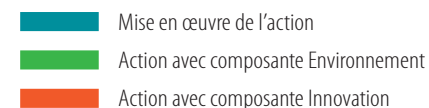
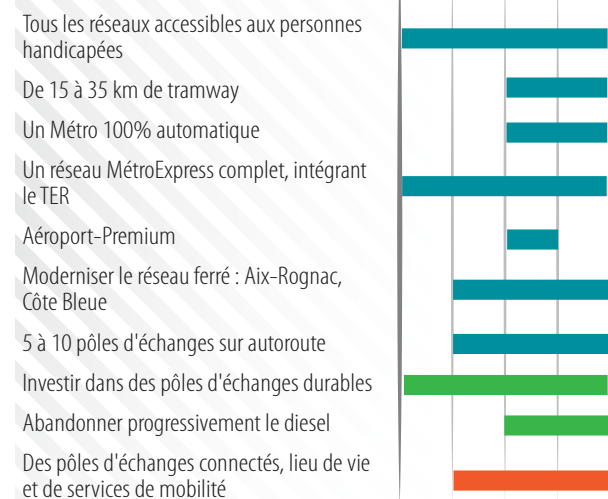
### DES PÔLES D'ÉCHANGES SUR AUTOROUTE

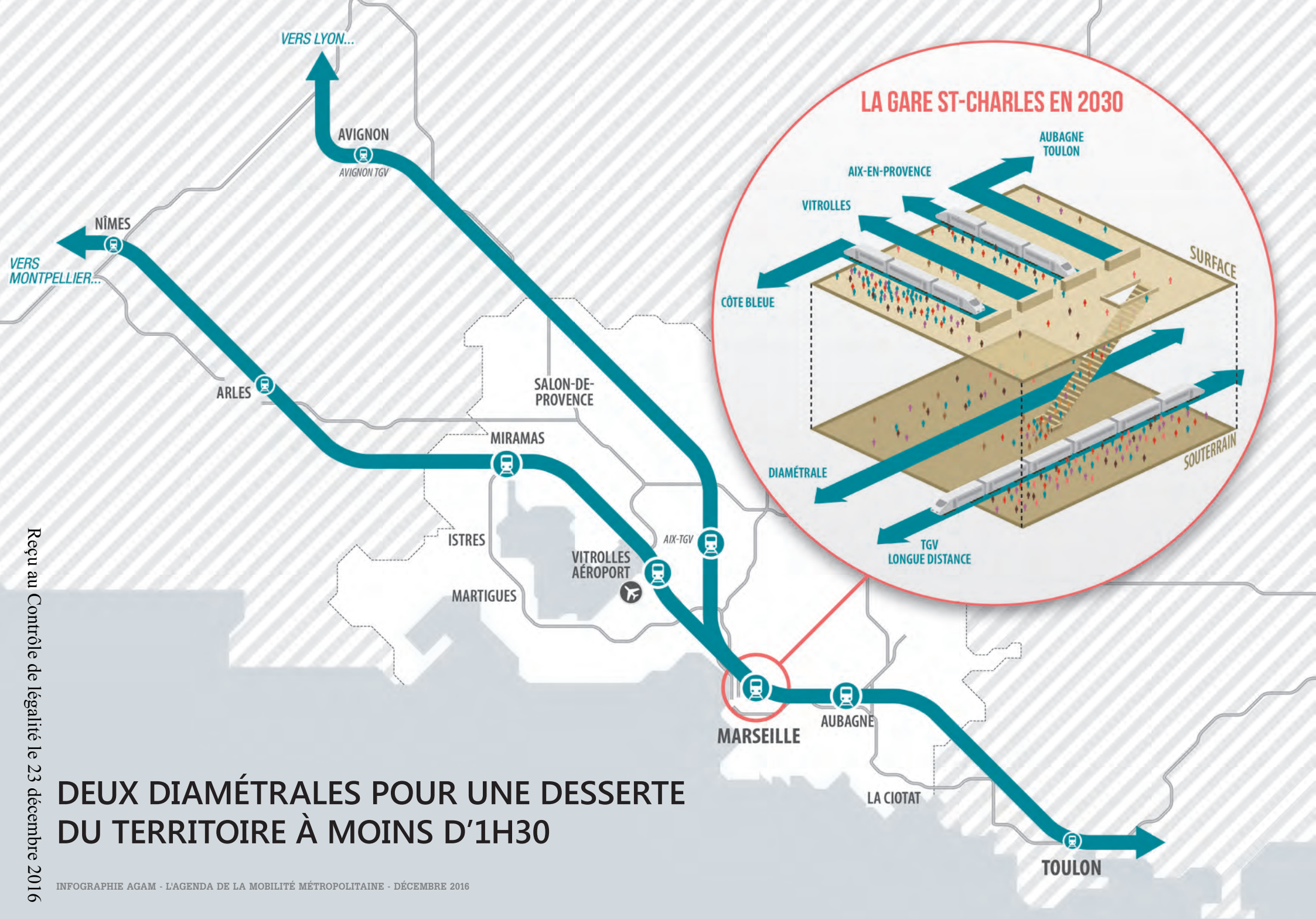
L'efficacité des lignes de car Premium MétroExpress dépend de leur rapidité et leur régularité entre de grands pôles d'échanges urbains. Entre ces pôles, le car doit rester le plus possible sur autoroute, tout en assurant une desserte du territoire. L'enjeu est majeur car environ 50% des usagers potentiels viendront des communes périurbaines et rurales.

Une dizaine de grands parcs-relais, au croisement entre autoroute et voirie locale, répondront à ce besoin avec environ 5 000 places. Ils compléteront environ 10 000 places en parcs-relais classiques. Les automobilistes y accéderont avant de rejoindre l'autoroute. L'autocar bénéficiera, pour sa part, d'un arrêt sécurisé lui évitant de sortir de l'autoroute et donc de perdre du temps.

Ces parcs-relais seront des pôles d'échanges à part entière, et feront l'objet de la même ambition : services, qualité, intégration urbaine et paysagère, numérique, information...

### L'AGENDA DES ACTIONS



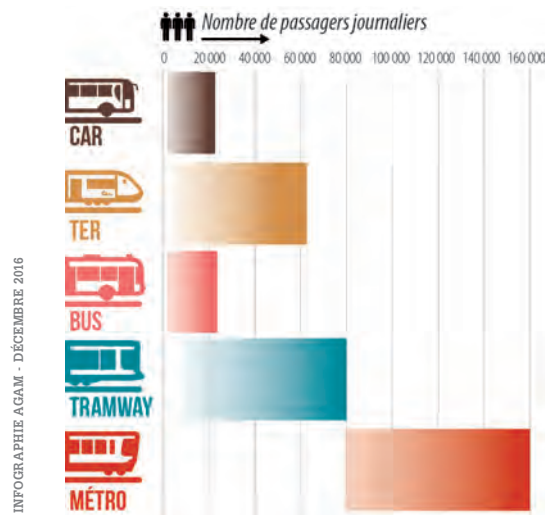


# APRÈS 2025, DES MODES LOURDS RENFORCÉS

L'horizon de la ligne nouvelle PCA, l'extension du TER et du métro

## LA CAPACITÉ DES MODES DE TRANSPORT

Les différents transports ont des domaines de pertinence spécifiques, liés au nombre de places, à la fréquence et aux coûts. Plus la fréquence de desserte augmente, plus le taux de remplissage aussi, et donc plus le coût est contrebalancé par des recettes. Le choix du bon mode par rapport à son domaine de pertinence est un gage de confort pour l'usager et d'une bonne utilisation des finances publiques.



Les dix premières années de l'Agenda posent rapidement, et pour un coût maîtrisé, les bases d'un système de transport attractif : abonnements, pôles d'échanges MétroExpress, lignes Premium urbaines. L'objectif est ainsi de convaincre les automobilistes de prendre les transports en commun.

Dans le même temps, les investissements de long terme sont aussi engagés. Ils se concentrent sur les transports de masse, dans les corridors avec le plus de flux. Comme les trains, le tramway ou le métro proposent plus de places, ils permettront d'accueillir la croissance de l'usage des transports initiée par le car et le bus Premium.

A partir de 2025, la seconde étape de l'Agenda de la Métropole consistera à investir massivement dans ces infrastructures à forte capacité, au premier chef desquelles le métro, le TER et la Ligne Nouvelle PCA en 2030.

## Doubler le métro, continuer à étendre le tramway

A la suite de l'extension du tramway marseillais entre 2020 et 2025, et en bénéficiant du renouvellement et de l'automatisation des rames de métro, une nouvelle étape d'investissement sera engagée. L'Agenda retient trois projets : une extension de Dromel vers Saint-Loup et, à plus long terme, La Valentine ; le prolongement du métro à Château-Gombert ; la création d'une 3<sup>e</sup> ligne de métro pour les secteurs difficiles à desservir en tramway : Belle-de-Mai, le Merlan, Endoume ou Bonneveine. Le réseau de métro sera ainsi presque doublé !

La desserte de la Vallée de l'Huveaune s'appuiera aussi sur le prolongement du tramway depuis Marseille et depuis Aubagne, afin de les faire se rejoindre vers La Valentine.

L'amélioration de la desserte de Saint-Charles pour accompagner la gare souterraine comprendra le renforcement de la station de métro et les études pour le prolongement du tramway du boulevard Longchamp vers la Belle-de-Mai.



D'autres projets lourds urbains peuvent être imaginés dans d'autres communes, soit en améliorant les lignes Premium de bus, soit par des tram-trains. La plupart de ces projets nécessitent des études pour en confirmer la pertinence et la faisabilité.

## ► Indispensable Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

- Le plateau ferré de Saint-Charles, en cul-de-sac, ne peut plus accepter de trains supplémentaires. Sa saturation et son mode de fonctionnement sont une des principales sources de retard des trains.
- La solution consiste à relier les voies entre nord (PLM) et est (Aubagne-Toulon) par un tunnel et de créer une gare souterraine à Saint-Charles. Cet investissement est d'abord d'intérêt national et régional. Le gouvernement l'a retenu comme la priorité 1 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA).

## Deux fois plus de TER

La traversée souterraine de Marseille, la gare souterraine de Saint-Charles, la quatrième voie dans la Vallée de l'Huveaune et l'entrée nord de Marseille permettront enfin de développer fortement le TER. Ces infrastructures seront réalisées à l'occasion de la priorité 1 de la Ligne Nouvelle PCA, en 2030.

Pour bénéficier du doublement de la capacité de la

gare Saint-Charles, d'autres aménagements ferrés sont nécessaires, en particulier la poursuite du doublement de la voie Aix-Marseille et son électrification, ainsi que l'aménagement de la voie ferrée des Alpes.

Au total, ce sont plus de 2,8 milliards d'euros d'investissements ferrés que prévoit l'Agenda à partir de 2025. En doublant le nombre de TER, et en couplant si nécessaire des rames, le nombre de places offertes par MétroExpress peut doubler, et ainsi continuer à accueillir toujours plus d'utilisateurs.

## Deux Diamétrales européennes, régionales et métropolitaines

La traversée de Marseille par la LN PCA placera l'espace métropolitain au cœur de l'arc méditerranéen, de Barcelone à Gênes. La Métropole bénéficiera ainsi de plus de trains rapides vers Paris, Montpellier, Nice, Barcelone, l'Italie...

Un nouvel axe ferroviaire régional rapide se structure aussi, entre Toulon – Aubagne – Saint-Charles – Vitrolles – Miramas – Arles – Nîmes. Il vient s'ajouter à l'axe TGV, entre le Var et Aix-TGV, Avignon et Valence. La Métropole souhaite qu'une desserte régulière, par exemple à la demi-heure, cadencée, lisible soit organisée sur ces deux axes appelés Diamétrales. Les portes de la Métropole, Aix-TGV, Marseille Saint-Charles et Vitrolles Aéroport, sont toutes desservies par ces Diamétrales, ainsi que les gares de Miramas

et d'Aubagne, portes d'entrée de leur bassin respectif, à l'est et à l'ouest de la Métropole.

Les Diamétrales revêtent ainsi une importance stratégique en organisant l'espace régional proche. En moins d'une heure et demie en TER ou en TGV régional, elles permettront aux habitants et aux visiteurs de rejoindre l'aéroport Marseille-Provence, aux Toulonnais d'étudier à Marseille, aux Aubagnais d'aller aux Rencontres d'Arles...

Enfin, concernant le fonctionnement interne métropolitain, la Diamétrale servira aux déplacements internes, entre les bassins d'emploi métropolitains d'Aubagne et de Vitrolles-Miramas.

### L'AGENDA DES ACTIONS

|                                                                                 | 2017 | 2025 | 2030 | 2035 |
|---------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|
| Extensions du Métro de Marseille et création d'une nouvelle ligne               |      |      |      |      |
| Interconnexion des tramways dans la Vallée de l'Huveaune                        |      |      |      |      |
| LNPCA : débloquer les possibilités du réseau ferré par Saint-Charles souterrain |      |      |      |      |
| Investir le train : MGA3, quatrième voie Huveaune, voie des Alpes               |      |      |      |      |

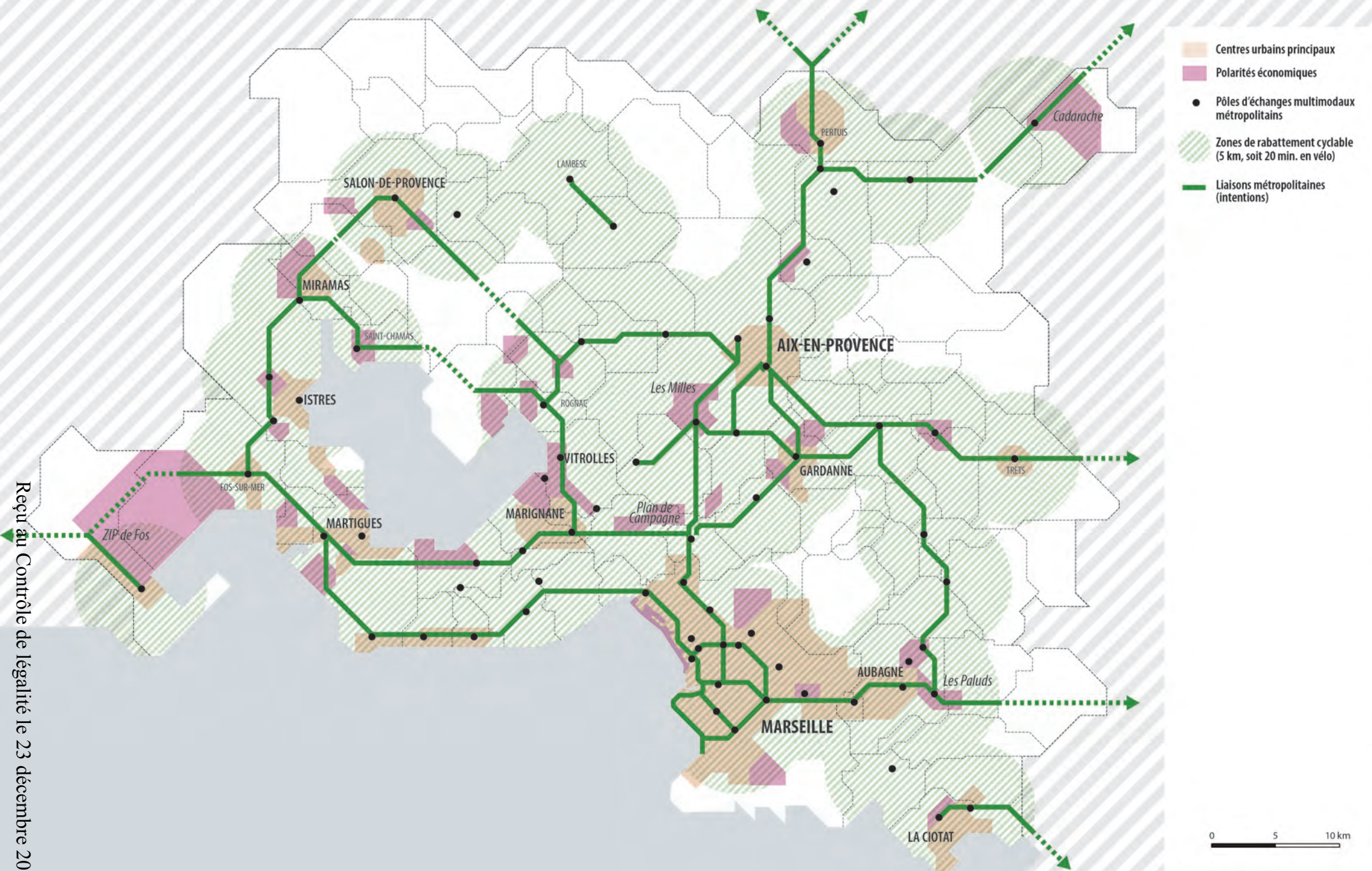
- Mise en œuvre de l'action
- Action avec composante Environnement
- Action avec composante Innovation



# 2

# l' Agenda pour la marche, le vélo & la voiture partagée

# MOBILITÉ ACTIVE ET ACCESSIBILITÉ AUX PÔLES D'ÉCHANGES



# INVESTIR EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

La marche et le vélo au cœur de la mobilité de tous les jours



## LA MARCHÉ ET LE VÉLO, DES MODES À FORT POTENTIEL

**39**% des déplacements de moins de 3 km (soit 15 minutes à vélo) sont réalisés en voiture sur le territoire. Et malgré un usage encore très faible du vélo (0,7% des déplacements quotidiens pour 5% d'usagers réguliers déclarés), les Métropolitains ont une opinion favorable sur le vélo, qu'ils considèrent comme un mode de déplacement d'avenir pour 60% d'entre eux.

