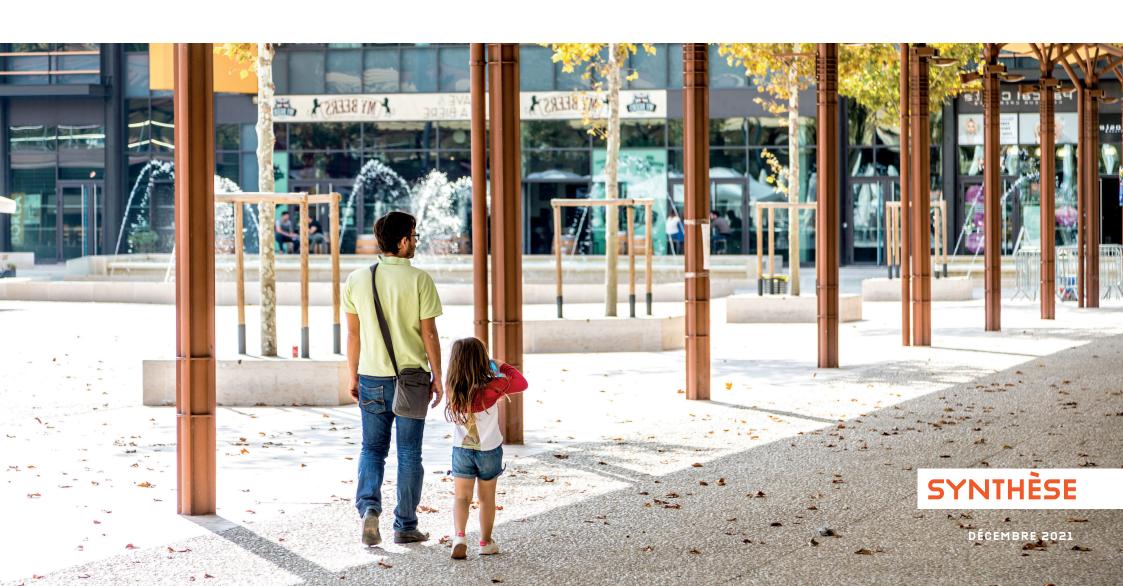


Plan de mobilité 2020/2030

DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE





SOMMAIRE

LA CONCERTATION	3
LA MÉTHODE D'ÉLABORATION	4
L'ÉTAT DES LIEUX	4
LA STRATÉGIE	6
LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS	6
SEPT LEVIERS À ACTIONNER	9
UN SYSTÈME VÉLO GLOBAL	10
UN SYSTÈME DE TRANSPORT PERFORMANT	12
UN SYSTÈME ROUTIER RÉINVENTÉ, INNOVANT, EFFICACE ET DURABLE	18
SCHÉMA DE LA LOGISTIQUE MULTIMODALE	19
UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX	
DES ESPACES PUBLICS PARTAGÉS ET ATTRACTIFS	24
DES SERVICES DE MOBILITÉ AGILES ET ACCESSIBLES	26
SE DONNER LES MOYENS DE RÉUSSIR	27
LES DÉCLINAISONS THÉMATIQUES	28
LE BASSIN DE MARSEILLE	30
LE BASSIN D'AIX-EN-PROVENCE	32
LE BASSIN SUD-EST	34
LE BASSIN DE L'EST ÉTANG DE BERRE	36
LE BASSIN DE L'OUEST ETANG DE BERRE	38
LE BASSIN NORD OUEST	40
L'ÉVALUATION	42
DES BESOINS DE FINANCEMENT IMPORTANTS	44





Compétente en matière de mobilité, elle organise les déplacements sur le territoire métropolitain en relevant le défi d'une mobilité adaptée à un territoire multipolaire aux densités contrastées, en visant une meilleure cohérence entre transport et développement urbain, tout en faisant face à l'enjeu environnemental lié aux déplacements des métropolitains.

Les axes stratégiques du Plan de Mobilité s'inscrivent dans l'élargissement des politiques publiques au-delà des seuls transports publics, dans la logique de la Loi d'Orientation des Mobilités en :

- + intégrant l'ensemble des modes de déplacements et des offres de services, en favorisant les modes alternatifs à la voiture solo:
- + coordonnant Urbanisme et Déplacement, développement urbain et offre de transport, tout en tenant compte de la densité;
- + organisant la lutte contre les pollutions et le changement climatique, en favorisant les modes de transports "propres", innovants, et la transition énergétique.

UNE STRATÉGIE COHÉRENTE DE DÉVELOPPEMENT

Le Plan de Mobilité constitue une première phase, à l'horizon 2030, d'une vision stratégique à plus long terme (2050), appuyée sur la Ligne Nouvelle PCA et une armature ferroviaire à Haut Niveau de Service détaillée page 6.

Au-delà des implications directes d'une mobilité renforcée et facilitée, cet engagement structurant pour le devenir du territoire est en interaction forte avec l'ensemble des autres politiques métropolitaines dont il dépend et auxquelles il va concourir: pas de réduction forte de la voiture sans changement de modèle d'urbanisme, pas d'amélioration de la qualité de l'air sans développement des transports en commun et des modes actifs.

Le premier Plan de Mobilité de la Métropole est l'outil qui formalise une réponse à ces enjeux stratégiques et planifie la mobilité métropolitaine des personnes et des marchandises sur une période de dix ans. Il s'appuie sur le Projet Métropolitain, et est en cohérence avec les travaux en cours du Scot ainsi que ceux des PLUI.

LA MÉTHODE D'ÉLABORATION

La nature multipolaire et la très grande taille d'Aix-Marseille-Provence nécessitent une méthodologie de construction du projet à différents niveaux: la stratégie, la priorisation, la cohérence d'échelle métropolitaine, la proximité, la subsidiarité, l'appropriation par les habitants ou les communes à une échelle locale. Ainsi, les enjeux stratégiques, les objectifs, et les leviers d'action ont été co-élaborés et partagés, à partir d'une stratégie, des politiques d'aménagement des différents territoires, des orientations du SRADDET, et des ateliers techniques de concertation. Une concertation préalable des publics et des communes a pu ainsi proposer une vision territorialisée permettant de mieux com prendre les enjeux métropolitains et locaux.

L'APPROCHE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

En complément d'une approche classique par mode, l'élaboration du Plan de Mobilité a particulièrement tenu compte des spécificités territoriales de la Métropole. Ainsi, l'approche territorialisée a reposé sur une vision du territoire découpé en 6 bassins de mobilité, puis en 25 bassins de proximité afin d'adapter et décliner les actions de déplacements aux échelles de l'agglomération (bus, transports à haut niveau de service (THNS)) ou à l'échelle locale (marche, vélos)".

Pour parfaire cette approche, les communes de taille et d'enjeux similaires ont été regroupées :

- + les centres d'Aix-en-Provence et de Marseille ;
- + la périphérie de Marseille;
- + les dix villes moyennes de plus de 20000 habitants "(Aubagne, Martigues, Salon-de-Provence, Istres, Marignane, Vitrolles, La Ciotat, Miramas, Gardanne, Pertuis) "
- + les villes et villages.



LA CONCERTATION

La concertation a été conduite tout au long de la procédure, grâce à une mobilisation progressive des professionnels, des élus puis du public, organisée autour de 4 grandes étapes:

- + la mobilisation des techniciens des personnes publiques concernées (initiée en 2018);
- + l'ouverture de la concertation publique à l'occasion d'une conférence métropolitaine le 5 décembre 2018;
- + 19 ateliers répartis sur l'ensemble de la Métropole entre février et mai 2019 réunissant 520 personnes, autour de l'état des lieux, des enjeux, puis sur les propositions d'actions territorialisées;
- + le registre numérique de concertation a été consulté par 17000 visiteurs, et a permis la diffusion de deux questionnaires renseignés par 3000 personnes.

Ce processus a favorisé l'évolution du projet tout au long de sa construction en associant les élus et les techniciens et en intégrant les attentes du public.

Les communes et les équipes en charge des PLUi ont pu vérifier la compatibilité des orientations et des projets de développement communaux avec le projet de mobilité présenté. Les productions issues de cette approche méthodologique ont contribué à une vision de l'action métropolitaine sur la période 2020-2030.

L'ÉTAT DES LIEUX

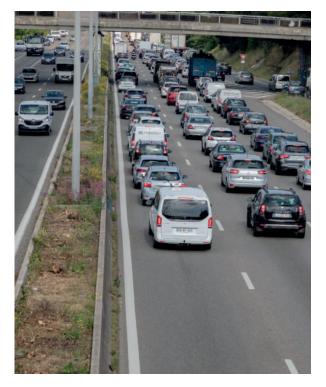
Aix-Marseille-Provence est une métropole jeune, dotée d'un territoire riche de 92 communes et 3148km². La mobilité est un enjeu majeur pour l'ensemble des habitants et visiteurs de la Métropole, du point de vue de la qualité de vie et de la santé, de la lutte contre les pollutions et le changement climatique, de la transition énergétique, de l'attractivité du territoire.

1,9 million d'habitants réalisent chaque jour 6,5 millions de déplacements pour accéder au travail, à l'école ou l'université, ou profiter des espaces naturels et touristiques, dans un territoire atypique par sa superficie et exceptionnel par la force de son relief et ses 255 km de littoral remarquables.

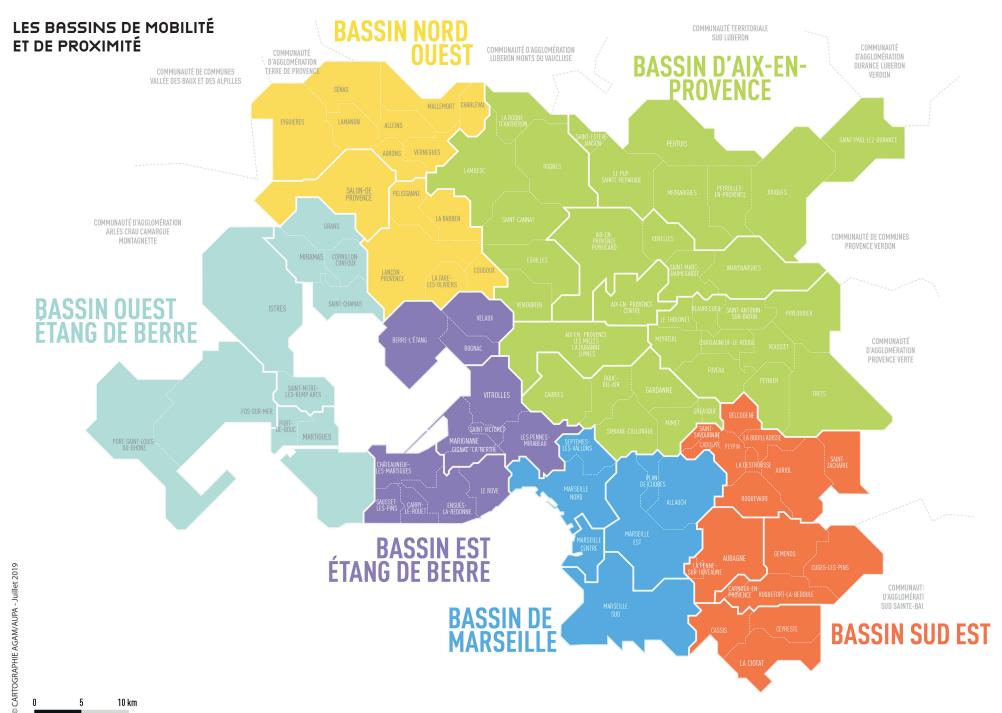
Les impacts d'une métropole routière caractéristiques du territoire ont favorisé un développement urbain résidentiel et économique autour d'un réseau routier et autoroutier, partout où le relief le permettait, générant des centralités multiples et des déplacements tous azimuts, favorisant l'usage de la voiture. De plus, sa position de 1er port de France confère à la logistique un poids important (12 % des flux).

Par conséquent, la mobilité actuelle repose essentiellement sur la voiture, avec plus d'un déplacement sur deux en voiture occupée par une seule personne, ce qui occasionne une forte saturation des réseaux routiers et génère une importante pollution. Elle génère des nuisances environnementales, contribue au réchauffement climatique et à l'encombrement de l'espace public par les voitures, deux-roues motorisés et poids lourds.

Ainsi 71000 habitants de la Métropole sont exposés à des dépassements de seuils règlementaires de pollution atmosphérique. Chaque pic du prix du carburant impacte fortement le budget de nombreux ménages.









LA STRATÉGIE

La stratégie du Plan de Mobilité est une première étape d'un projet de mobilité métropolitain à plus long terme, qui est conditionné par des éléments structurants tels que la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence-Alpes- Côte d'Azur (LNPCA) et la gare souterraine de Marseille- Saint-Charles au-delà de 2030.

En effet à l'horizon 2050, la Métropole Aix-Marseille Provence ambitionne de développer un système de mobilité répondant à la diversité des besoins des habitants d'un territoire multipolaire.

- + Le réseau ferroviaire aura été modernisé afin d'offrir un service de type «RER métropolitain». Il constituera l'armature structurante du réseau de transports en commun, permettant d'accéder aux différentes polarités métropolitaines;
- + Les autoroutes auront été configurées pour faciliter la multimodalité du réseau avec le développement des transports collectifs performants et l'usage collectif de la voiture;
- + Un réseau de pistes cyclables interconnectées et sécurisées maillera le territoire pour desservir des pôles d'échanges multimodaux connectés au système global de mobilité. Les centres-villes auront été réinvestis par les piétons et les autres modes actifs;
- + Le système de la mobilité métropolitain mettra à disposition des habitants, visiteurs et entreprises, un service global, constitué d'offres publiques et privées intégrées.

Ce système global est donc pensé dans une logique évolutive, pour intégrer les possibilités offertes par les innovations technologiques et sociétales (véhicules auto-nomes et/ou électriques et connectés...).

LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS

La stratégie du Plan de Mobilité s'articule autour de 4 enjeux stratégiques, 17 objectifs, et 110 actions regroupées en 7 leviers constituant le cœur du projet.

L'état des lieux et la concertation publique préalable ont fait émerger quatre enjeux majeurs : une Métropole attractive, fluide et accessible à tous, au caractère multipolaire et aux densités contrastées, dotée d'une combinaison de modes de déplacement, pour un cadre de vie remarquable et respirable.