Par ailleurs, on marche déjà beaucoup sur la Métropole, avec 31% des déplacements effectués à pied. Chacun est piéton à un moment de sa journée, ce qui renforce l'enjeu d'une intervention volontariste en faveur de ce mode. Le début et la fin d'un déplacement se réalisent toujours à pied.

A Bordeaux, Nantes ou Grenoble, les investissements engagés en faveur des modes actifs ont permis d'augmenter significativement leurs usages sur la dernière décennie.

Les modes actifs représentent une vraie alternative pour les déplacements quotidiens. Les enjeux environnementaux, de santé publique ou encore fonctionnels de leur développement les replacent désormais au cœur du système de mobilité durable.

## Une autre manière d'appréhender les mobilités actives

L'Agenda cherche à promouvoir une mobilité durable et privilégie la complémentarité des modes de déplacement. Il s'agit de favoriser l'utilisation successive des meilleurs moyens de déplacement, au meilleur moment, au meilleur endroit. La qualité de l'accès aux pôles d'échanges, tous modes confondus, devient d'autant plus stratégique. L'aménagement et l'organisation du rabattement à pied et à vélo sur les pôles d'échanges est donc une priorité.

La Métropole se fixe également l'objectif d'une action volontariste sur les centralités urbaines du territoire :

apaisement de la circulation, espaces publics qualitatifs... En effet, le contexte de ces secteurs étant particulièrement propice à l'usage (compacité urbaine, concentration de population, d'activités), le potentiel de développement des modes actifs y est, en volume de déplacements, nettement supérieur qu'ailleurs.

## SORTIR D'UN PRISME ESSENTIELLEMENT CIBLÉ SUR L'INFRASTRUCTURE

Si une action forte pour développer les infrastructures cyclables et requalifier les espaces publics reste essentielle pour faire décoller la pratique, de nombreuses études démontrent l'intérêt des autres leviers d'une politique de mobilités actives.

L'Agenda intègre des interventions en faveur de l'apaisement général de la circulation, du développement de services à l'utilisateur (stationnement vélo, information, location, formation...), et des actions ciblées de communication et de promotion autour des modes actifs.



## Se donner les moyens d'agir

### UNE GOUVERNANCE DÉDIÉE

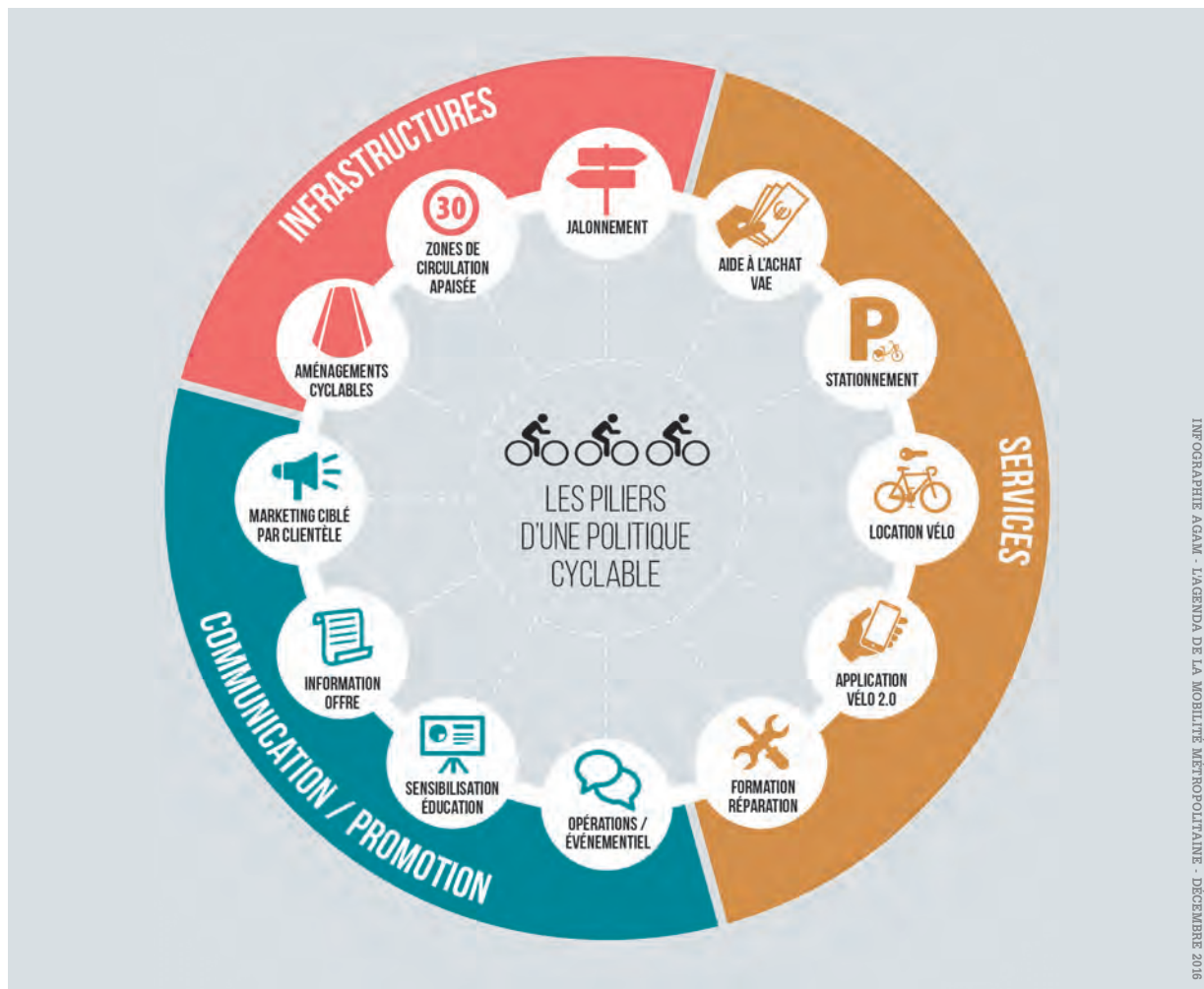
La création dans l'organisation de la Métropole Aix-Marseille-Provence d'une équipe et d'un budget dédiés aux mobilités actives constituera la première réponse pour se mettre en ordre de marche. Déclinant la politique de mobilité métropolitaine, cette équipe aura en charge l'identification et le portage d'une stratégie relative aux modes actifs, la priorisation, la mise en œuvre et le suivi des actions.

### UNE VISION MÉTROPOLITAINE À CONSTRUIRE

A partir de 2017, un plan global pour les mobilités actives sera engagé. Il s'agit d'un préalable nécessaire pour mieux cibler les besoins, définir et prioriser les interventions. Il intégrera les différents besoins de déplacements (intermodaux, de proximité, sur les zones d'activités), les enjeux d'apaisement des centres urbains et les actions complémentaires à engager. Il sera intégré aux futures versions de l'Agenda de la Mobilité métropolitaine

### SENSIBILISER, FORMER ET PARTAGER

Le portage et l'appropriation collective des enjeux d'un investissement en faveur des modes actifs sont des conditions clés de la réussite de cette politique. La Métropole engagera les moyens d'une montée en compétence collective sur ces sujets, ainsi que la sen-



LES PILIERS D'UNE POLITIQUE CYCLABLE

sibilisation des élus locaux. L'organisation de voyages d'étude, l'adhésion à des réseaux d'acteurs, et la participation de la Métropole à des projets européens (Presto, Urbact 3 - Citymobilitnet...), permettront de bénéficier de retours d'expérience, tout en améliorant la visibilité du territoire sur ces sujets.

## Renforcer les infrastructures

### UN ACCÈS AUX PÔLES D'ÉCHANGES FACILITÉ

La Métropole assurera un rabattement facilité, confortable et sécurisé des piétons et cyclistes sur l'ensemble des pôles d'échanges métropolitains. Leurs

abords et les principaux itinéraires d'accès feront l'objet d'aménagements spécifiques dans un rayon de 5 km : insertion d'aménagements cyclables ou de zones de circulation apaisée, jalonnement directionnel piéton/vélo, et stationnement vélo sécurisé.

Les interventions seront priorisées selon la fréquentation des sites, et réalisées dans le souci d'assurer la continuité des itinéraires cyclables : urbains comme Via Massilia Sports, interurbains mais aussi les grandes liaisons cyclotouristiques (Eurovéloroute N°8, ViaRhôna, Véloroute n°64 du littoral). Une synergie pourra s'opérer entre les investissements métropolitains et départementaux pour la programmation de ces infrastructures.

Et parce qu'une action volontariste en faveur du stationnement vélo a un impact fort sur l'usage des transports collectifs (12% d'abonnés supplémentaires générés<sup>1</sup>), près de 3 600 places sont également prévues à terme sur une cinquantaine de pôles d'échanges métropolitains et dans les principales zones d'activités du territoire (60% en consignes sécurisées, et 40% en accès libre).

## ACCÉLÉRER L'APAISEMENT DES CŒURS DE VILLE

Si le traitement des espaces publics sera un objectif prioritaire du plan pour les mobilités actives, la

Métropole souhaite engager dès à présent une action forte en faveur des cœurs de ville. La remontée de la compétence voirie à la Métropole sera une opportunité pour renforcer les interventions de requalification de l'espace public, en lien étroit avec les communes.

A partir de 2017, une charte d'apaisement des espaces publics sera portée par la Métropole, avec ses Territoires et en lien avec les communes. Elle sera alimentée par les documents déjà existants (guides et référentiels nationaux et locaux). A la fois argumentaire de sensibilisation des acteurs et référentiel technique, elle constituera également le socle d'un appel à initiatives en faveur de l'apaisement des centres urbains. A destination des communes et associé à un budget pré-identifié, il visera à déclencher des projets de requalification de l'espace public et d'aménagements en faveur des modes actifs (à l'instar du projet de requalification de la rue Paradis à Marseille, ou du centre-ville apaisé d'Aix-en-Provence).

Au-delà des outils classiques d'aménagement, la charte valorisera les interventions à moindre impact financier et circulatorio, mais pouvant rapidement être réalisées pour établir les bases d'un essor des déplacements en modes actifs (double-sens cyclable, sas vélo aux feux tricolores, tourne-à-droite cycliste, fermeture temporaire de voies à la circulation automobile, jalonnement piéton et cycle...).

## Des services innovants

### UNE AIDE MÉTROPOLITAINE POUR L'ACHAT DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

La Métropole proposera un soutien financier aux particuliers désireux de s'équiper d'un VAE. Un objectif initial de 1 000 aides annuelles est fixé pour le lancement de ce dispositif en 2017, à l'attention de tous les Métropolitains.

Les dispositifs d'aide à l'achat ont un impact notable sur les comportements de mobilité. En favorisant un transfert de la voiture vers le VAE, la mesure permettrait d'éviter chaque année environ 650 000 km parcourus en voiture par tranche de 1 000 aides distribuées.

### UN SERVICE MÉTROPOLITAIN DE LOCATION DE VÉLOS

Au regard des retours d'expérience très positifs de nombreux territoires dotés de ce type de service, la Métropole souhaite expérimenter un service de location longue durée de vélos sur son territoire. Celui-ci sera complémentaire du dispositif de vélos en libre service existant à Marseille, ciblé sur de la location courte durée.

A partir de 2019, l'objectif sera de proposer une flotte de 2 000 vélos classiques et à assistance électrique, sous forme d'une location pour de la moyenne et longue durée, via le lancement d'un marché spécifique ou d'un appel à projet.

1. Étude nationale d'évaluation sur les services vélos, ADEME, 2016

La mise à disposition des vélos sera assurée au niveau des principaux pôles d'échanges métropolitains, renforçant ainsi l'image de marque d'un service clairement associé au réseau de transports collectifs. Formidable outil de marketing en faveur des mobilités actives, ce type de service a d'expérience un effet d'image très positif pour les territoires, comme Métro-vélo à Grenoble, VéloStar à Rennes, V'Lille...).

Le report modal est estimé à 1,5 million de kilomètres annuels évités en voiture particulière sur la Métropole. Par ailleurs, l'impact sur la démotorisation n'est pas neutre : dans 28% des cas, la location d'un VAE permet de se séparer d'une voiture personnelle, souvent la 2<sup>e</sup> du ménage, ou de renoncer à l'achat d'un véhicule supplémentaire<sup>2</sup>.

## LE CALCULATEUR D'ITINÉRAIRES VÉLO DU PILOTE PLUS RÉALISTE

La Métropole souhaite améliorer la prise en compte du vélo dans son site d'information multimodale, Le Pilote. Par le développement d'un outil innovant de calcul d'itinéraires vélo adapté au territoire, il s'agira d'en faciliter l'usage, en répondant aux besoins des différents types de cyclistes (néophytes, expérimentés). Selon la demande de l'utilisateur, les itinéraires proposés prendront en compte la cyclabilité réelle du trajet, sa pénibilité (relief), ou encore les connexions avec le réseau de transports métropolitain.

2. Étude nationale d'évaluation sur les services vélos, ADEME, 2016

Un marché dédié sera lancé et intégrera un travail amont de définition des besoins des usagers, et de collecte des données relatives à la cyclabilité.

L'élaboration de l'outil sera donc l'occasion d'améliorer la connaissance de l'offre locale d'aménagements cyclables, et d'en faciliter le suivi par la constitution d'une base de données collective.

## Valoriser, promouvoir, communiquer

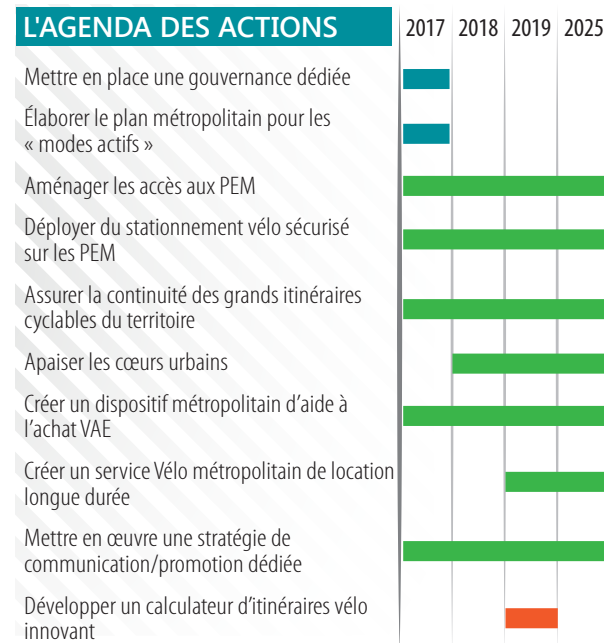
En donnant de la visibilité aux mobilités actives, la Métropole cherchera à mieux porter à connaissance ces pratiques et leurs bienfaits, lever les freins à la pratique, et toucher de nouveaux usagers. Il s'agira également de mobiliser les acteurs associatifs, économiques, institutionnels et politiques pour relayer plus largement ces enjeux.

La stratégie aura tout intérêt à être extrêmement ciblée par type de clientèle pour diffuser des messages adaptés. Au-delà des outils classiques de diffusion, les actions comprendront des opérations de sensibilisation, de mise en situation, des événements (grand public ou en entreprise), ou même de l'accompagnement personnalisé, à l'instar des ambassadeurs de la mobilité présents sur le Territoire du Pays d'Aix.

La Métropole s'engage à promouvoir les initiatives des Plans de déplacements d'entreprise (PDE ou PDIE) des administrations (PDA), d'établissements scolaires (PDES) et les Pedibus.

Toutes ces actions auront vocation à être menées conjointement à celles sur les transports en commun, reprises et amplifiées par l'Agence de la Mobilité, qui disposera des compétences nécessaires.