Pour y répondre, la Métropole se fixe des objectifs stratégiques ambitieux de changement des conditions de mobilité à l'horizon 2030. Ils s'inscrivent dans le cadre des objectifs réglementaires de compatibilité avec le SRADDET, le Plan Climat Air Énergie métropolitain et le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère), en cohérence avec l'ensemble des stratégies de développement de la Métropole (Projet Métropolitain, projet de SCoT métropolitain Agenda du Développement économique).

Pour chaque enjeu, les objectifs du Plan de Mobilité sont précisés ci-dessous. Ils s'entendent à l'horizon 2030 et concernent la mobilité de toutes les personnes et marchandises à l'intérieur du périmètre de la Métropole, à l'exception des secteurs maritime et aérien.



LA STRATÉGIE

4 ENJEUX ET 17 OBJECTIFS

OBJ. 1 UNE MOBILITÉ ADAPTÉE À LA TAILLE DES COMMUNES

OBJ. 2 UNE MOBILITÉ ADAPTÉE AUX PÔLES STRATÉGIQUES

OBJ. 3 AMÉLIORER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

ENITRE 2012 ET 2020

- NOW DE GOZ À EFECT DE CEPPI
- > DOY DE CONCOMMOTION D'ÉNIEDGE

OBJ. 4 AMÉLIORER LA SANTÉ PUBLIQUE

ENTRE 2012 ET 2030

- > -75% D'OXYDES D'AZOTE
- VIITY DE PODTICUI EC PMIO
- TEN DE PORTIONES PAR
- > -37% DE COMPOSÉS ORGANIQUE
- > -37% DE COMPOSES ORGANIQUES VOLATILES

OBJ. 5 LIMITER L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

UNE MÉTROPOLE POLYCENTRIQUE AUX DENSITÉS CONTRASTÉES UNE COMBINAISON
DE MODES DE
DÉPLACEMENT

UN CADRE DE VIE REMARQUABLE ET RESPIRABLE UNE MÉTROPOLE
ATTRACTIVE,
FLUIDE ET
ACCESSIBLE
À TOUS

OBJ. 6 RELIER EFFICACEMENT LES POLES URBAINS

OBJ. 8 L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE AUX PORTES D'ENTRÉE OBJ. 17 UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

OBJ. 16 CONNECTER LES MODES

OBJ. 15 +50% D'USAGE DES TC

OBJ. 14 7% DES DÉPLACEMENTS À VÉLO

OBJ. 13 LA MARCHE, LE MODE DES COURTES DISTANCES

OBJ. 12 PARTAGER

OBJ. 11 PLUS DE PERSONNES PAR VOITURE

OBJ. 10 MOINS 15% DE DÉPLACEMENTS EN VOITURE OU MOTO

OBJ. 7 FACILITER L'ACCÈS AUX PÔLES LOGISTIQUES ET LE REPORT MODAL

OBJ. 9 LE DROIT À LA MOBILITÉ



UNE MÉTROPOLE ATTRACTIVE, FLUIDE ET ACCESSIBLE À TOUS

Le Plan de Mobilité tient compte des ambitions d'aménagement des territoires, en rendant facilement accessibles les pôles urbains, économiques et universitaires ainsi que les portes d'entrée, depuis les différents bassins de mobilité grâce à un rabattement efficace vers les pôles d'échanges multimodaux. Cet enjeu vise à réduire les temps de déplacement en stabilisant, voire en réduisant, la saturation routière dans un contexte de développement urbain et économique. Il vise à faciliter l'accès aux grands pôles logistiques métropolitains et à favoriser le report modal. Il cherche enfin à garantir un droit à la mobilité pour tous, à diminuer la part du budget des ménages consacrée à la mobilité et à permettre l'accessibilité aux transports collectifs depuis toutes les communes de la Métropole.

UNE MÉTROPOLE POLYCENTRIQUE AUX DENSITÉS CONTRASTÉES

Le Plan de Mobilité propose le développement d'un système de mobilité en 2030 adapté aux spécificités de chacun de ses territoires, afin que chaque Métropolitain dispose d'une solution de mobilité intermodale susceptible de représenter une alternative sérieuse à la voiture. Ce système a pour ambition de desservir plus de 90% des habitants, la grande majorité des quartiers de la politique de la ville ainsi que les principaux pôles d'emplois et universitaires.

UNE COMBINAISON DE MODES DE DÉPLACEMENT

Un objectif majeur du Plan de Mobilité est de diminuer de 15 points la part modale des modes véhicules motorisés (voiture et moto), soit 44 % en 2030, par rapport à 57 % en 2017. Parmi les déplacements encore réalisés en voiture, plus de la moitié devra l'être avec deux personnes ou plus par véhicule et réduire ainsi la part des auto-solistes à 46 % des utilisateurs de la voiture.

Pour cela, l'enjeu consiste à mettre en œuvre une combinaison de modes de déplacement accessibles à tous. Pour ce faire, l'espace public sera partagé et apaisé, en faveur du piéton, la marche sera la solution à privilégier pour les déplacements de courtes distances (53 % des déplacements font moins de 3km), aux côtés du vélo et des autres engins de déplacement personnels (EDP) tels que les trottinettes, hoverboards, ... Le Plan de Mobilité propose de faire du vélo un mode de déplacement du quotidien pour les courtes et moyennes distances et a pour objectif de multiplier par sept la part modale vélo. Il est facteur d'amélioration de la santé publique en favorisant l'activité physique.

Pour les déplacements de moyennes et longues distances, un réseau de transports à haut niveau de service et des pôles d'échanges multimodaux interconnectés permettront de diversifier les solutions de mobilité pour offrir à chaque Métropolitain au moins un service alternatif à la voiture. Le Plan de Mobilité vise une augmentation de 50 % de la fréquentation des transports collectifs à l'échelle de la Métropole.

UN CADRE DE VIE REMARQUABLE ET RESPIRABLE

Afin de contribuer à la lutte contre le changement climatique, le Plan de Mobilité vise une réduction de 28% des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et de 29% de la consommation d'énergie finale (base 2012). Pour réduire les impacts négatifs de la mobilité sur la santé il convient de diminuer les émissions de particules fines de 55% pour les PM 2.5 de 47% pour les PM10 et de 75% pour les Oxydes d'Azote (base 2012). La diminution des émissions polluantes s'appuiera sur une diminution de la circulation automobile de 14%, un fort développement de la motorisation propre (10% en 2030), le télétravail et le covoiturage. Ces objectifs permettront également de diminuer la population exposée au bruit.