### L'AGENDA DES ACTIONS



- Mise en œuvre de l'action
- Action avec composante Environnement
- Action avec composante Innovation

# PROMOUVOIR LE PARTAGE DE LA VOITURE

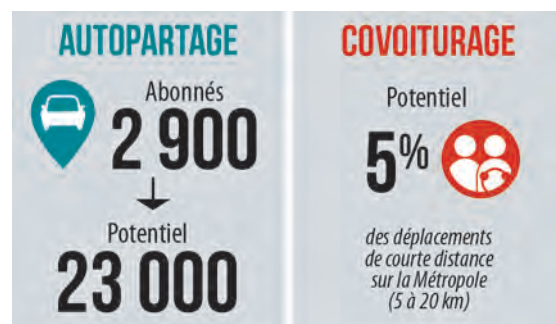
Autopartage et covoiturage, pour un usage automobile raisonné

## LA VOITURE PARTAGÉE, UN POTENTIEL SOUS EXPLOITÉ

Les usages partagés de la voiture recouvrent deux grands types de pratique, que le Code des Transports définit comme suit :

► **l'autopartage** qui est la mise en commun d'une flotte de véhicules motorisés. Chaque abonné peut accéder à un véhicule pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

► **le covoiturage** qui concerne, quant à lui, l'utilisation en commun d'un véhicule par plusieurs usagers effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte.



INFOGRAPHIE AGAM - AGENDA DE LA MOBILITÉ - DÉCEMBRE 2016

Nos modes de vie évoluent, et un nouveau rapport à l'automobile se dessine, dissociant la possession de l'utilisation du véhicule. Les usages partagés de la voiture se développent à mesure que s'imposent les outils numériques dans notre mobilité quotidienne. Leur promotion est désormais une priorité au regard des impacts environnementaux, sanitaires, et fonctionnels de l'automobile. Elle permet, à faible coût pour la collectivité, de réduire le nombre de véhicules sur les routes.

## Accompagner le développement de l'autopartage

### DÉVELOPPER UNE OFFRE DIVERSIFIÉE

Aix-Marseille-Provence accompagnera le développement de l'autopartage dans ses différentes formes possibles : service traditionnel en boucle (type Citiz à Marseille), service en free-floating (Totem mobi), offre mutualisée dans les zones d'emploi, ou encore solutions pour la gestion du dernier kilomètre.

La Métropole se fixe l'objectif du déploiement de 1 000 véhicules électriques en autopartage, répartis sur 25

communes. Il s'agira de mailler progressivement les principaux centres-villes et PEM du territoire.

Il sera important de veiller à la diversité de l'offre proposée, pour répondre à une demande plurielle de mobilité, et assurer un report modal significatif depuis la voiture particulière. Ainsi, les services type Citiz ont un impact fort sur le changement de comportement de mobilité et la démotorisation des ménages, quand d'autres (Totem mobi) apportent des solutions de mobilité en complément du réseau de transports collectifs. La Métropole accompagnera le développement de l'offre à travers le lancement d'un appel à projet, qui permettra d'apporter une aide au développement de tels services. Souhaitant plutôt encourager les initiatives privées, elle ne prévoit pas à ce stade de se poser en collectivité organisatrice d'un service de ce type.

### UN LABEL AUTOPARTAGE MÉTROPOLITAIN

Conformément aux dispositions prévues par la loi Grenelle 2, la Métropole prévoit la création d'un label « autopartage » métropolitain. Celui-ci permettra d'encadrer les conditions d'exploitation de ces services. En contrepartie, les services labellisés pourront prétendre



à certains avantages : espaces réservés en voirie ou en parking, tarifs préférentiels pour le stationnement... De plus, la labellisation permettra d'augmenter la visibilité de l'offre (vignette commune sur les véhicules), de bénéficier d'une communication dédiée, et d'assurer une cohérence avec le réseau de transports métropolitain (possibilité d'un pass combiné autopartage / TC, information multimodale...).

## Une politique ambitieuse de covoiturage

### UN RÉSEAU MAILLÉ D'AIRES DÉDIÉES

La Métropole se fixe l'objectif de la création d'un réseau d'aires de covoiturage sur les principaux axes routiers de son territoire. Bien identifiables par les usagers (signalétique spécifique), ces parkings seront dédiés au regroupement des covoitureurs. Ce type d'aménagement facilite et encourage le développement de la pratique, tant par le service offert aux usagers, que par l'effet d'image et d'entraînement généré. 12 aires sont déjà identifiées dans ce dispositif. Quelle que soit leur maîtrise d'ouvrage (Département, AMP), leurs modalités de réalisation et de gestion devront être identiques. La loi imposant désormais à la Métropole l'établissement d'un schéma de développement des aires de covoiturage, la Métropole engagera la définition de ce schéma d'ensemble, pour encadrer les réalisations et poursuivre le développement engagé à court terme.

### DES PLACES RÉSERVÉES DANS LES PÔLES D'ÉCHANGES

La Métropole souhaite faciliter l'accès au réseau de transports collectifs pour les usagers du covoiturage. Elle prévoit donc de réserver des places de stationnement aux covoitureurs dans tous les parkings-relais.

L'identification des parkings concernés, le dimensionnement du nombre de places, la détermination d'un moyen de contrôle des usages et d'identification des covoitureurs (macarons, billettique), seront des préalables nécessaires à la mise en œuvre de cette mesure.

### UN DISPOSITIF DE COVOITURAGE COURTE DISTANCE

La Métropole lancera un appel à projet pour engager l'expérimentation d'un dispositif innovant de covoiturage courte distance. Il s'agira de tester la mise en place et le fonctionnement de solutions de covoiturage dit de « proximité », « spontané », ou encore « dynamique » (Fleetme, Rézopouce, Instantsystem, iDVROOM...).

Ces dispositifs se structurent habituellement autour de la création d'applications mobiles dédiées, et peuvent nécessiter la création d'équipements spécifiques.

Un travail amont d'identification des besoins et du potentiel d'usagers sur le territoire est nécessaire pour mieux définir le type d'expérimentation souhaité.

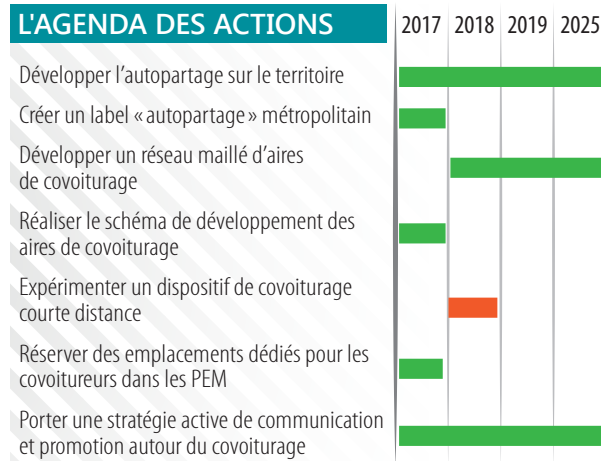
### COMMUNIQUER POUR CONVAINCRE

La Métropole porte également une ambition forte sur la communication, qui constitue un facteur clé du succès

de toute politique de covoiturage. Il s'agira donc d'une action prioritaire, indispensable pour accompagner le développement de la pratique, et inciter à l'expérimentation. L'animation à destination des salariés est souvent déterminante. Le rôle clé des entreprises est à nouveau souligné, tout comme la nécessité de soutenir et d'appuyer des démarches de Plan de mobilité d'entreprise.

Des moyens humains et financiers seront mobilisés à ces fins. Cette intervention sera pleinement intégrée à la stratégie de marketing et de lien avec les entreprises portée par la Métropole.

#### L'AGENDA DES ACTIONS



- Mise en œuvre de l'action
- Action avec composante Environnement
- Action avec composante Innovation

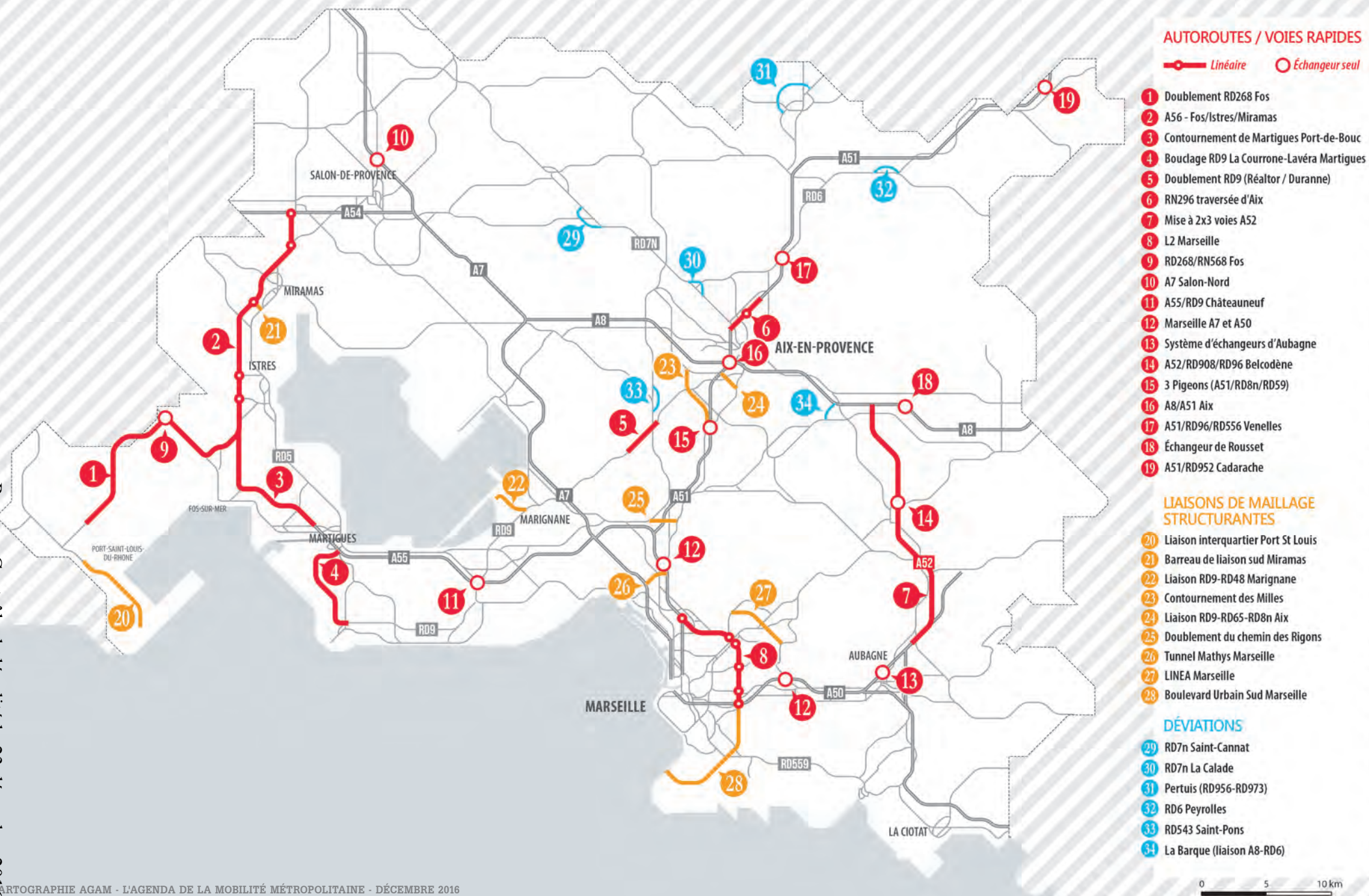


# 3

la route  
& la voiture  
autrement

# 2,6 MILLIARDS D'EUROS DE PROJETS ROUTIERS

Reçu au Contrôle de légalité le 23 décembre 2016



# VERS LA ROUTE ET LA LOGISTIQUE DURABLES

Des réseaux intégrés, multimodaux et innovants



## UNE LOGIQUE ROUTIÈRE À REPENSER

La route, symbole du développement de nos territoires depuis des décennies, mais génératrice de pollution, de bruit, d'insécurité, doit se réinventer à l'heure de l'avènement du numérique. Pour la Métropole, l'enjeu est économique, social et environnemental.



Le système portuaire et les plateformes logistiques jouent un rôle significatif dans les flux d'échanges de marchandises, encore largement transportées en camion. En ville, l'organisation de la logistique urbaine nécessite une vision globale qui, à ce jour, peine à exister.



## La montée en gamme du réseau routier

Le réseau autoroutier souffre de deux particularités : il est, d'une part, utilisé pour des trajets urbains de courte distance, c'est le cas à Marseille, à Aix ou encore à Aubagne. D'autre part, nombreux sont les échangeurs incomplets, voire mal dimensionnés, qui pénalisent la fluidité, la lisibilité et la sécurité du réseau routier.

La Métropole soutiendra la réalisation d'aménagements routiers visant à améliorer la grande accessibilité du territoire tout en préservant les zones urbaines des grands flux de transit. Il s'agit de réaliser les chaînons manquants du réseau des voies à grande circulation : rocade L2 à Marseille, autoroute A56 à l'ouest de l'Étang de Berre, élargissement de la RD9 entre le bassin du Réaltor et La Duranne...

La Métropole participera aux nombreux projets de reconfiguration ou de sécurisation d'échangeurs qui articulent le réseau autoroutier aux voies de distribution ou aux boulevards urbains qui irriguent les zones urbaines : Salon Nord, A8/A51 à Aix, A55/RD9 à Châteauneuf, échangeurs de Marseille et d'Aubagne...

Plusieurs bourgs de la Métropole sont traversés par des routes départementales dont les trafics ne sont pas compatibles avec des noyaux villageois, engendrant de nombreuses nuisances et de l'insécurité. Plusieurs projets de contournements sont soutenus par la Métropole : la Calade, Saint-Cannat, Saint-Pons...

Différentes liaisons de desserte de certaines zones urbaines ou économiques sont nécessaires : Boulevard Urbain Sud à Marseille, liaisons de la RD9 vers RD18 et la RD65 à Aix... La Métropole s'engage à participer à la réalisation de ces projets, à commencer par ceux dont elle est maître d'ouvrage.

La requalification des grands axes urbains est un enjeu fondamental pour améliorer le cadre de vie des citoyens. Une approche coordonnée entre la Métropole et les autres gestionnaires permettra d'échelonner et d'homogénéiser les nombreux projets : RN568 à Fos et Port-de-Bouc, RD5 à Martigues, route de Galice à Aix, avenue du 8 mai 1945 à Miramas, rocade du Jarret et cours Lieutaud à Marseille...

La Métropole s'engage à soutenir, dès la conception de ces projets, l'aménagement des sites propres en cohérence avec son Agenda, y compris sur les auto-

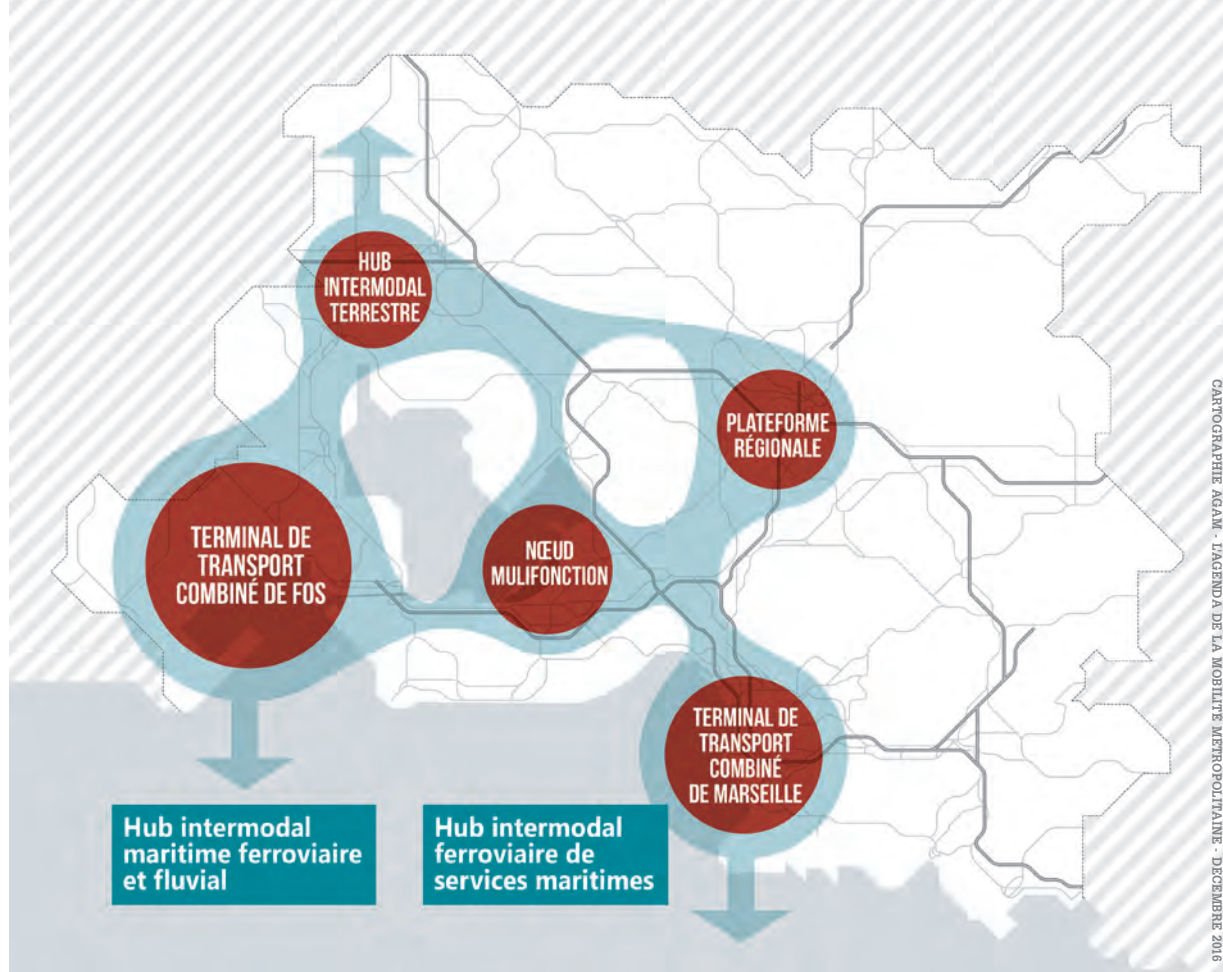


routes et voies rapides. En dehors de ces dernières, les modes actifs seront placés au centre des enjeux d'aménagement de la voirie.