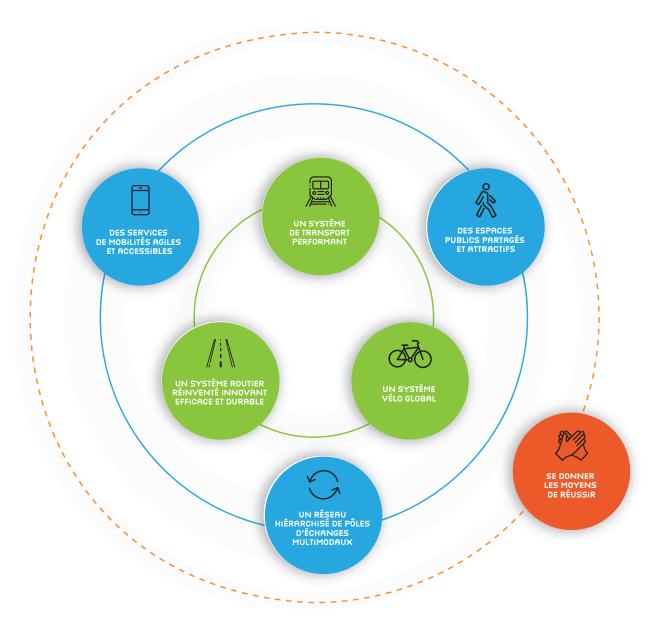
Ces objectifs environnementaux ont été étudiés et évalués concomitamment à la réalisation du Plan Climat Air Énergie de la Métropole. Ils sont compatibles avec les objectifs du SRADDET, du PPA et du PCAEM, et reprennent la valeur la plus ambitieuse de ces documents (hors GES). L'objectif de diminution des gaz à effet de Serre se base sur la Stratégie Nationale Bas Carbone 2020-2025. Elle prend en effet en compte «les dépassements des parts annuelles indicatives 2015 à 2018 du budget Carbone», pour viser «une réduction de 28% des émissions du secteur en 2030 par rapport à 2015».



SEPT LEVIERS À ACTIONNER

Ainsi, la Métropole développe un champ d'action afin de mettre en œuvre un système de mobilité global, adapté aux spécificités du territoire. Il s'organise à travers sept leviers d'actions. Changer durablement les pratiques de mobilité nécessite d'actionner tous les leviers disponibles. Ils interagissent entre eux. Chaque levier décrit une stratégie générale, puis un ensemble d'actions d'échelle métropolitaine:

- + trois leviers correspondent aux systèmes modaux: un système vélo global, un système de transport performant et un système routier réinventé intégrant notamment les actions en faveur des véhicules propres, et la grande logistique;
- + trois leviers font le lien entre les systèmes et favorisent l'intermodalité: un réseau hiérarchisé de pôle d'échanges multimodaux comprenant les mesures favorisant la cohérence entre l'urbanisme et les transports, des espaces publics partagés et attractifs qui intègrent la politique du stationnement et la logistique urbaine et des services de mobilité agiles et accessibles:
- + le 7^e levier «se donner les moyens de réussir» décrit l'organisation que la Métropole propose pour la mise en œuvre du Plan de Mobilité.





UN SYSTÈME VÉLO GLOBAL

Le premier Plan de Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence affirme le vélo comme mode de déplacement du quotidien pour les courtes et moyennes distances. Pour atteindre l'objectif de 7% de part modale il est nécessaire d'enclencher des actions fortes pour convaincre les Métropolitains de pédaler. La Métropole prévoit un ensemble d'actions cohérent pour bâtir un véritable système vélo global composé de deux volets; un réseau cyclable maillé et sécurisé et des services pour faciliter son usage.

UN RÉSEAU CYCLABLE MAILLÉ ET SÉCURISÉ

Un premier champ d'action consiste à sécuriser des itinéraires continus sur les principaux axes. Pour cela, 500 km d'axes structurants seront aménagés, principalement sous forme de pistes cyclables protégées. Ce réseau est conçu pour relier les pôles urbains aux pôles d'échanges multimodaux et aux pôles d'emploi. Plutôt destiné aux déplacements du quotidien, il est complété par un réseau de 200 km à vocation de loisirs et de tourisme, basé en grande partie sur les réseaux de Véloroutes et voies vertes. Ce maillage principal sera enrichi par un réseau de 500 km d'axes secondaires permettant notamment la desserte des équipements de proximité.

Au total, le Plan de Mobilité programme 1200 km d'aménagements structurants et secondaires.

DES SERVICES POUR FACILITER L'USAGE

Le second champ d'action porte sur les services dédiés au vélo et comporte notamment la création de 50 000 places de stationnement, sous forme de boxes sécurisés à proximité des équipements publics ou d'arceaux sur l'espace public.

En complément, la Métropole encourage l'accès au vélo à travers plusieurs services :

- + le développement de la location courte ou longue durée, en intégrant ces services sur sa future plateforme de la mobilité:
- + l'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique;
- + l'usage conjugué du vélo et des transports en commun;
- + la communication, la formation et la sensibilisation des habitants à travers des événements ou des dispositifs tels que l'apprentissage de l'écomobilité scolaire.

Le niveau d'ambition de ces deux actions a été calibré sur la base d'une comparaison avec d'autres métropoles ayant déjà fortement développé l'usage du vélo, pour permettre d'atteindre 7% de part modale du vélo en 2030.



UN RÉSEAU CYCLABLE MAILLÉ ET SÉCURISÉ

V01	500 km d'axes structurants
V02	200 km d'itinéraires cyclables à vocation de loisirs
V03	Renfort du réseau cyclable secondaire et de proximité
V04	Un guide technique des aménagements cyclables

DES SERVICES POUR FACILITER L'USAGE DU VÉLO

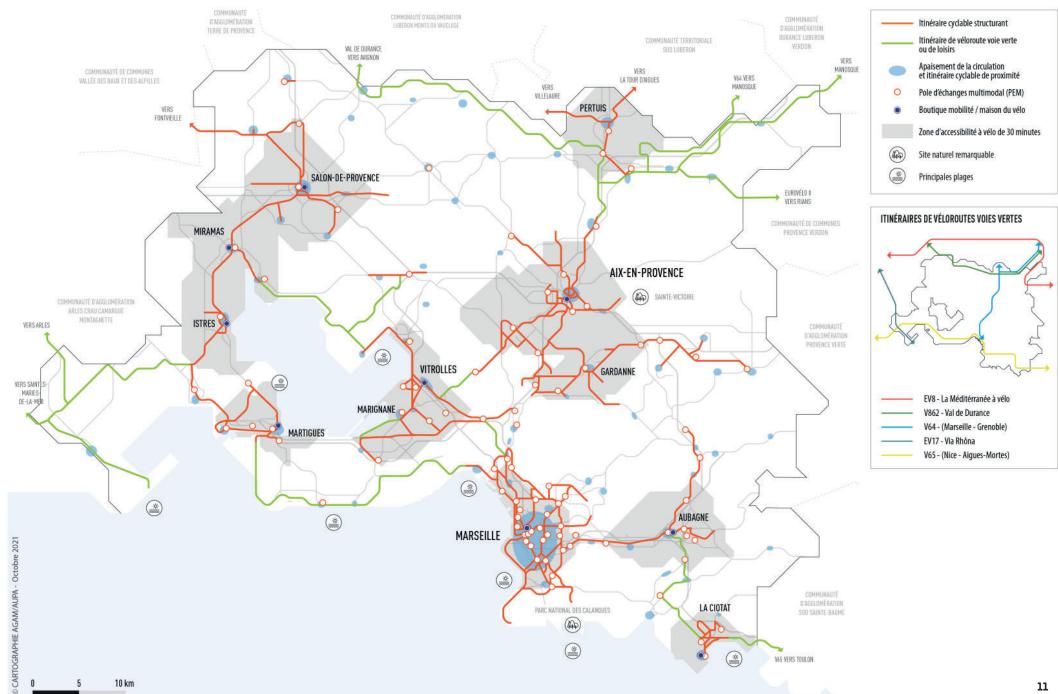
V05	50 000 places de stationnement public d'ici 2030
V06	Le stationnement dans les logements, les entreprises
V07	Des services de vélos et de trotinettes en libre-service
V08	Une aide a l'acquisition de vélos
V09	2000 vélos en location longue durée
V10	Autorisation du vélo dans certains transports
V11	Des services vélos au sein des principaux pôles d'échanges

FORMER ET SENSIBILISER LES HABITANTS

V12	Soutien aux associations de promotion des modes actifs
V13	Des dispositifs soutenant l'écomobilité scolaire
V14	Des évènements et guides sensibilisant le grand public

LES ITINÉRAIRES CYCLABLES







UN SYSTÈME DE TRANSPORT PERFORMANT

Le cœur du projet du Plan de Mobilité pour les transports en commun consiste à construire une armature métropolitaine et urbaine à haut niveau de service pour transporter efficacement un grand nombre de personnes.