Une programmation de ces investissements sera réalisée avec le Conseil départemental et l'État.

## Une gestion innovante et durable des routes

Les routes seront le support principal du réseau Premium de la Métropole, avec une centaine de kilomètres de voies réservées. Une approche coordonnée de la gestion des routes est donc un enjeu majeur, pour améliorer le confort et la sécurité des usagers, mais aussi pour faire de la route un outil de développement durable du territoire. En ce sens, la Métropole souhaite impulser la création d'un organe de gouvernance dans un premier temps informel qui regrouperait, dans une forme qu'il reste à définir, les différents exploitants de la voirie : État, CD13, Métropole, concessionnaires, voire d'autres partenaires. L'ambition est de mutualiser les expériences de chacun, de coordonner les actions et de globaliser les enjeux de la gestion du réseau routier à l'échelle de la Métropole. La première mission de ce groupe sera de définir les contours et les objectifs de service rendu d'un réseau routier intégré et hiérarchisé : autoroutes, voies rapides, routes départementales, grands axes urbains... Puis la Métropole et ses partenaires établiront un plan de gestion durable des routes incluant :



### ARCHIPEL PORTUAIRE ET LOGISTIQUE

- ▶ recueil et partage des données ;
- ▶ gestion multimodale : favoriser les transports en commun, le covoiturage... ;
- ▶ gestion de la congestion, régulation d'accès ;
- ▶ gestion des travaux, entretien, maintenance ;
- ▶ gestion des pics de pollution ;
- ▶ services aux usagers : informations en temps réel, applications, utilisation des données mobiles ;
- ▶ communication et prospective.

## Imaginer la route du futur

La route est un terreau fertile pour l'innovation. De nombreux programmes de recherche sont actuellement en cours, comme celui de la Route 5<sup>e</sup> génération (R5G). La route du futur sera sobre, intelligente et connectée :

- ▶ matériaux durables et recyclés... ;
- ▶ autodiagnostic : température, déformation, trafic, nombre de poids lourds... ;

► fourniture et collecte énergétique : recharges des véhicules électriques, capteurs solaires...

La Métropole s'engage à intégrer certains groupes de réflexion et à proposer d'expérimenter – ou plus – des solutions innovantes dans les pôles de compétitivité métropolitains.

## Une vision intégrée de la logistique

L'acheminement des marchandises constitue un élément indispensable au fonctionnement et au dynamisme de la Métropole. Parce qu'elle concerne une multitude d'acteurs publics et privés, et recèle des enjeux économiques, fonctionnels et environnementaux parfois contradictoires, la logistique est une problématique complexe à traiter pour les pouvoirs publics.

La mise en réseau des acteurs publics et privés, le suivi des actions des entreprises et le portage des initiatives et innovations locales sont des enjeux majeurs et supposent des moyens clairement identifiés. La mise en place d'un dispositif de gouvernance dédié à la logistique est une priorité de la Métropole, qui créera une direction ou un service ad hoc.

En premier lieu, il est fondamental d'améliorer la desserte des grandes zones d'activités du territoire métropolitain : Grand port maritime, plateformes logistiques, aéroport... Les infrastructures sont ainsi au cœur des enjeux, afin de disposer d'un réseau fonc-

tionnel et sûr qui accueille les grands flux de fret routier tout en limitant leurs impacts environnementaux. Certains grands projets routiers comme l'A56 ou la L2 participent de cet objectif.

Mais la route ne doit pas être l'unique solution. A ce jour, le nombre de camions sur les routes de la Métropole est trop élevé, quand les modes fluviaux et ferroviaires restent insuffisamment exploités. Les projets fluviaux, ferroviaires et les chantiers de transports combinés doivent en ce sens trouver une nouvelle impulsion grâce à la Métropole et ses partenaires. En particulier, la Métropole et son nouvel opérateur ferroviaire public, la RDT 13, étudieront le développement d'un service de logistique au bénéfice des entreprises de la zone portuaire.

L'enjeu de la réglementation du transit est également central : comment compenser l'empreinte environnementale des transporteurs et de leurs 10 000 camions qui traversent chaque jour la Métropole ?

Dans les centres urbains, l'instance de gouvernance proposée pourrait, dès sa création, porter ses réflexions sur le développement des espaces de logistique urbains dans les parkings et les pôles d'échanges, ou encore entamer un vaste diagnostic de l'offre et des besoins en aires de livraisons, et des réglementations en vigueur, en vue de les adapter, notamment en faveur des véhicules propres.

### L'AGENDA DES ACTIONS

|                                                                                              | 2020 | 2025 | 2030 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|
| Réalisation des huit grands projets manquants des voies à grande circulation                 |      |      |      |
| Complément ou reconfiguration d'une douzaine d'échangeurs autoroutiers                       |      |      |      |
| Réalisation de 9 liaisons permettant le maillage du réseau structurant et de 6 déviations    |      |      |      |
| Requalification d'axes urbains en privilégiant les TC et les modes actifs                    |      |      |      |
| Instance de gouvernance État/ CD13/AMP du réseau routier actuel et futur                     |      |      |      |
| Définition du réseau routier « métropolitain »                                               |      |      |      |
| Développer l'information des usagers de la route                                             |      |      |      |
| Un nouveau plan de gestion intelligente et durable des routes                                |      |      |      |
| Groupes de réflexions sur la route de demain                                                 |      |      |      |
| Expérimentations de solutions innovantes dans les pôles de compétitivité métropolitains      |      |      |      |
| Instance de gouvernance dédiée à la logistique avec la Métropole et ses partenaires          |      |      |      |
| Études d'opportunité des projets fluviaux et ferroviaires                                    |      |      |      |
| Un « plan poids lourds » pour réglementer le transit routier                                 |      |      |      |
| Études de faisabilité d'ELU et de CDU dans les parkings et les pôles d'échanges              |      |      |      |
| Audit sur les aires de livraisons et les réglementations en vigueur dans les centres urbains |      |      |      |

- Mise en œuvre de l'action
- Action avec composante Environnement
- Action avec composante Innovation

# LA VOITURE PROPRE ET INTELLIGENTE

Accueillir dans les meilleures conditions l'automobile de demain

## DES ALTERNATIVES DE PLUS EN PLUS FIAIBLES

S'il ne représente qu'1% des ventes de véhicules neufs, le marché de l'automobile électrique est en plein essor. Le surcoût à l'achat et l'autonomie, principaux freins à son développement, s'amenuisent peu à peu face aux avancées technologiques. Quant au gaz naturel pour véhicules (GNV), il est parfaitement adapté au transport public et déjà largement éprouvé en France. La loi de transition énergétique promeut les véhicules à faibles émissions en visant un renouvellement rapide et massif du parc automobile. Le véhicule autonome, malgré des problèmes d'acceptabilité, est déjà sur les routes : les géants Google, Apple, Tesla, Uber, Mercedes... se livrent une rude bataille autour de cet enjeu industriel de premier ordre, et les initiatives nationales fleurissent : la société Navya a déjà lancé sa navette autonome dans les rues de Lyon.

## Une ambition forte pour des émissions faibles

La stratégie de renouvellement des bus et des cars en faveur de véhicules à faibles émissions, exposée *supra*, est ambitieuse. Cette volonté forte, qui répond dans le même temps à une exigence légale, se déclina aussi aux flottes techniques et administratives des services de la Métropole.

La Métropole s'engagera également à favoriser le développement des véhicules privés à faibles émissions, en mettant en place des incitations tarifaires et réglementaires : réglementations en faveur des véhicules



PART DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

utilitaires propres, réduction du coût du stationnement...

Le développement d'un maillage à grande échelle d'infrastructures de recharge est l'enjeu n°1 pour la mobilité électrique. La loi de transition énergétique en prévoit sept millions en 2030 sur le territoire national, dont 10% d'initiative publique, pour soutenir et compléter les initiatives privées. A l'échelle du territoire, ceci représente un objectif à 2030 d'environ 200 000 points de recharge, dont 20 000 d'initiative publique sur la voirie, dans les parkings, les équipements... La Métropole, en lien avec le Syndicat Mixte d'Énergie des Bouches-du-Rhône, harmonisera les plans de déploiement en cours et exposera sa stratégie pour harmoniser, compléter et promouvoir le réseau de points de recharge électrique : marketing, normes, vitesses de recharge, origines de l'électricité...

Deux infrastructures d'avitaillement en GNV ouvertes au public existent déjà à Fos-sur-Mer et Aix-en-Provence. L'objectif est d'en mettre en service huit de plus d'ici 2020. Un plan de déploiement déjà à l'étude doit



## ENJEU N°1 : DÉVELOPPER UN MAILLAGE D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

définir la localisation et les vocations de ces équipements : transport public, transport de marchandises, véhicules des services techniques de la Métropole, comme la propreté par exemple, véhicules utilitaires légers...

## Tester les véhicules autonomes

Le développement du véhicule autonome peut potentiellement révolutionner la place de la voiture sur nos routes et dans nos villes, changer drastiquement notre rapport à l'automobile, à la mobilité, voire modifier

profondément nos sociétés. De nombreux doutes subsistent chez les potentiels usagers du véhicule autonome : est-il suffisamment fiable et sécurisé ? Pour les industriels, cette question ne se pose pas : le véhicule autonome n'est plus un objet de fantasme, il est désormais réel.

La Métropole se doit de tester dès à présent ce type de transport, dans une zone d'activités ou sur un site touristique. Elle se rapprochera également du monde de l'enseignement supérieur et de la recherche pour étudier les implications du développement des véhicules autonomes sur le réseau routier métropolitain.

## L'AGENDA DES ACTIONS

|                                                                                                       | 2020 | 2030 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| Développement et harmonisation du réseau de points de recharge électrique                             |      |      |
| Etude des modalités de développement d'un réseau d'avitaillement en GNV                               |      |      |
| Développement des véhicules à faibles émissions dans les flottes administratives                      |      |      |
| Incitations tarifaires et réglementaires pour les véhicules à faibles émissions                       |      |      |
| Expérimenter une navette autonome dans une zone d'activités ou un lieu touristique                    |      |      |
| Étudier les implications du développement des véhicules autonomes sur le réseau routier métropolitain |      |      |

- Mise en œuvre de l'action
- Action avec composante Environnement
- Action avec composante Innovation

# LE STATIONNEMENT, CLÉ DU CHANGEMENT

Mieux se garer pour moins utiliser sa voiture

## LE STATIONNEMENT DÉTERMINE LE CHOIX DU MODE DE TRANSPORT

L'exemple des actifs disposant d'une voiture montre que la facilité de stationnement conditionne le recours ou non à la voiture pour se rendre sur son lieu de travail.

Si le stationnement sur le lieu de travail ne pose aucun problème, l'usage de la voiture est de 78% (dont 5% de covoiturage).

Si le stationnement sur le lieu de travail est difficile, la part de la voiture n'est plus que de 37% (dont 4% de covoiturage).

Cette contrainte de stationnement, combinée avec des conditions de circulation difficiles et une bonne offre alternative (transports collectifs, aménagements modes actifs), favorise l'usage :

- ▶ des transports collectifs avec 21% sur l'ensemble des Bouches-du-Rhône, et en particulier sur les centres-villes de Marseille (entre 22 et 41% selon les zones d'emplois) et d'Aix-en-Provence (24%) ;
- ▶ de la marche avec 34% au total.

Jusqu'à aujourd'hui les politiques publiques ont généralement conduit à superposer les créations d'infrastructures de transports, de voiries et d'une multitude de parkings diversifiés. Le changement consiste donc à adopter une approche globale des déplacements qui considère la question du stationnement comme un levier important pour la réussite du nouveau système de mobilité, en lui conférant un rôle déterminant pour le développement des transports collectifs, de la marche et du vélo. Les actions en matière de stationnement peuvent apporter une valorisation optimale dans la mise en œuvre progressive des actions de l'Agenda en favorisant le report de la voiture vers d'autres modes pour tout ou partie d'un même déplacement.

Ces actions seront appréhendées de manière différente selon la nature des espaces : périurbains, périphériques des villes et villages ou cœurs des villes et villages avec, dans tous les cas de figure, la préoccupation d'une réglementation et d'une tarification adaptées aux objectifs recherchés.

## 15 000 places de parcs-relais

Pour permettre au plus grand nombre d'habitants des espaces d'habitat diffus éloignés des arrêts principaux des lignes du MétroExpress de le rejoindre, l'Agenda prévoit la création de parcs-relais et de covoiturage périurbains permettant d'amorcer son déplacement en voiture sur des axes relativement peu embouteillés pour le finir en car ou en train.

De manière similaire mais dans les espaces urbains, la mise en service des lignes urbaines Premium s'accompagnera de la création de parcs-relais et de covoiturage à la périphérie des villes afin de rejoindre plus rapidement leurs centres.

## Moins de voitures dans les cœurs de villes et de villages

Dans les cœurs de villes et de villages, un des principaux obstacles à une plus grande pratique de la marche à pied ou du vélo et à plus de qualité urbaine

est l'occupation excessive de l'espace public par la voiture. C'est pourquoi la Métropole accompagnera les communes qui souhaitent s'engager dans une réduction du stationnement sur voirie pour amener de l'urbanité et de la proximité à ces espaces centraux, pour apaiser la ville et pouvoir marcher ou circuler à vélo, en lien avec les actions développées au chapitre sur les modes doux.

Pour contribuer à cette réduction du stationnement dans les espaces publics, l'Agenda favorisera les innovations en matière de mutualisation des parkings privés et de tarification adaptée. Des places de stationnement résidentiel inoccupées en journée pourraient ainsi être occupées par des actifs travaillant dans le même quartier. Une partie des places des parkings des grandes surfaces commerciales pourraient également servir en semaine au stationnement des actifs. La gestion fine de l'occupation de ces places mutualisées nécessitera des outils informatiques dédiés voire des applications pour smartphone, comme il en existe déjà, pour connaître l'occupation des parkings publics en temps réel.

## Une réglementation et une tarification adaptées aux objectifs recherchés

Si le stationnement aux abords des parcs-relais urbains est gratuit, ces derniers seront moins utilisés. Si le stationnement dans les espaces publics proches



ESPACES DE STATIONNEMENT DES LOGEMENTS ET ENTREPRISES

des centres n'est pas réglementé, ces derniers peuvent être envahis par la voiture. C'est la réglementation du stationnement selon les usages (résidents ou visiteurs, courte ou longue durée) et le tarif qui permettra d'atteindre les objectifs recherchés : privilégier les parcs-relais pour du stationnement de longue durée et les parkings de centre-ville pour du stationnement de courte durée et le stationnement des résidents.

De même, les normes de stationnement dans les Plans locaux d'urbanisme (PLU et PLUi) permettent déjà de limiter le nombre de places à réaliser pour les locaux d'activités et les logements situés dans les zones de bonne desserte en transport en commun. La mise en œuvre progressive de l'Agenda avec une extension importante de ces zones de bonne desserte permettra d'adapter ces normes.

La baisse des normes de stationnement dans les futurs PLU intercommunaux devra également concerner les zones d'activités et commerciales périphériques en fonction de l'amélioration de leur desserte.

| L'AGENDA DES ACTIONS                | 2017 | 2018 | 2025 |
|-------------------------------------|------|------|------|
| Réduire le stationnement sur voirie |      |      |      |
| Mutualiser les parkings privés      |      |      |      |

- Mise en œuvre de l'action
- Action avec composante Environnement
- Action avec composante Innovation





Reçu au Contrôle de régularité le 23 décembre 2010  
photo images

# 4

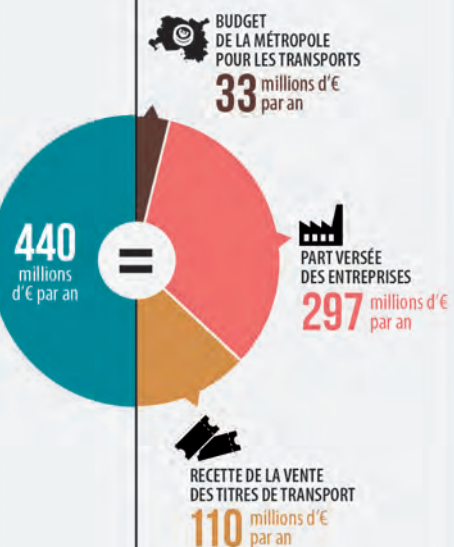
se donner  
les moyens  
de réussir

# FONCTIONNEMENT ET BALANCE BUDGÉTAIRE ANNUELS

## SITUATION ACTUELLE

DÉPENSES

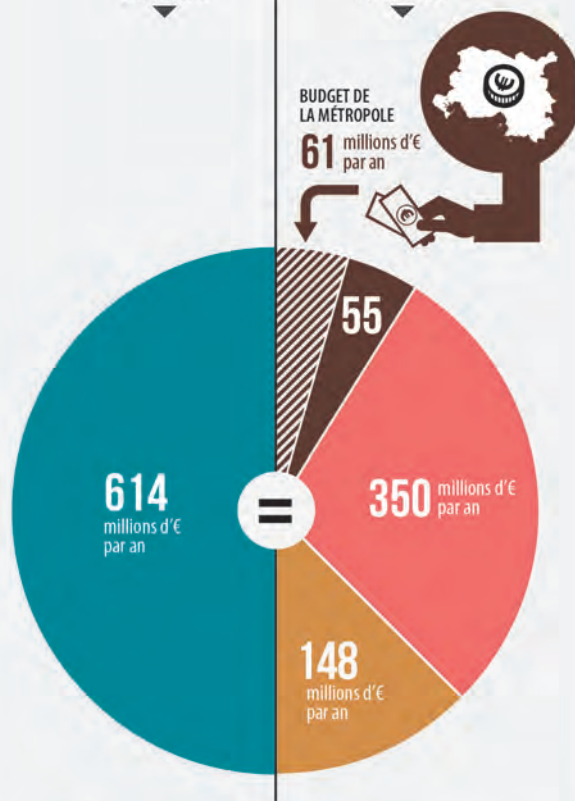
RECETTES



## SUIVI DE LA TENDANCE EN 2025

DÉPENSES

RECETTES

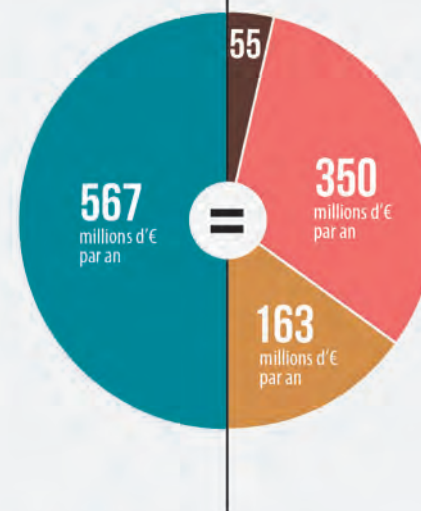


- Si**
- +1,7% Coût unitaire des transports en commun en 2025
  - +3% Offre en transports en commun urbains par an
  - +0% Recette unitaire par an
  - +1% Budget de la Métropole pour les transports
  - +1,5% Part versée par les entreprises

## HYPOTHÈSE ALTERNATIVE EN 2025

DÉPENSES

RECETTES



- Si**
- +1,3% Coût unitaire des transports en commun en 2025
  - +1,7% Offre en transports en commun urbains par an
  - +1% Recette unitaire par an
  - +1% Budget de la Métropole pour les transports
  - +1,5% Part versée par les entreprises

# UN EFFORT BUDGÉTAIRE SANS PRÉCÉDENT

Enjeux d'investissement, de fonctionnement et de recettes



Cette partie de l'Agenda regroupe les différents enjeux financiers de l'ensemble du document, services transports en commun locaux, métropolitains, ferroviaires, modes actifs et voirie, avec le plus de précision possible. Elle s'attache aux volets investissement et fonctionnement et montre leurs interactions.

Pendant les dix dernières années, le développement des services de transport s'est concentré sur de nouveaux transports lourds, à Marseille, Aubagne et sur le TER, et un fort rattrapage de la desserte bus dans tous les réseaux locaux. Au-delà de plus d'offre, les coûts unitaires de tous ces réseaux ont chacun continué d'augmenter.

Dans le même temps, les tarifs n'ont globalement pas bougé en valeur, ce qui, compte tenu de l'inflation et de la hausse des coûts du réseau, correspond à une baisse de la participation des usagers. Enfin, l'agglomération d'Aubagne a rendu son réseau gratuit.

Hausse des coûts, stabilité des recettes, l'équilibre économique n'a pu être maintenu que par le doublement du Versement Transport payé par les entreprises. L'Agenda de la Mobilité métropolitaine s'appuie sur une stratégie différente : investir massivement dans

des services Premium, favoriser le report modal depuis la voiture, rationaliser et rendre plus efficaces les transports. Ces trois actions permettront de reconstituer une équation financière pérenne.

## Un équilibre coût-recettes des transports en commun à restaurer

Le système de transports en commun, avec plus de 1 800 véhicules et 5 000 salariés, est un véritable service industriel, avec un coût et des recettes. Les masses financières en jeu sont très importantes au regard du budget de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Elles constituent en outre des dépenses récurrentes à forte inertie.

### ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Sur une année, les dépenses d'exploitation des transports représentent environ 440 M€ et autant de recettes réparties entre les voyageurs (110 M€), les entreprises par le Versement Transport (297 M€) et le budget de la Métropole (33 M€). Ces chiffres, ainsi que

les suivants, s'entendent sur le périmètre propre de la Métropole au 1<sup>er</sup> janvier 2017, à savoir les transports urbains et départementaux, et hors amortissements.

Uniquement sur les transports urbains, et sur la période 2009-2014, les coûts de fonctionnement annuels ont augmenté de 76 M€. La principale cause (à 61%) tient à une forte hausse de la desserte dans la plupart des réseaux, mais aussi une augmentation du coût moyen de chaque kilomètre de 1,7% par an, beaucoup plus élevée que dans d'autres réseaux français.

La forte hausse des coûts a été financée par un plus grand usage des transports, essentiellement à Marseille, et surtout par les entreprises à travers le Versement Transport, dont le rendement a fortement augmenté sur la période, par l'effet conjugué de l'assiette et des taux.

L'évolution du prix moyen des transports pour les usagers a été nulle, ce qui, compte tenu de l'inflation, correspond à une baisse des recettes et du coût payé alors même que le service a été développé. Cette tendance s'ajoute à la gratuité du réseau d'Aubagne.



## Deux scénarios d'évolution des coûts et recettes

L'Agenda de la Mobilité métropolitaine développe fortement l'offre de transport, aussi bien dans les bassins de déplacements qu'à l'échelle métropolitaine. Entre 2017 et 2025, il propose de nouvelles lignes Premium, qui entraînent une progression de 1,5% en moyenne par an de l'offre de transport.

Les lignes Premium seront plus utilisées par les habitants, avec, en 2025, environ 50% de déplacements en transports en commun par jour.

### UNE MAÎTRISE DES COÛTS

Un scénario tendanciel de maintien du taux de croissance des coûts moyens à 1,7% par an mais aussi de développement de l'offre au-delà des propositions de l'Agenda (+ 3% par an contre + 1,5%) aboutirait à un coût global du réseau de 610 M€ par an en 2025.

Plusieurs actions de l'Agenda sont prévues pour maîtriser la hausse des coûts moyens : PrioBus, restructurations de lignes... Considérant que les dessertes d'intérêt local ont été considérablement renforcées ces dernières années, il est souhaitable de limiter le développement du réseau aux lignes Premium. Ainsi, un scénario plus économique devient envisageable, avec un coût d'exploitation en 2025 de 567 M€ par an, soit une économie de 500 M€ sur la période 2017-2025.

## ► Un gain de pouvoir d'achat

► Le système de transport de l'Agenda, de la carte unique aux lignes Premium, améliore la qualité de la desserte. S'abonner aux transports en commun et moins utiliser sa voiture permettra d'importantes économies : 200 € par mois pour les usagers de MétroExpress, y compris l'accès aux parcs-relais ; de 40 à 70 € par mois pour les habitants restant dans leur bassin de déplacements.

► Hypothèse : coût de la voiture de 0,24 € par km, comprenant l'énergie et l'entretien, hors achat, 30 km par déplacement métropolitain, 7 km à 10 km dans les bassins de déplacements (hors déplacements courts se reportant vers la marche).

### DES ENJEUX DE RECETTES

Concernant les recettes, le prolongement des tendances entraînerait une augmentation du Versement Transport uniquement en raison de la hausse de la masse salariale des entreprises et au développement économique, les taux étant désormais au maximum. Sur la période 2004-2014, la hausse moyenne a été de 1,5% par an.

Les tarifs des tickets et des abonnements peuvent évoluer soit en prolongeant les tendances (pas d'évolution), soit en suivant l'inflation moyenne (hypothèse de + 1% par an). Dans l'hypothèse tendancielle, les recettes atteindraient 148 M€ par an en 2025, contre 163 M€ par an pour la seconde hypothèse.

Pour équilibrer dépenses et recettes, le scénario de prolongement de tendance nécessite par conséquent une hausse de la contribution du budget général de la Métropole de plus de 60 M€ par an, soit environ la

moitié de sa capacité actuelle d'investissement. Le second scénario permet, tout au contraire, de maintenir la contribution budgétaire actuelle.

Les deux scénarios aboutissent ainsi soit à limiter la capacité à investir, soit au contraire à créer un cercle vertueux, à condition de :

- concentrer les moyens sur les lignes Premium ;
- investir pour maîtriser la hausse des coûts moyens ;
- augmenter les tarifs au même rythme que l'inflation.

## 9,8 milliards d'investissement

Tous projets confondus, l'Agenda comprend un programme d'investissements extrêmement ambitieux répartis sur une vingtaine d'années. Cela revient à multiplier par trois les engagements de la période 1990-2000. Sa maîtrise d'ouvrage, et donc son finan-



cement principal, incombe certes à la Métropole, mais aussi au Conseil départemental (routes), au Conseil régional et à l'État (ferroviaire). Il s'étale sur deux périodes, avant et après 2025.

Les transports en commun concentrent environ 80% de ce programme. La Ligne Nouvelle PCA, projet indispensable pour le développement du réseau ferré, est le programme le plus lourd, environ 2,5 milliards d'euros. Il revêt une importance d'ampleur européenne et nationale, et devra mobiliser un financement de même nature.

Les autres projets de transports en commun représentent un budget d'environ 7,3 milliards d'euros, dont 3,4 milliards d'ici 2025, y compris l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de tous les réseaux ainsi que le renouvellement des rames de métro.

### TRIPLER LES INVESTISSEMENTS ANNUELS

Sur la première période, ce programme représente ainsi environ 330 M€ par an, soit le triplement de l'investissement moyen de toutes les collectivités pendant la période 2009-2013. Pour partie inclus dans le

Contrat de Plan État-Région et dans l'appel à projet Grenelle 3 de l'État, il regroupe les financements de la Métropole mais aussi des Conseils départemental et régional, de l'État et de la SNCF.

Après 2025, les transports en commun continueront d'être développés, avec essentiellement l'extension du métro à Marseille et l'investissement dans le ferroviaire en plus de la LN PCA.

La stratégie de financement et de réalisation des projets de transports en commun est décrite dans le chapitre suivant.

### LES MODES ACTIFS ET LES ROUTES

Les programmes d'aménagement des espaces publics en faveur des modes actifs sont bien identifiés d'ici 2025, avec une enveloppe d'environ 350 M€. Au vu des enjeux et du retard accumulé, l'Agenda propose leur prolongation dans les années suivantes.

Le programme routier est particulièrement riche entre 2017 et 2035, pour un montant de 2,6 milliards d'euros. En l'état des réflexions, le nombre d'aménagements se réduit fortement après 2025, passant à 230 M€.

Son financement est assuré par une plus grande diversité d'acteurs que pour les transports en commun : Conseil départemental en tant que maître d'ouvrage des routes départementales, État, mais aussi financeurs privés (PPP de la L2, sociétés concessionnaires d'autoroutes).

# VENTILATION DES FINANCEMENTS DES INFRASTRUCTURES

ÉCHÉANCE  
2017 - 2025

Transports urbains



1 800 M €

Ferroviaires



450 M €

Modes actifs



350 M €

Cars / Valtram



510 M €

Pôles d'échanges



340 M €

=

**TOTAL**  
**3 450 M €**

Voirie



2 380 M €

ÉCHÉANCE  
2025 - 2035

Transports urbains



3 200 M €

Ferroviaires



310 M €

Modes actifs



350 M €

LN PCA



2 500 M €

=

**TOTAL**  
**6 360 M €**

Voirie



230 M €

**9 810 M €**

# S'ORGANISER POUR RÉALISER ET FINANCER

Une structure dédiée au financement et à la réalisation

L'ambition du présent Agenda pose de façon immédiate un double défi : celui de l'ingénierie et celui du financement.

## Une maîtrise d'ouvrage qui doit changer d'échelle

Le premier tient au fait que la Métropole n'est pas organisée pour réaliser dans des délais resserrés une telle quantité et une telle diversité de projets d'infrastructures. Le projet exposé par le présent Agenda est en effet d'une ampleur inédite sur le territoire métropolitain, en tous cas depuis les grands travaux qui ont accompagné l'industrialisation du littoral dans les années 60, période majeure de constitution de notre patrimoine d'infrastructures actuel. En outre, les projets qui le constituent sont de natures très diverses, dont chacune appelle une technicité particulière : ferroviaire lourd, métro, tramway, BHNS urbain, travaux sur autoroute, pôles d'échanges, mais aussi réseau de bornes de rechargement électrique, mutation du parc de véhicules diesel vers le gaz et l'électricité et une volonté d'innover dans les services.

La nécessité de maîtriser sa masse salariale rend peu envisageable que la Métropole se dote, pour quelques années, des nombreuses compétences nécessaires. Quant à ses « satellites » (SEM, SPL et régies), dont ce n'est pas l'objet principal, ils pourront apporter une contribution précieuse mais limitée à quelques projets.

Un problème identique se pose pour les autres maîtres d'ouvrage des projets prévus dans cet Agenda : l'État (principalement sur le réseau autoroutier) et SNCF Réseau (maître d'ouvrage de droit de tous les projets sur le réseau ferré national). Leur rythme d'études et de travaux devra être sensiblement accru pour réaliser les infrastructures attendues.

Il semble donc indispensable, sauf à laisser l'Agenda à l'état de vœu pieux, de constituer une capacité de maîtrise d'ouvrage puissante chargée de mettre en œuvre ce projet, capable de mobiliser, de façon rapide et limitée dans le temps, des équipes compétentes et qui se consacrent exclusivement aux objectifs de maîtrise des fonctionnalités, des délais et des coûts.

## Un financement à mettre à la hauteur des ambitions du projet

L'autre défi est celui du financement : celui-ci appelle une mobilisation de tous les acteurs car l'enjeu de la mobilité dans la deuxième métropole de France interpelle toutes les politiques publiques, qu'elles soient menées par l'État, la Région, le Département ou bien entendu la Métropole. La capacité d'autofinancement de celle-ci lui permet d'investir dans le domaine des transports une centaine de millions d'euros par an. C'est un levier important mais qui appelle un soutien des autres partenaires puisqu'il faut mobiliser environ trois fois ce montant pour réaliser l'Agenda. D'ores et déjà, l'apport conséquent annoncé par le Département sur les cinq premières années permet d'atteindre la moitié des montants nécessaires. Des montages financiers adaptés permettront sans doute d'éviter un « mur budgétaire » infranchissable mais il faudra, en toute hypothèse, trouver les moyens de rembourser les emprunts ou les loyers.