Cette armature est basée sur un réseau maillé de transports à haut niveau de service, ferroviaires et routiers, métropolitains et urbains complété par des services interurbains et de proximité pour la desserte fine du territoire.

C'est un réseau fiable, rapide, propre et économique. Il contribue au droit à la mobilité pour tous en desservant la quasi-totalité des quartiers de politique de la ville et par une tarification plus juste, plus simple et plus solidaire (cf. le levier « services de mobilité ».

Au-delà de la programmation à 2030, le Plan de Mobilité inscrit le développement du réseau de THNS dans une stratégie à long terme. Le Plan de Mobilité est une première étape à l'horizon 2030, qui se décline selon quatre axes.

UN PROJET CLÉ : LA LIGNE NOUVELLE PCA

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur permettra de débloquer le noeud ferroviaire de Saint-Charles. Pour cela, il comprend la modernisation du plateau, la création d'une traversée souterraine et une nouvelle gare "en ligne" enterrée.

Ainsi, l'offre de desserte ferrée ne sera plus contrainte. La LN PCA ouvre ainsi la voie à des services ferroviaires plus nombreux (desserte aux 15 voire 10 minutes) et plus fiables.

Par ailleurs, la gare souterraine de Saint-Charles catalysera le renouvellement urbain du quartier de gare, initié dans le cadre du projet urbain "Quartiers Libres", portant le germe d'une centralité métropolitaine de premier ordre.

UNE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN TRAIN+CAR

Il s'appuie sur trois modes adaptés à différents besoins de déplacement mis en œuvre d'ici 2025 pour sa majeure partie:

- +trois lignes ferroviaires «TER +» sur les trois corridors de plus de 100 000 déplacements par jour; Marseille-Gardanne-Aix, Marseille-Aubagne-Toulon, Marseille-Vitrolles Aéroport Marseille Provence-Miramas;
- + le Val'tram entre Aubagne et la Bouilladisse;
- +26 lignes «Car +» desservant plus de 80% des habitants, reliant les pôles urbains et d'activités via des pôles d'échanges multimodaux sur autoroutes notamment.

Pour garantir la performance des transports collectifs métropolitains, il est prévu la réalisation de 100 km de voies réservées aux transports en commun sur les portions stratégiques des autoroutes et voies rapides de la Métropole.

UN PROJET CLÉ: LA LIGNE NOUVELLE PCA

TCO1	Soutenir la LN PCA (budget spécifique
	Métropôle)

UN RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN TRAIN+CAR

TCO2	Un schéma "Armature ferroviaire" avec la
	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
TC03	Trois axes "TER+" à haut niveau de service
TCO4	Investir dans les autres corridors ferro-
	viaires
TC05	Réaliser le Val'tram entre Aubagne et la
	Bouilladisse
TC06	26 lignes Car+ d'ici 2025





LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN





LE MÉTRO, LE TRAMWAY ET LE BUS+

Plus de 200 km de nouveaux transports à haut niveau de service seront réalisés d'ici 2030. Ces lignes sont interconnectées entre elles et au Réseau Express Métropolitain par l'intermédiaire des Pôles d'échanges Multimodaux.

Dix-neuf lignes urbaines à haut niveau de services urbains seront mises en service d'ici 2030.

- + A Marseille, le métro sera étendu vers l'Est; le tramway vers le nord, le sud et l'Est. Le maillage du centre-ville sera finalisé par la desserte des Catalans et de la Belle-de-Mai. Un système de rocade en Bus+ reliera les quartiers entre eux et aux PEM métropolitains.
- + En s'appuyant sur l'Aixpress, un réseau de Bus+ sera créé à Aix-en-Provence, maillant le centre-ville et desservant le Pôle d'Activités.
- + Des extensions ou de nouvelles lignes de Bus+ formeront l'armature de la plupart des villes moyennes à Aubagne, Marignane, Salon-de-Provence, Vitrolles, Miramas, Istres et Martigues.
- + Le transport par câble sera mobilisé quand des obstacles majeurs sont à franchir (desserte de l'aéroport en particulier).

Ces lignes sont interconnectées entre elles et au Réseau Express Métropolitain, par l'intermédiaire des pôles d'échanges multimodaux.

MODERNISER LES RÉSEAUX DE PROXIMITÉ

De manière générale, la mise en place d'une armature de transports à haut niveau de service nécessite de réorganiser les lignes de proximité et d'accepter dans certains cas, de remplacer des itinéraires directs par des correspondances efficaces.

A partir de ces armatures interurbaines et urbaines, le Plan de Mobilité prévoit de réorganiser les transports de proximité, autour de lignes structurantes locales.

Les réseaux seront rendus plus accessibles et plus propres (100% de véhicules propres en 2030).

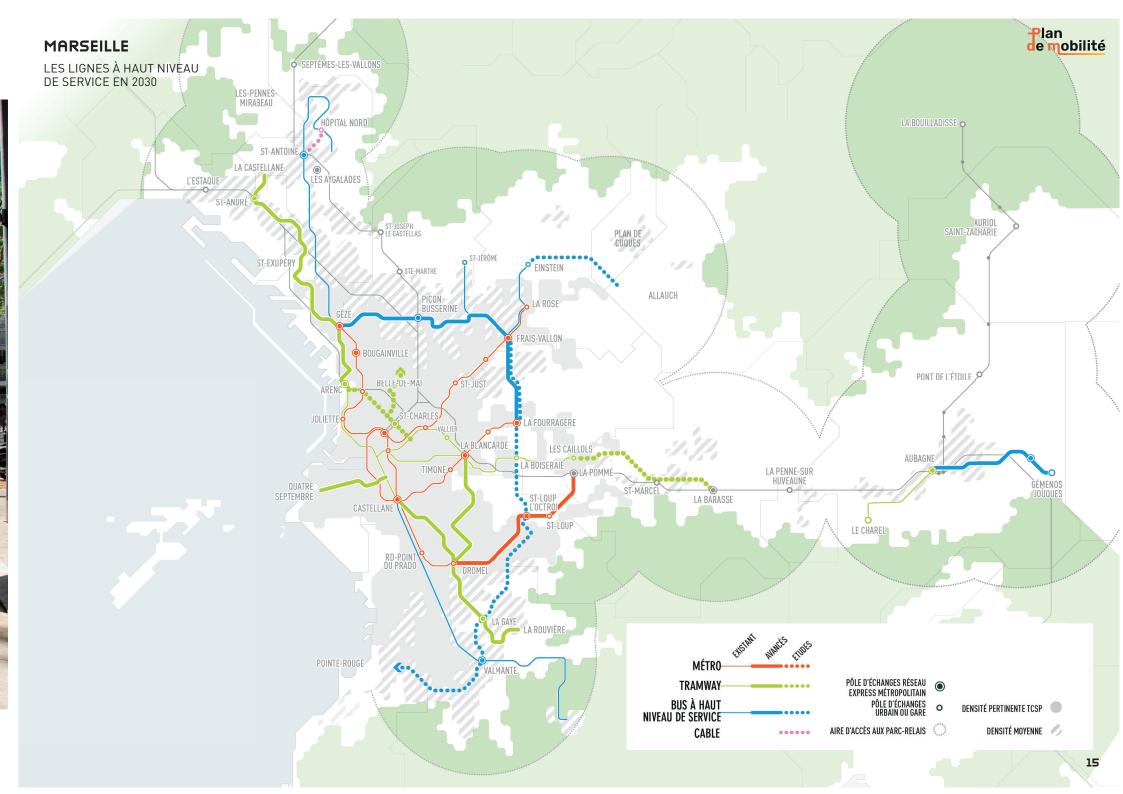
+200 KM DE LIGNES À HAUT NIVEAU DE SERVICE