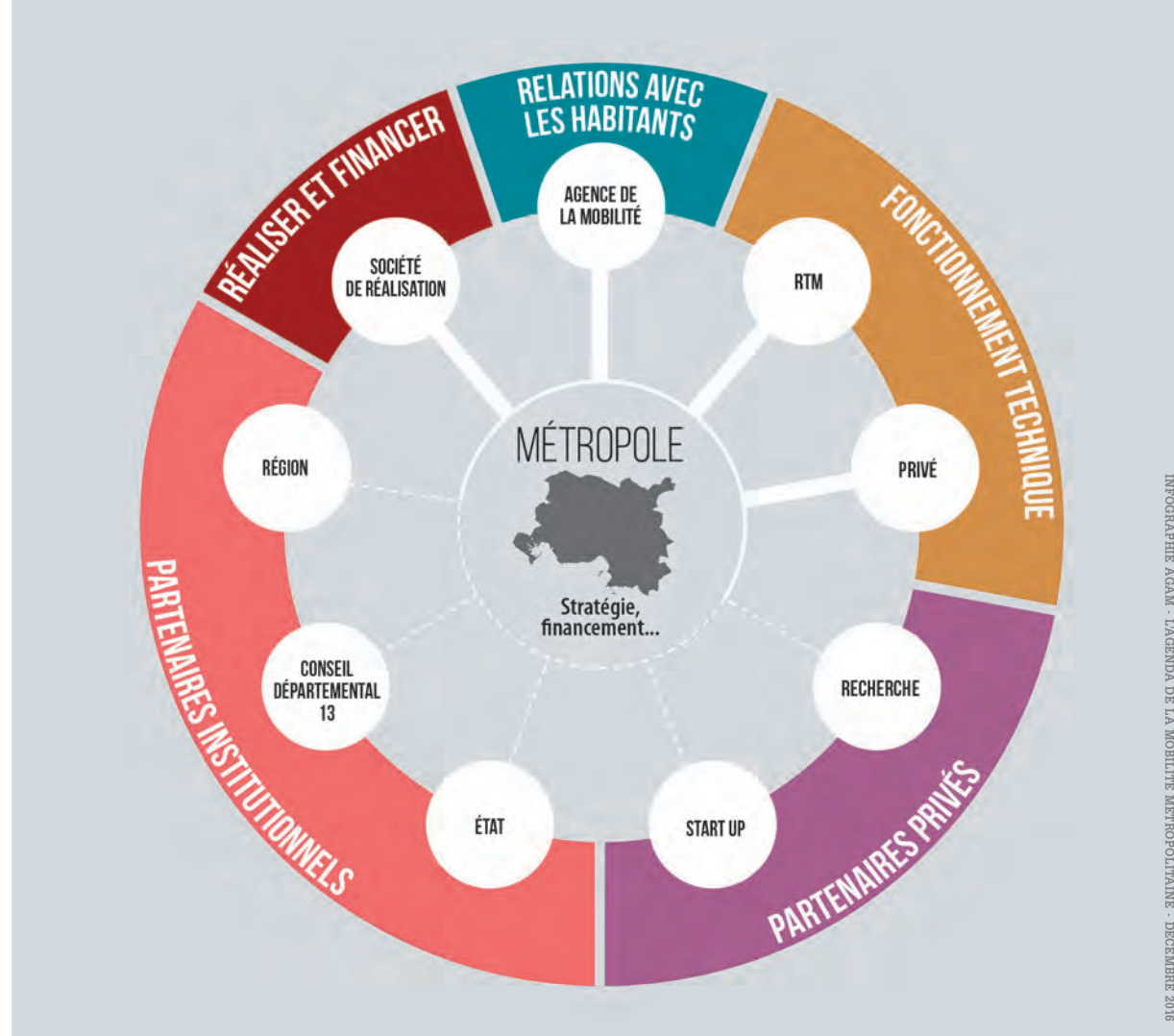


## Une structure de projet sur mesure

Placé face à une même double contrainte pour mettre en œuvre le projet de transport du Grand Paris, l'État l'a doté d'une structure de maîtrise d'ouvrage et de financement, la Société du Grand Paris, sous le statut d'Établissement public à caractère industriel et commercial. Il l'a doté d'une capacité de maîtrise d'ouvrage mais aussi d'aménagement (afin de pouvoir valoriser le foncier autour des nouvelles stations) et lui a attribué des ressources fiscales solides, diversifiées et pérennes. Ainsi doté et bénéficiant de la garantie d'emprunt de l'État, la SGP s'apprête à réaliser en une quinzaine d'années un des plus gros chantiers de l'histoire des transports urbains en Europe.

### UNE PARTICIPATION NÉCESSAIRE DE L'ÉTAT

Sans nécessairement le dupliquer sur le périmètre de la Métropole Aix-Marseille-Provence, ce montage est une source d'inspiration. Le dialogue est engagé avec l'État, qui a reconnu que la mobilité dans notre Métropole était un enjeu d'importance nationale. Les élus métropolitains estiment que l'État, en grande partie responsable de la situation actuelle par défaut d'investissement, notamment sur le réseau ferré, doit apporter une contribution décisive à la résolution de ce manque de moyens financiers, préférentiellement sous la forme d'une contribution budgétaire et, si né-



*PARTENAIRES ET FONCTIONNEMENT DE LA MÉTROPOLE*

cessaire, en identifiant des ressources fiscales assez importantes pour couvrir les besoins dans la durée et ajustées de façon à ne pas pénaliser l'économie locale. Des propositions de l'État sont attendues en ce sens. D'ores et déjà, la prochaine signature du Pacte État Métropole Aix-Marseille-Provence sera l'occasion de

bénéficier d'un soutien de l'État à des projets métropolitains innovants liés à la mobilité. La Caisse des Dépôts et Consignations apporte également, depuis l'origine, un soutien d'ingénierie et de financement précieux pour la jeune institution métropolitaine.

## UNE GOUVERNANCE PARTENARIALE

On peut ainsi imaginer la création, sans doute par la Loi, d'une structure *ad hoc*, dont le statut juridique reste à préciser (établissement public, SPL...) capable de recueillir les différentes sources de financement de l'Agenda et d'assumer la maîtrise d'ouvrage des infrastructures inscrites à l'Agenda, en particulier là où la maîtrise d'ouvrage métropolitaine est insuffisante (métro, tramway, pôles d'échanges). Il serait également souhaitable que cette structure puisse se voir déléguer la maîtrise d'ouvrage des couloirs réservés et des pôles d'échanges sur le réseau autoroutier non concédé. Faute de pouvoir se substituer à SNCF Réseau, il conviendra d'étudier comment elle pourrait également lui apporter son concours technique.

La création d'une telle structure est par ailleurs l'occasion d'en faire un lieu de gouvernance partenariale du projet car il est important que toutes les parties prenantes s'impliquent dans la réalisation effective de l'objectif commun.

La Métropole, Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable conservera en toute hypothèse la maîtrise de la programmation et devra disposer des moyens de s'assurer de la viabilité technique et économique des infrastructures qui lui seront remises et qu'elle devra exploiter directement ou en les confiant à des opérateurs.

## Des recettes à développer

Les apports budgétaires des différentes collectivités étant limités, il convient de trouver par ailleurs des ressources à même d'abonder ce plan de financement, sans parler des coûts de fonctionnement induits.

Il faut donc identifier les recettes que le développement du réseau peut générer :

- ▶ les recettes des usagers bien entendu, d'abord par l'augmentation importante espérée de leur nombre, du saut qualitatif d'offre proposée, mais aussi par une progression raisonnable mais continue des tarifs (au moins le niveau de l'inflation) et une lutte résolue contre la fraude ; une plus grande contribution des automobilistes et des poids lourds au financement des travaux routiers est également à envisager ;
- ▶ les recettes annexes, par exemple par la valorisation commerciale des espaces dans les pôles d'échanges ;
- ▶ les recettes d'aménagement, liées à la valorisation foncière des abords des pôles d'échanges nouvellement ou mieux desservis.

L'Agence de la Mobilité qu'il est proposé de créer aura pour principal objectif d'identifier et de mettre en œuvre les moyens de convaincre de nouveaux usagers d'opter pour les transports collectifs et d'accroître ainsi leur contribution au financement du système de mobilité.

La nature de ce nouvel outil sera à préciser au cours des prochains mois mais il est probable qu'il sera choisi à l'issue d'une mise en concurrence. Il est d'ores et déjà clair que la volonté de développer le service aux usagers et la capacité à les guider vers une mobilité plus durable impliquera de développer de nouveaux métiers et d'améliorer la formation. Il y a, là aussi, un effort de réflexion et d'organisation à mener pour mieux valoriser les ressources de notre territoire métropolitain.



# EFFETS ATTENDUS SUR LA MOBILITÉ

## POPULATION



2 millions d'habitants

par rapport à 2009  
+9%

## NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR



7 millions de déplacements

par rapport à 2009  
+8%

## NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR HABITANT



3,7 millions de déplacements

par rapport à 2009  
-1%

## AGENDA DE LA MOBILITÉ



## NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR

### MARCHE/VÉLO



2 700 000

par rapport à 2009  
+25%

### TRANSPORTS EN COMMUN



970 000

par rapport à 2009  
+50%

### VOITURE PERSONNELLE / MOTO



3 630 000

par rapport à 2009  
-8%

dont

soit

### URBAINS



850 000

par rapport à 2009  
+40%

### INTERURBAINS



120 000

par rapport à 2009  
+140%



## LES PARTS MODALES

### En 2009

### En 2025



VOITURE PERSONNELLE  
MOTO



VÉLO / MARCHE

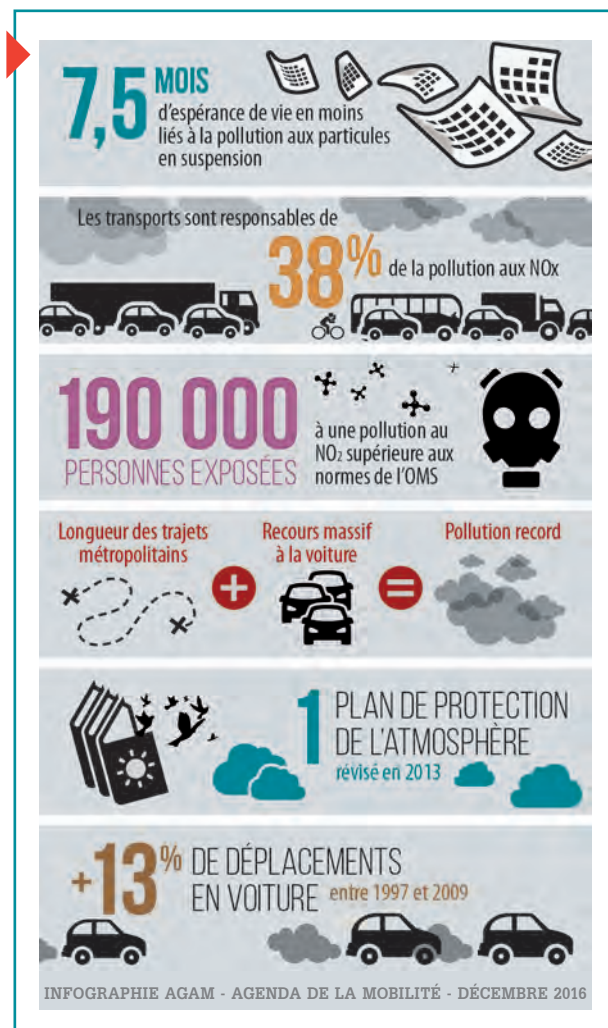


TRANSPORTS EN COMMUN



# EFFETS SUR LES FLUX ET L'ENVIRONNEMENT

L'Agenda, des actions pour moins de congestion et de pollution



## Des déplacements plus collectifs et plus actifs

### MAÎTRISE DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS

Les perspectives démographiques envisagées par les territoires dans les PDU se traduisent par une hausse de la population métropolitaine de +9,2% entre 2009 et 2025. La conjoncture et les analyses des évolutions récentes des pratiques de mobilité conduisent à envisager une légère baisse du nombre quotidien de déplacements par habitant. La hausse du nombre total de déplacements produits par la Métropole serait alors contenue à +8% entre 2009 et 2025.

### MARCHE ARRIÈRE POUR LA VOITURE

Les actions de l'Agenda permettront de faire baisser de 8% les déplacements individuels motorisés (voiture, moto) au profit des modes actifs et des transports en commun, soit une inversion de tendance fondamentale à l'échelle de la Métropole. Cette ambition ne sera crédible que si elle s'accompagne de stratégies

de développement coordonnées entre urbanisme et transport. Il ne s'agit pas d'empêcher les Métropolitains d'utiliser leur voiture, mais de leur permettre de se déplacer autrement, et de les y sensibiliser.

### LA MARCHÉ TOUJOURS, LE VÉLO ENFIN

Outre leur vertu environnementale, les biens nommés modes actifs revêtent aussi un enjeu sanitaire dans nos sociétés sédentarisées. Mode de déplacement de prédilection dans les centres urbains, le rôle et la pratique de la marche à pied doivent être renforcés, notamment en mettant le piéton au cœur des projets de requalification urbaine. Avec les infrastructures et les services envisagés par l'Agenda, le vélo, mode de transport trop souvent négligé et ô combien utile, devrait récupérer la place qui lui est due.

### TRANSPORTS EN COMMUN:

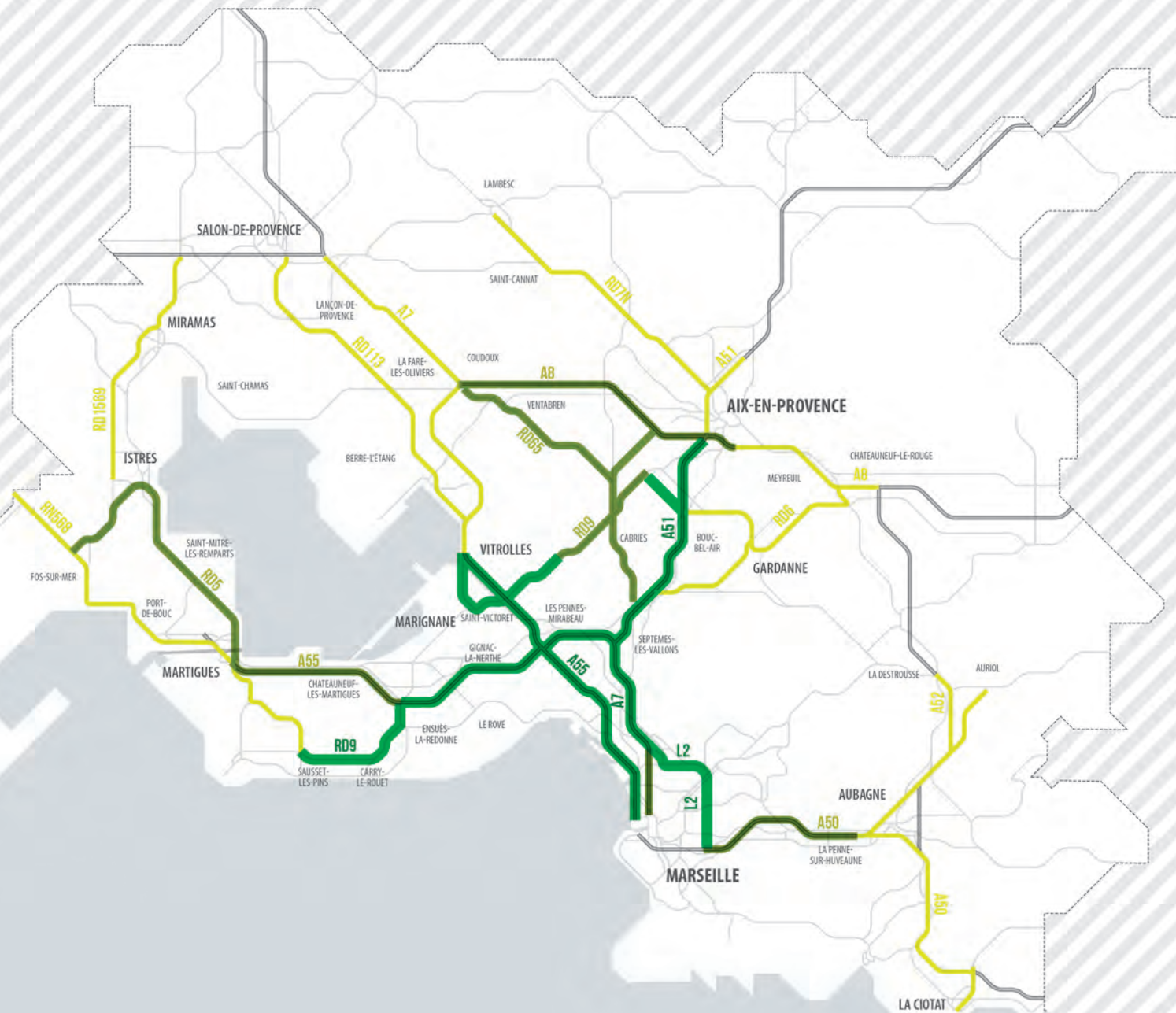
#### CAP SUR UN MILLION DE VOYAGES PAR JOUR

La politique de mobilité de la Métropole se donne comme objectif un report conséquent de certains déplacements, réalisés aujourd'hui en voiture ou en



# IMPACTS DES LIGNES PREMIUM SUR LES ÉMISSIONS NO<sub>x</sub>

Reçu au Contrôle de légalité le 23 décembre 2016

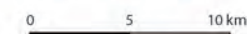


- Baisse significative  
-5% et au-delà
- Baisse modérée  
-2,5% et -5%
- Baisse faible  
-0,5% et -2,5%
- Impact nul ou non significatif

## BILAN GLOBAL ANNUEL



**AirPACA**  
QUALITÉ DE L'AIR



moto, sur les transports en commun, qu'il s'agisse de déplacements urbains ou de trajets interurbains. Au global l'évaluation des actions laisse bien envisager une augmentation de 50% des déplacements en transports en commun d'ici 2025.

## Un mix de solutions pour améliorer la qualité de l'air

Pour faire baisser significativement l'impact des transports sur la pollution atmosphérique, la solution miracle n'existe pas. En revanche, la combinaison de diverses actions d'initiatives publique et privée peut aboutir à une nette amélioration de la qualité de l'air et de la qualité de vie, sous réserve d'un engagement fort de la Métropole.

### LE RÉSEAU PREMIUM FAIT BAISSER LA POLLUTION SUR LES GRANDS AXES

Les 70 000 déplacements passés de la voiture au réseau Premium représentent une baisse globale d'environ 8% de la circulation sur les grands axes métropolitains, et une économie de 2,5 millions de kilomètres chaque jour. Cette baisse des flux individuels motorisés entraîne des baisses d'émissions polluantes sur les grands axes de la Métropole. Ces baisses sont d'autant plus fortes sur les tronçons les plus encombrés, au cœur de la Métropole, là où de nombreuses populations sont fortement exposées.

### DES CENTRES-VILLES TOUJOURS MIEUX AMÉNAGÉS

Le développement de réseaux de transports en commun performants vise également à réduire les déplacements individuels motorisés dans les zones urbaines de la Métropole. Accompagnés d'une requalification des espaces publics en faveur des modes actifs, de la mise en œuvre de zones apaisées, et d'actions de maîtrise du stationnement, ils participent d'un ensemble de mesures qui doivent rendre les cœurs de ville moins pollués et plus amènes, donc plus attractifs. Enfin, la restriction d'accès aux centres-villes à certaines catégories de véhicules reste une option à étudier dans le détail.

### UNE MEILLEURE RÉGULATION DU TRAFIC

L'Agenda prévoit la mise en œuvre d'un organe de gouvernance pour coordonner la gestion du réseau routier. Cette approche intégrée tendra à des systèmes de régulation coordonnés qui permettront une gestion optimisée du réseau et son adaptation à des épisodes de pics de pollution, par des interventions sur les vitesses maximales autorisées ou encore par des restrictions d'accès.

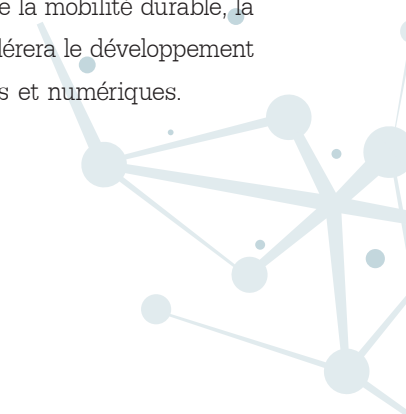
### PLUS DE VÉHICULES À FAIBLES ÉMISSIONS

Le renouvellement du parc automobile est un levier important pour réduire la pollution. Les nouvelles motorisations thermiques sont moins énergivores et li-

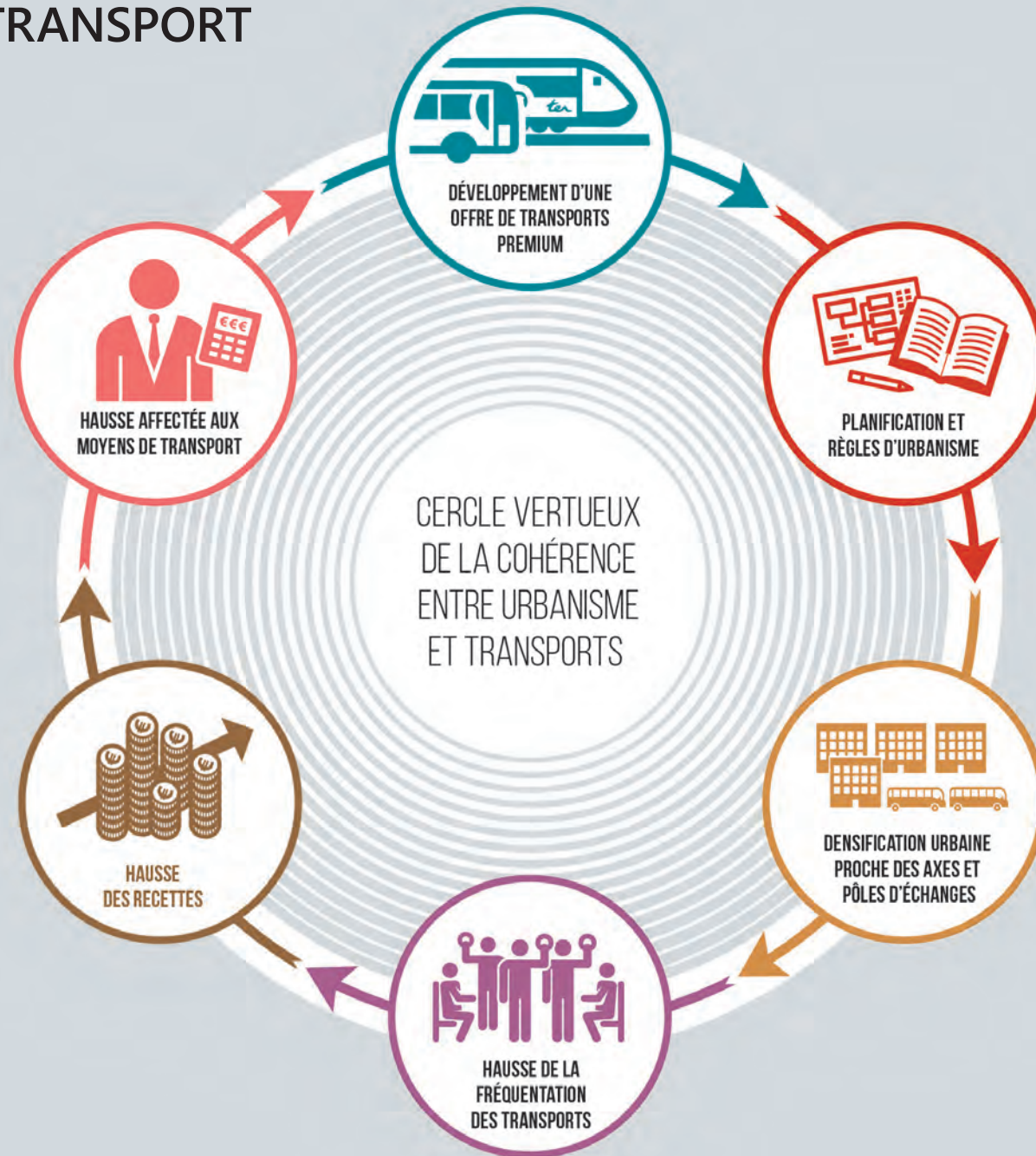
mitent les rejets polluants, tandis que les véhicules à faibles émissions sont désormais opérationnels. Mais les effets de l'arrivée sur le marché de ces nouveaux véhicules mettront un certain temps à devenir palpables car le parc automobile se renouvelle lentement.

### LA MOBILITÉ NUMÉRIQUE

Les possibilités sans cesse accrues offertes par le numérique changent peu à peu nos comportements de mobilité : guidage, calcul d'itinéraires, mise en réseau d'utilisateurs, données en temps réel... Hier le GPS, aujourd'hui le smartphone, demain la voiture autonome : les outils technologiques et numériques tendent à optimiser la mobilité en améliorant l'information aux usagers. Ils ont donc un rôle majeur à jouer dans l'optique d'une mobilité plus vertueuse. En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité durable, la Métropole encouragera et accélérera le développement des innovations technologiques et numériques.

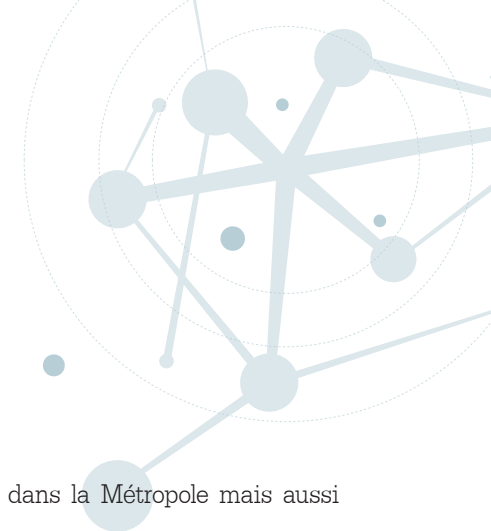


# COHÉRENCE ENTRE URBANISME ET TRANSPORT



# ENTRAÎNER LES POLITIQUES PUBLIQUES

Un nouveau modèle Mobilité – Développement



## PART D'UTILISATION DE LA VOITURE



## PART D'UTILISATION DE LA VOITURE POUR ALLER AU TRAVAIL



## POUR LES ACHATS QUOTIDIENS EN PETITS ET MOYENS COMMERCE



INFOGRAPHIE AGAM - AGENDA DE LA MOBILITÉ - DÉCEMBRE 2016

## Coordonner développement des transports et développement urbain

La forme du développement urbain et l'organisation des déplacements sont étroitement liées. Le principal générateur de trafic routier, c'est l'éparpillement de l'urbanisation.

L'histoire urbaine de la Métropole montre que la ville s'est déployée dans l'espace en relation avec les avantages d'accessibilité, procurés par un réseau routier et surtout autoroutier dense, performant et majoritairement gratuit.

Les résultats des enquêtes déplacements successives montrent que les temps moyens des déplacements en voiture stagnent, alors que les distances augmentent. Ce qui veut dire que les vitesses augmentent. Des distances plus importantes parcourues dans le même temps permettent aux espaces de logements, d'emplois, d'achats et de loisirs de s'éloigner les uns des autres. En l'absence d'une stratégie d'aménagement du territoire, le système routier accentue l'éparpillement

de l'urbanisation dans la Métropole mais aussi sur ses franges.

La hausse des trafics routiers n'a pas de raison de s'arrêter tant que cette évolution de l'organisation urbaine ne sera pas infléchie. La poursuite de l'étalement urbain, en matière d'habitat comme de zones d'activités ou commerciales, augmente les distances de déplacements et continue de produire du trafic routier, et les nuisances qui lui sont liées. Le niveau de trafic ne traduit pas qu'un niveau de satisfaction de besoins individuels mais aussi un type d'organisation de l'espace.

Certes, le choix du lieu de résidence n'est pas lié qu'à l'offre de transports collectifs, il dépend de nombreux autres facteurs parmi lesquels le modèle socio-culturel et les coûts paraissent dominants. Le premier varie selon l'âge, la composition du ménage et la catégorie sociale. Le second montre que les prix du logement et l'image d'un quartier ou d'un territoire continuent d'entretenir la périurbanisation. De plus, ces deux facteurs évoluent rapidement à l'image de la société alors qu'un réseau structurant de transports collectifs est



plus long à mettre en œuvre. C'est pourquoi l'Agenda propose la mise en place d'un nouveau système complet de mobilité adapté à la diversité urbaine de notre Métropole tout en préconisant que la question des déplacements soit l'un des fondements des politiques d'aménagement.

La forte croissance du trafic routier, en l'absence d'offre alternative à la voiture, n'est que la traduction de cette urbanisation du temps automobile. L'objet de toutes les actions contenues dans l'Agenda de la Mobilité est bien de mettre en place cette offre alternative adaptée à la configuration urbaine actuelle. Mais si l'étalement urbain se poursuit, il s'opposera à l'efficacité du nouveau réseau de transports métropolitain. On peut estimer ainsi que 17 années de poursuite de la périurbanisation à son rythme actuel pourraient annuler les effets de trois milliards d'euros d'investissements inscrits dans l'Agenda. Au contraire, la densification urbaine à proximité du réseau et particulièrement le long de ses axes forts et de ses pôles d'échanges peut l'alimenter, le rendre plus rentable par l'augmentation de la fréquentation et donc des recettes, et lui donner les moyens de poursuivre son développement.

Une fois partagée l'idée que, sur le fond, la problématique des déplacements est aussi une problématique d'aménagement de l'espace, alors c'est le mode de développement de la Métropole qui devient prioritaire pour améliorer durablement son accessibilité interne et externe.



### DEUX FAÇONS D'IMAGINER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET LES TRANSPORTS

Les outils pour traiter cette question seront le Projet Métropolitain, et sa traduction spatiale qu'est le schéma de cohérence territoriale mais aussi les politiques sectorielles comme le Programme Local de l'Habitat, les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux ou le Schéma de développement économique.

Il s'agit de faire converger l'ensemble des politiques de la Métropole et d'inscrire noir sur blanc dans ses documents de planification la préoccupation constante de la cohérence entre urbanisation et déplacements par :

- la densification et la valorisation urbaine le long des axes forts et des secteurs au voisinage des nœuds du système de transports et particulièrement les futurs pôles d'échanges ;
- une prise en compte prioritaire et préalable des besoins en transports collectifs dès la conception de nouvelles opérations d'aménagement, avec adaptation des voiries pour favoriser le passage et le retournement le cas échéant des véhicules de transports en commun ;

- le soin apporté à la qualité des espaces publics et des aménités urbaines favorisant la marche à pied et le vélo, avec notamment le maillage viaire pour favoriser l'accès aux arrêts de bus en vélo ou à pied ;
- l'inscription d'aires de stationnement dédié au covoiturage aux entrées de villes, à proximités des échangeurs autoroutiers ;
- le non développement de l'offre de transport collectif dans les secteurs d'habitat diffus, secteurs où seront privilégiés les modes individuels ou le covoiturage. Selon la même logique que pour l'assainissement collectif, il s'agirait de faire connaître aux habitants, les secteurs où l'offre de transports sera développée (secteurs déjà urbanisés ou autour des projets d'axes forts de transport) et ceux où, il est décidé de ne pas développer l'offre car ces secteurs ne s'y prêtent pas (trame viaire insuffisante, densité insuffisante).

## Les déplacements domicile-travail, une clé de la performance économique

L'activité économique historiquement implantée dans les centres-villes s'est progressivement décrochée dans les espaces résidentiels du périurbain et surtout dans des zones d'activités périphériques qui représentaient en 2011 un tiers des emplois de la Métropole. Cette réalité de l'éparpillement des déplacements domicile-travail, déterminants pour les autres déplacements d'une personne dans la journée, montre qu'une

offre alternative efficace à la voiture pour des déplacements du périurbain vers des zones d'activités périphériques sera difficile à mettre en œuvre.

Il n'en reste pas moins que les polarités, centres-villes principaux et secondaires, concentrent une majorité des emplois et des flux de personnes qui permettent une offre de transports collectifs efficace.

Il existe une prédominance de l'explication urbaine sur les choix de mobilité, quel que soit le territoire. La part de la voiture augmente des pôles les plus urbains aux villes moyennes pour devenir écrasante dans le périurbain puis les zones économiques périurbaines.

Parmi les principaux facteurs d'organisation de la mobilité, l'organisation territoriale joue un rôle structurant et primordial. En première approche, les communes de la Métropole peuvent être regroupées en quatre catégories :

- Marseille et Aix (hors Les Milles), pôles économiques historiques, mixtes, denses, bien équipés en transports collectifs. Plus d'un emploi sur deux y est localisé ;
- les communes structurantes, de 30 à 50 000 habitants (hors leurs grandes zones d'activités comme les Paluds) représentent les autres centralités historiques ;
- le tissu périurbain peu dense (en moyenne 16 habitants / hectare), à forte majorité résidentielle, mais comprenant aussi 100 000 emplois diffus ;
- les zones d'activités périphériques conçues autour d'une accessibilité en voiture et d'une large offre de stationnement.

Le poids de ces zones périphériques est majeur puisque qu'ils représentent 40 % des flux et 60% des kilomètres parcourus pour aller travailler.