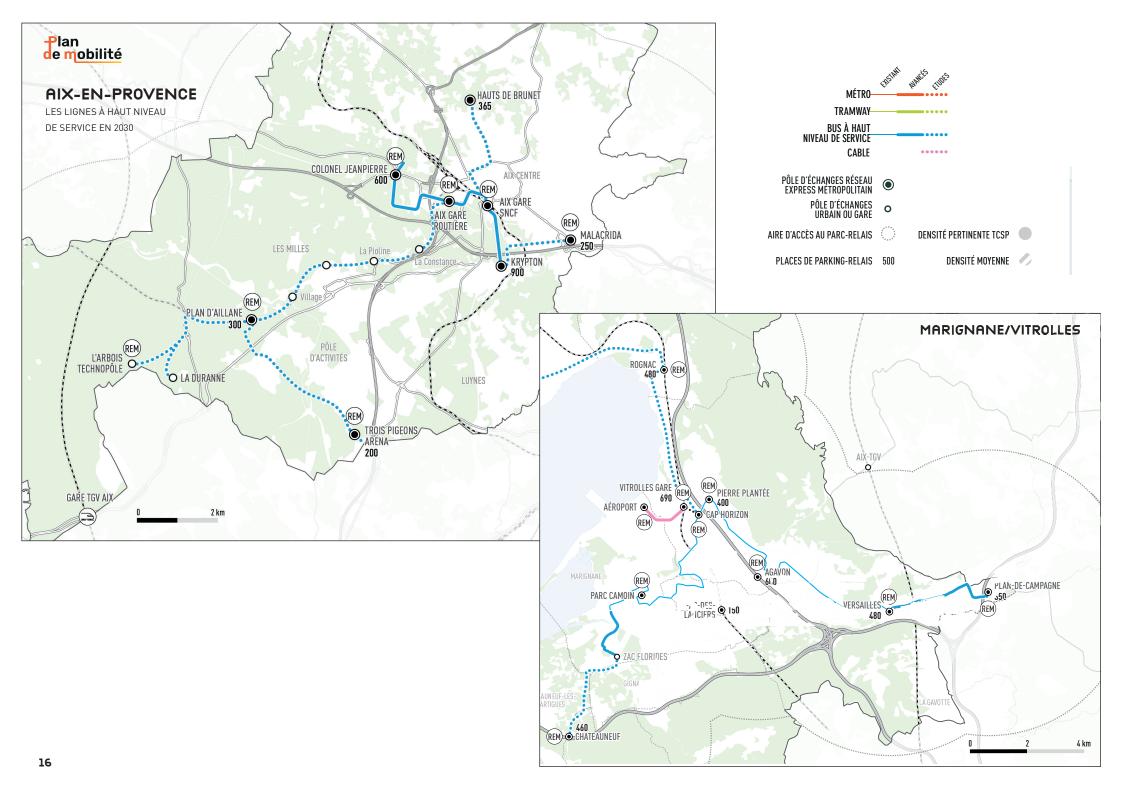
TC07	Renouveler le métro (projet NEOMMA)
TC08	Mettre en accessibilité la totalité des stations de métro
TC09	Etendre les THNS à Marseille
TC10	Quatre lignes de Bus+ pour Aix-en-Provence
TC11	Des Bus+ dans les villes moyennes
TC12	Un schéma directeur des TCSP

MODERNISER LES RÉSEAUX DE PROXIMITÉ

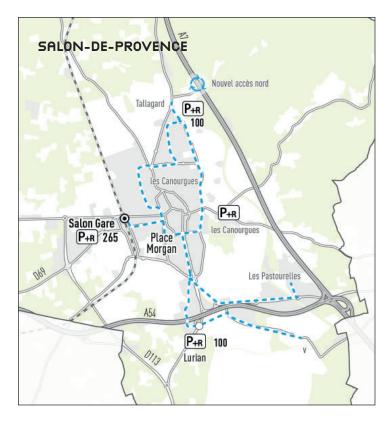
TC13	Réorganiser les réseaux de proximité
TC14	Finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus
TC15	Expérimenter les navettes maritimes sur l'Etang de Berre
TC16	Restructurer les services de transports scolaires
TC17	100 % du réseau de transport public propre en 2030
TC18	Expérimenter les navettes autonomes

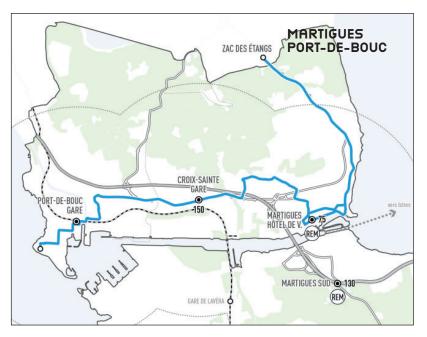


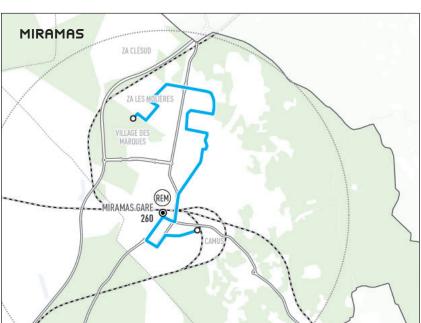


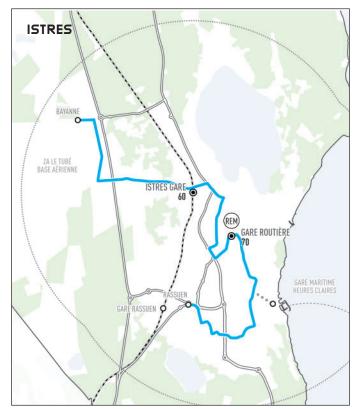














UN SYSTÈME ROUTIER RÉINVENTÉ, INNOVANT, EFFICACE ET DURABLE

Dans un contexte multimodal, l'usage de la route gagne à être mieux utilisé et réparti. Il présente en effet des gains d'optimisation non négligeables pour les transports collectifs et l'usage collectif des véhicules particuliers.

LA ROUTE DURABLE

Ce levier comprend des actions d'aménagement et de requalification du réseau, favorisant ainsi les transports en commun ou les modes actifs. Il détaille aussi comment développer l'usage partagé de la voiture, les véhicules propres et la logistique durable.