Les entreprises sont donc un partenaire impératif de l'Agenda de la Mobilité pour diminuer la part de la voiture solo et inciter à l'usage de modes alternatifs, réduisant ainsi le stress et le temps perdu dans les embouteillages pour se rendre au travail. Elles le sont d'une part par les Plans de Déplacements Entreprises ou les Plans de Déplacements Interentreprises à produire ou améliorer, et d'autre part en tant que producteurs d'innovation dans le champ de la mobilité.

## Organiser des partenariats avec les acteurs économiques

L'obligation instaurée par la loi de réaliser un Plan de Déplacement Entreprise avant le 1er janvier 2018 pour toutes les entreprises de plus de 100 salariés va donner un nouvel essor à ces démarches. La Métropole s'y impliquera fortement en informant sur l'offre de mobilité existante comme sur la mise en place progressive du réseau MétroExpress. Elle apportera aussi une aide méthodologique pour l'élaboration de ces plans, la croissance du covoiturage et pour résoudre le problème de la distance entre les arrêts de transports collectifs et les entreprises, particulièrement prégnants dans les zones d'activités.

En matière d'innovation, on peut distinguer les nouveaux modes d'organisation du travail des nouvelles technologies appliquées au champ de la mobilité.

Dans la première catégorie, les entreprises ont déjà commencé à mettre en place des horaires décalés, des espaces de co-working ou plateformes de télétravail. L'aménagement de ces nouveaux lieux, au même titre que la croissance du e-commerce ou la dématérialisation des actes administratifs, peuvent amener à modifier les pratiques de déplacements et contribuer à décongestionner le trafic routier. Ces tiers lieux peuvent être implantés en tissu urbain ou dans les zones d'habitat diffus mais devraient privilégier les pôles d'échanges où se concentre l'accessibilité en transports collectifs. Ils peuvent concerner les transports en commun eux-mêmes (où l'accès à un réseau WIFI gratuit se généralise). Ces tiers lieux sont des réponses à une ambition souvent affichée mais difficile à systématiser : rapprocher lieu de travail et lieu de vie. Une autre solution est celle des horaires décalés pour éviter les heures de pointe. C'est une solution souple pour allonger les plages horaires de départ et d'arrivée dans l'entreprise. D'expérience, chacun peut constater que le trafic routier retrouve de la fluidité le mercredi par exemple. Une réduction même légère du nombre de véhicules sur les routes peut améliorer grandement la fluidité du trafic.

Dans la seconde catégorie, la création de nouveaux sites internet ou d'applications mobiles pour les smartphones modifie à la fois les pratiques de mobi-

lité en permettant de supprimer des déplacements et l'usage des réseaux de transports par une information en temps réel sur la circulation du métro ou des bus. Ces nouveaux outils peuvent même modifier l'offre de transport en étant conçus pour favoriser le covoiturage ou les taxis collectifs.

Ces innovations en matière de mobilité peuvent apporter des solutions très utiles à notre territoire en attendant de combler le retard en matière d'infrastructures. Elles peuvent aussi constituer un levier de développement économique. C'est pourquoi, la Métropole aidera la création d'un Fab Lab de la mobilité (contraction de « fabrication laboratory » signifiant laboratoire de fabrication), destiné à faire émerger de nouvelles solutions en matière de mobilité.

Si les déplacements liés au travail sont primordiaux parce qu'ils génèrent les heures de pointe et structurent les déplacements des actifs qui représentent la moitié des habitants, ils ne représentent néanmoins qu'environ un tiers de l'ensemble des déplacements.

## Une part croissante des déplacements liée au commerce et aux loisirs

Les déplacements liés au commerce et aux loisirs sont en forte augmentation. Une analyse analogue à celle effectuée ci-dessus en matière d'emploi montre que les commerces, cinémas ou salles de sport implantées en ville font naturellement plus l'objet de déplacements

à pied ou en bus que les zones commerciales et de loisirs périphériques où l'on se rend quasi exclusivement en voiture. Si l'Agenda de la Mobilité prend en compte la desserte de ces grandes zones existantes comme Les Paluds à Aubagne ou anticipe la création d'un grand équipement comme « l'Arena » à Aix, directement desservi par le nouveau réseau, il appelle aussi une prise en compte des déplacements dans la réflexion sur le devenir de l'armature commerciale de la Métropole, intégrant notamment les besoins en logistique urbaine liés à la croissance de l'e-commerce ou la multiplication des regroupements de commerces de proximité dans le périurbain.

## Les étudiants se passent plus volontiers de la voiture

Les enquêtes récentes montrent que les conditions de vie sont devenues un critère aussi important que la qualité des enseignements dans le choix d'un territoire pour réaliser ses études. La qualité des réseaux de transports est un facteur pour attirer plus d'étudiants. Et ce d'autant plus que les étudiants sont plus enclins à utiliser les transports collectifs que le reste de la population et représentent pour exemple la moitié des usagers de la ligne de car Aix-Marseille au premier semestre 2016.

## Prendre en compte l'accueil des touristes

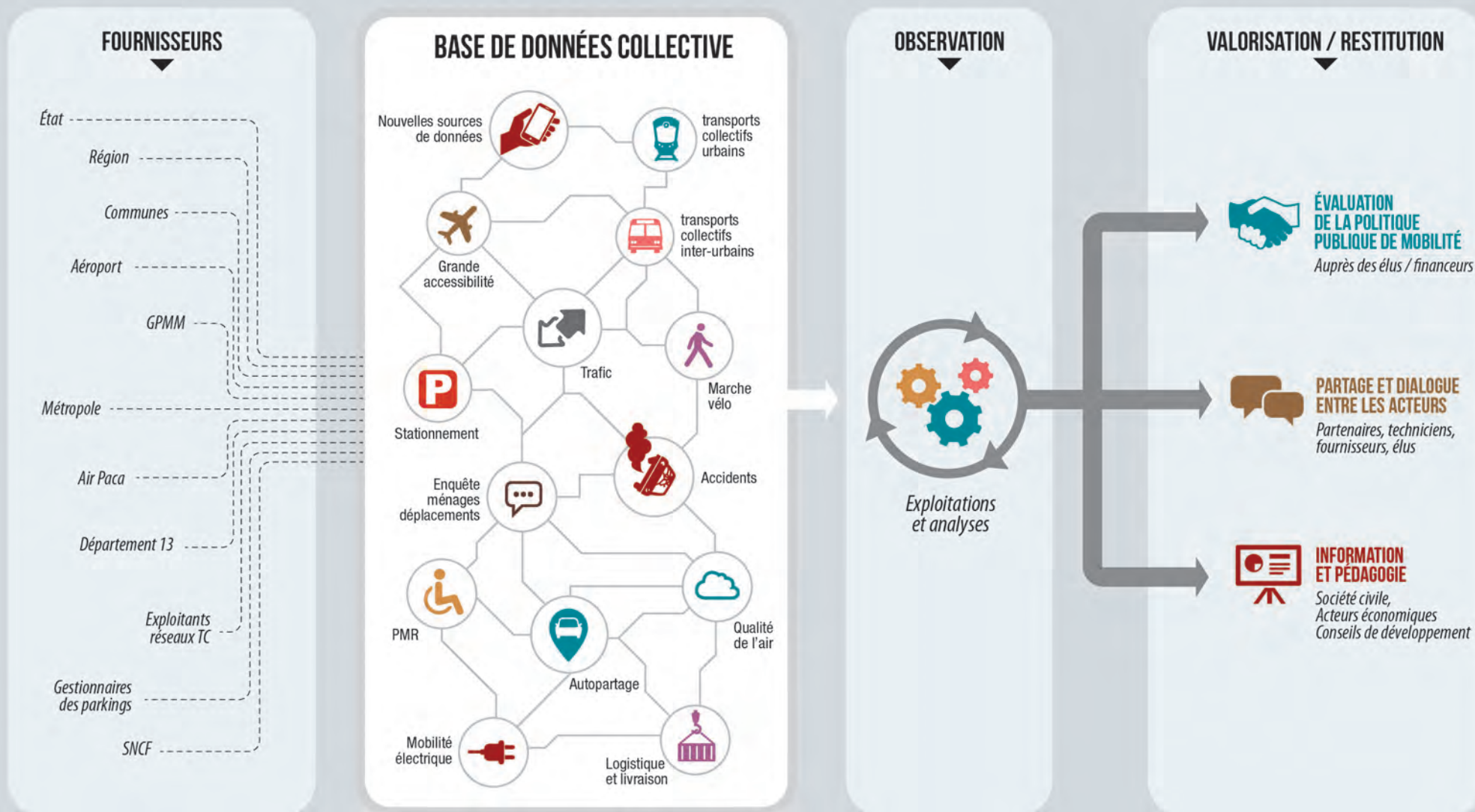
On estime que le nombre de touristes présents chaque jour dans la Métropole varie de 80 000 en hiver à 180 000 en été. Leurs dépenses en matière de transports sont de 9 euros par personne et par jour et 35% d'entre eux arrivent en avion ou en train.

Ils constituent un autre public auquel l'Agenda portera une attention particulière en prenant en compte la desserte des sites touristiques hors les centres-villes comme le parc des Calanques ou la montagne Sainte-Victoire et en développant une information et une offre tarifaire particulièrement adaptée aux touristes (exemple du pass découverte alliant billet d'entrée de lieux ou monuments et titre de transport) et disponible aux portes d'entrées de la Métropole. Plus généralement la nouvelle offre de transports et particulièrement ses aspects innovants peuvent devenir un outil de marketing territorial.



« LE TRAIN DE LA CÔTE BLEUE », UNE BALADE PITTORESQUE ET SPECTACULAIRE

# UNE MISSION CLÉ DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE



# OBSERVATION, ÉVALUATION ET ANTICIPATION

Suivre et partager la mise en œuvre de l'Agenda



## DE NOUVELLES PERSPECTIVES

Le partage et le suivi des données de mobilité constituent des leviers majeurs pour améliorer la compréhension collective des usages, des besoins, et orienter la politique de mobilité.

De multiples outils existent pour appréhender la réalité des déplacements sur le territoire : l'Enquête Ménages Déplacements (EMD), et les différentes données de mobilités disponibles, dont certaines sont déjà suivies dans le cadre de l'Observatoire des Mobilités du Territoire Marseille-Provence.

Les données de mobilité ont de spécifique le fait d'être particulièrement nombreuses, éparses et hétérogènes, et donc difficiles à mobiliser.

De nouveaux outils numériques et de nouvelles sources de données (téléphonie mobiles, GPS) émergent désormais et bouleversent peu à peu la manière de concevoir l'observation des mobilités.

## Un suivi solide et partagé

Les acteurs du territoire (économiques, institutionnels, habitants) et les décideurs politiques auront plus que jamais besoin de repères et d'outils pour appréhender les dynamiques en cours et les besoins spécifiques sur un territoire élargi, et orienter au mieux leurs choix. La définition d'une stratégie innovante d'observation et de suivi des mobilités sera donc un enjeu majeur pour mener à bien la mise en œuvre de la politique de mobilité définie par la Métropole.

## De nouveaux moyens et outils

### UN MODÈLE MULTIMODAL

La Métropole se dotera d'un outil partenarial de modélisation des déplacements sur son territoire. Il s'agira à la fois d'accompagner la définition des projets de développement, d'aménagement et de transport du territoire (prévisions de trafic et estimation de la future demande de déplacements), et de permettre l'évaluation des projets réalisés. Un marché spécifique sera lancé dès 2017 pour la création du modèle.

### UNE NOUVELLE EMD

L'Enquête Ménages Déplacements (EMD) constitue l'outil de référence des collectivités pour apprécier la réalité de la mobilité locale, en mesurer les évolutions, et éclairer les décisions des politiques d'aménagement. La dernière date de 2009 ; la nécessité de sa mise à jour se fait d'ores et déjà ressentir.

Le lancement d'une nouvelle EMD sera donc une priorité de la Métropole. Le travail de mise à jour de cette enquête d'envergure sera engagé en 2019, en lien avec les partenaires concernés (État, Région, CEREMA, agences d'urbanisme...).

### DE NOUVELLES DONNÉES À EXPLORER

Le développement des objets connectés donne accès à de nouvelles données de mobilité, qui s'affranchissent des limites administratives et des contraintes de production. C'est le cas des données de téléphonie mobile dont l'exploitation permet d'améliorer la connaissance des flux, ou encore des données GPS qui permettent d'avoir une vision en temps réel des conditions de circulation et de congestion sur les réseaux.



Leur mobilisation pourrait permettre de pallier le manque de données sur certaines thématiques et certains territoires. La Métropole en testera la pertinence via l'acquisition et l'exploration de bases de données.

## Associer l'ensemble des acteurs au suivi de l'Agenda

Au vu de l'envergure de la politique à porter sur le territoire, et de l'ampleur des investissements nécessaires, l'association de tous les acteurs au projet sera indispensable. Il s'agira d'informer largement (la société civile, les acteurs économiques, associatifs, les élus) de l'avancement de la mise en œuvre de l'Agenda, et d'en partager les résultats et impacts sur le territoire.

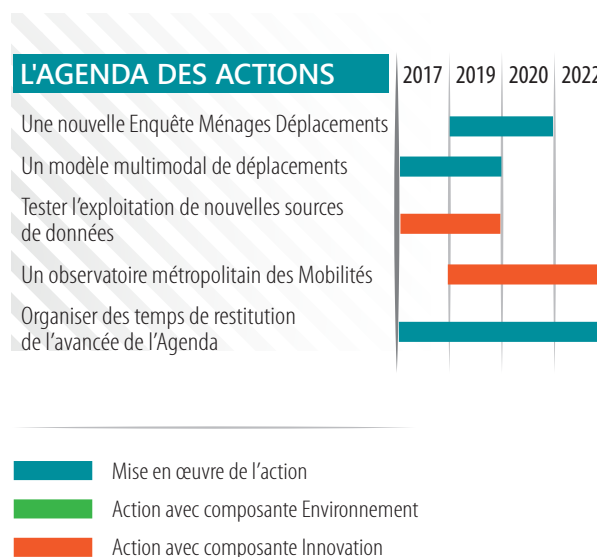
### UN OBSERVATOIRE MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS

Dès 2017, la Métropole engagera la construction d'un observatoire partenarial des Mobilités sur son territoire. Ce cadre d'échanges et de partage privilégié autour des questions de mobilité sera basé sur l'utilisation des nouvelles technologies, et conçu en lien avec l'Agence de Mobilité métropolitaine. Il permettra d'alimenter le suivi de l'Agenda et l'évaluation des projets réalisés. Son animation sera confiée aux agences d'urbanisme en lien avec la Métropole et les partenaires concernés.

### PARTAGER LARGEMENT LES RÉSULTATS ET AVANCÉES DE L'AGENDA

En parallèle de l'Observatoire, des temps réguliers de partage des avancées de l'Agenda avec les publics concernés seront nécessaires : les élus lors de la Conférence des maires, la société civile dans le cadre des Conseils de Développement.

Des « focus group » seront aussi organisés pour évaluer l'adéquation d'un certain nombre d'actions avec les besoins des habitants, et identifier les pistes d'amélioration possibles. Ils rassembleront un panel de clients « cibles », sélectionnés selon la nature de l'action traitée. Cette méthode d'intervention participative est pleinement intégrée dans la stratégie de marketing précédemment développée.



### DOCUMENTS SUPPORTS

- ▶ Plan des Déplacements Urbains du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, 2006
- ▶ Plan des Déplacements Urbains d'Agglopolé Provence, 2009
- ▶ Plan des Déplacements Urbains de Marseille-Provence-Métropole, 2013
- ▶ Plan des Déplacements Urbains du Pays d'Aix, 2015
- ▶ Projet de Plan des Déplacements Urbains du SMGETU, 2015
- ▶ Contrat de Plan État-Région et avenants, 2016
- ▶ Livre Blanc des Transports métropolitains, 2015
- ▶ Enquête Ménages Déplacements, Cete Méditerranée, 2011
- ▶ Collection FOCUS, Agam, 2012
- ▶ Métropole Pratique : Mobilité, Agam, 2016
- ▶ Faire Métropole, AUPA, tomes 1 et 2, 2015 et 2016
- ▶ Cahier d'experts Mobilité, Top 20, CCIMP, 2010
- ▶ Aix-Marseille-Provence 2030, CCIMP, 2015
- ▶ 23 priorités métropolitaines, Conseils de développement, 2015

▶ Ces documents sont téléchargeables sur les sites de l'Agam et de l'Aupa



[www.agam.org](http://www.agam.org)



[www.aupa.fr](http://www.aupa.fr)

▶ Les études de la LN PCA sont disponibles sur [www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr)





Reçu au Contrôle de légalité le 23 décembre 2016

**MÉTROPOLE  
AIX-MARSEILLE  
PROVENCE**

DOCUMENT RÉALISÉ AVEC

**agam**  
AGENCE D'URBANISME  
DE L'AGGLOMÉRATION  
AUXILIARISÉE

&

**aupa**  
Agence d'Urbanisme, Projets & Développement