Afin d'améliorer la santé et l'environnement, le Plan de Mobilité organise une réduction de la circulation automobile, en restreignant les conditions d'accès des véhicules polluants aux secteurs les plus denses, en favorisant la transition vers les véhicules propres et en diminuant les nuisances sonores et l'accidentologie.

Ainsi la Métropole a décidé la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions dans le centre de Marseille, où résident 50% des personnes exposées à de forts taux de pollution. Le renouvellement du parc vers des véhicules propres, en particulier pour les livraisons sera ainsi accéléré.

Le Plan de Mobilité accompagne le passage à la voiture et aux livraisons propres, en grande partie électriques, avec un objectif de 10% de véhicules décarbonés en 2030. Plus de 1000 points de recharge publiques seront installées d'ici 2030, davantage si l'évolution du parc le justifie.



AMÉLIORER LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT

R01	Une Zone à Faibles Emission Mobilité en centre-ville de Marseille
R02	1000 points de recharge électrique
R03	Développer le gaz naturel renouvelable
R04	Expérimenter la filière hydrogène
R05	Résorber les points noirs du bruit
R06	Lutter contre les accidents de la route

LA HIÉRARCHISATION DES VOIES

L'organisation du réseau de voirie sera optimisée et rendue plus cohérente avec les objectifs du Plan de Mobilité en s'appuyant sur les principes de hiérarchisation suivants. Les routes seront ainsi plus multimodales et génèreront moins de nuisances.

La hiérarchisation des voies permet d'adapter l'aménagement au contexte et aux flux. Elle est déclinée en différentes échelles (des autoroutes aux voies locales), et selon le contexte urbain ou non. A chaque niveau sont associés des fonctions principales et des principes d'aménagement favorables aux modes alternatifs. Des vitesses de références sont aussi identifiées, avec pour objectifs de les réduire et de les harmoniser (par exemple 90 à 70 km/h sur les autoroutes urbaines), et ainsi diminuer les accidents et les nuisances.

Le niveau stratégique des voies qui permet de répondre aux objectifs du Plan de Mobilité, correspond aux Boulevards Urbains Multimodaux. Ils permettront de sécuriser la circulation des piétons et intégreront, selon les besoins, des sites propres bus.

HIÉRARCHISATION FUTURE DE LA VOIRIE







LES CRÉATIONS ET REQUALIFICATIONS DE VOIES

La cohérence du réseau routier structurant passe par la création et le redimensionnement de certains itinéraires.

Le Plan de Mobilité intègre deux projets structurants visant à séparer les flux routiers portuaires et les flux urbains: l'aménagement de la liaison Fos-Salon; le contournement de Martigues et de Port-de-Bouc. Leur réalisation sera accompagnée de la requalification des voies actuelles en boulevard urbain (RN568...). Ils s'inscrivent dans la stratégie de baisse des flux et de report modal (réseau REM pour les déplacements métropolitains et transports à Haut Niveau de Service urbains, Opérateur local de fret ferroviaire, Axes vélos structurants...).

Plusieurs actions du Plan de Mobilité visent à requalifier des voies rapides, en général en boulevards urbains, ou créer des BUM améliorant le maillage local: Boulevard Urbain Sud à Marseille, requalification du boulevard Arnavon...

Certaines voies nouvelles ou compléments d'échangeurs sont nécessaires afin de résoudre des problèmes de transit à travers des villages. Leur réalisation sera systématiquement accompagnée de l'apaisement des voies existantes, et de dispositions dans le PLUi pour maîtriser le développement engendré par ces voies.

UN RÉSEAU ROUTIER OPTIMISÉ

R07	Un schéma stratégique des voies structurantes
R08	100 km de sites propres sur autoroute ou voie rapide
R09	Développer le covoiturage
R10	Mettre en cohérence les vitesses
R11	Expérimenter la route intelligente
R12	Réaliser les contournements à l'ouest de la Métropole
R13	Aménager la RN296 à Aix-en-Provence
R14	Améliorer la RD9 à Martigues
R15	Compléter le Boulevard urbain sud à Marseille
R16	Requalifier des voies en boulevards urbains
R17	Compléter les échangeurs
R18	Aménager des contournements locaux

LA LOGISTIQUE MULTIMODALE

L'objectif du Plan de Mobilité est d'investir pour une logistique plus durable en favorisant les **véhicules propres** et en développant le report modal vers le **fret ferroviaire ou fluvial.**

Une instance de gouvernance ad hoc réunira les multiples acteurs privés et publics, et garantira une coordination métropolitaine sur la logistique, indispensable pour assurer une transition énergétique du transport de marchandises et favoriser l'innovation.

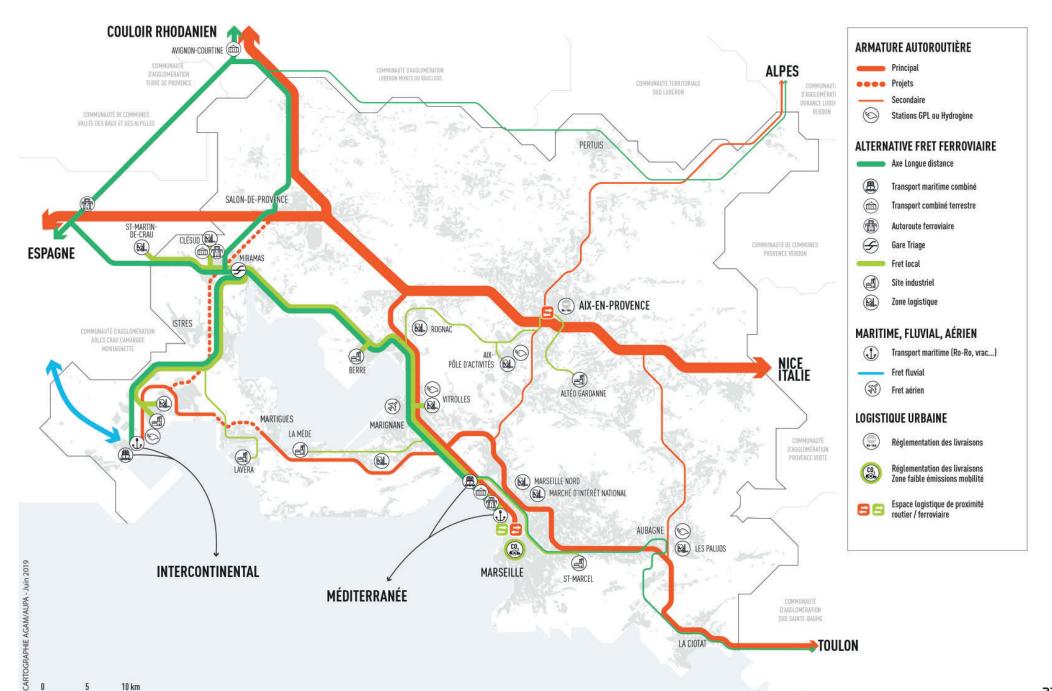
En lien avec le GPMM ou en maître d'ouvrage pour le terminal de transport combiné de Clé sud, la Métropole entend être un acteur à part entière du renforcement de l'armature multimodale métropolitaine.

UNE GRANDE LOGISTIQUE PLUS DURABLE

R19	Un schéma directeur de la logistique
R20	Création d'une instance de coordination métropolitaine sur la logistique
R21	Un observatoire des flux logistiques
R22	Renforcer l'armature de fret ferroviaire et fluviale
R23	Création d'un service public de fret ferroviaire
R24	Favoriser l'innovation logistique
R25	Favoriser de nouveaux modèles logis- tiques

SCHÉMA DE LA LOGISTIQUE MULTIMODALE







UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) sont au cœur des politiques de mobilité. Ils sont l'image de la Métropole mobilité. Ils sont les garants de l'intermodalité, les pivots du système de mobilité métropolitain, le lieu où les usagers accèdent ou quittent le réseau métropolitain, où ils transitent pour prendre une correspondance. C'est pourquoi le réseau vélo et l'offre transport collectif de rabattement ont été conçus pour desservir les PEM.

UNE TYPOLOGIE ET UNE HIÉRARCHIE DES PEM

Il a été défini une typologie et une hiérarchisation de 93 PEM selon le type et le niveau de desserte et d'intermodalité. La typologie a été conçue dans une recherche de cohérence urbanisme-transport, soit en fonction du potentiel d'urbanisation, soit, au contraire, en fonction de la limitation de la consommation foncière pour les PEM éloignés des sites urbanisés.

La hiérarchisation des PEM s'adapte au contexte urbain selon trois catégories:

- + dans les centres des grandes villes;
- + en périphérie des zones urbaines ;
- + dans les secteurs peu denses.

Elle met en cohérence les modes d'accès aux PEM, la présence d'un parking-relais (P+R) ou encore le développement urbain et la maîtrise de la consommation foncière. Parmi ces 93 PEM, 34 sont des PEM existants à requalifier et 31 sont à créer, dont 10 sur les autoroutes.

RENFORCER L'ACCÈS AUX PORTES D'ENTRÉE RÉGIONALES

Une attention particulière est à apporter aux PEM portes d'entrée du territoire métropolitain, tels que l'aéroport, les gares TGV et les gares maritimes, pour lesquels il convient de renforcer la desserte.

Toutes les portes d'entrée régionales seront desservies par une ou plusieurs lignes du Réseau Express Métropolitain routier ou ferré et disposeront de stationnement sécurisé pour les vélos.

DES LIEUX FACILES D'ACCÈS ET DE SERVICE DE MOBILITÉ

L'ensemble des PEM doivent offrir services, sécurité et confort aux usagers, pour optimiser leur «expérience voyageur». Ils doivent s'inscrire dans leur environnement. Ce sont non seulement des objets de mobilité, mais également des objets urbains et des lieux de vie à part entière, autour desquels s'articulent l'organisation et le développement des territoires. La capacité totale des parkings sera doublée avec 10 000 places nouvelles à créer notamment à la périphérie des centres-villes.

Dans les grandes et moyennes communes, les P+R et le report modal contribuent à une approche globale du stationnement et aux actions en faveur de l'espace public. Le contenu de ce levier est compatible avec la stratégie régionale, exprimée dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) et la stratégie régionale des gares.

93 PEM MÉTROPOLITAINS

PEM01	Investir dans 93 PEM
PEM02	Un schéma d'intermodalité par PEM
PEM03	Améliorer la qualité de l'intermodalité
PEM04	Développer et expérimenter des services
PEM05	10 000 places nouvelles en parking-relais

DES LIEUX ACCORDÉS À LEUR ENVIRONNEMENT

PEM06	Prendre en compte la hiérarchie des PEM dans les PLUI et nourrir le futur SCOT
PEM07	Mettre en cohérence le développement urbain dans les zones bien desservies



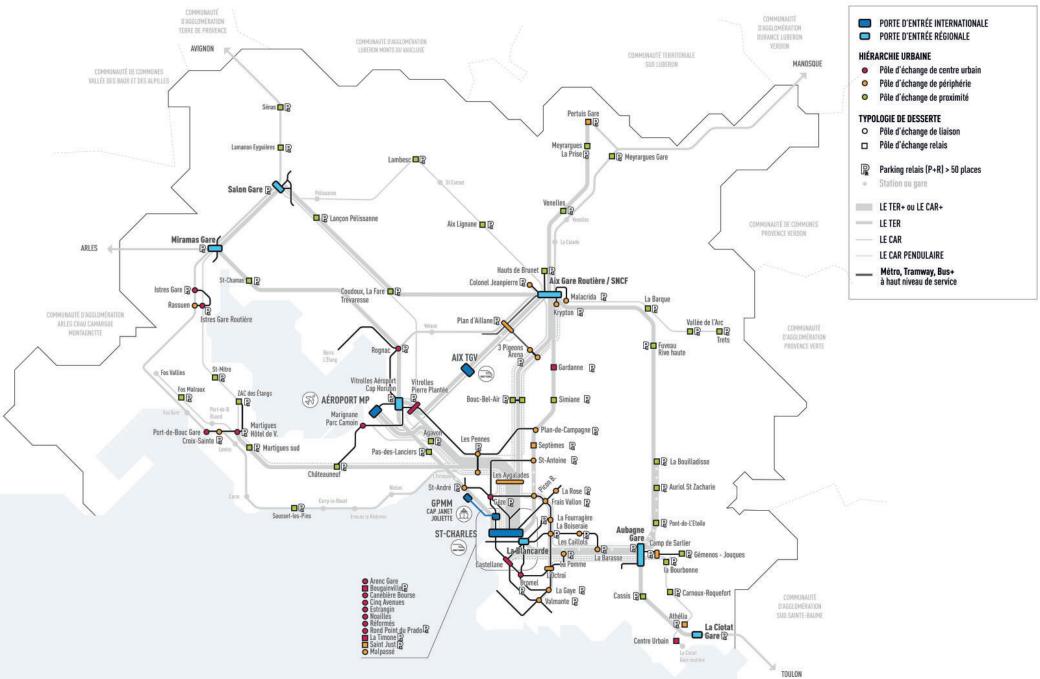


93 PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

© CARTOGRAPHIE AGAM/AUPA - 2021

5

10 km





DES ESPACES PUBLICS PARTAGÉS ET ATTRACTIFS

L'espace public concentre tous les besoins et les attentes : support de déplacement des hommes et des marchandises, mais aussi lieu privilégié du vivre ensemble, composante majeure du paysage urbain et ferment d'attractivité commerciale. Trop souvent pourtant, l'espace public est accaparé par des voitures, des camions ou des deuxroues motorisés, et depuis peu par des trottinettes aussi bien en circulation qu'en stationnement.

Des espaces publics confortables et accueillants sont des conditions déterminantes pour développer les modes actifs et améliorer le cadre de vie et la santé des Métropolitains.

PRINCIPES DE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Ils visent à :

- + donner priorité aux modes les plus vulnérables, piétons et vélos ;
- + rééquilibrer l'aménagement en leur faveur en régulant la place de la voiture ;
- + favoriser les continuités et traversées piétonnes ;
- + améliorer le confort piétons par des plantations et des bancs.

Ils sont déclinés dans le Plan de Mobilité en fonction des enjeux spécifiques à chaque taille de commune, à Aix-en-Provence et Marseille, dans les villes moyennes et enfin dans les villes et villages. La mise en œuvre opérationnelle du levier, nécessairement partagée entre les communes et la Métropole, sera déterminée dans les futurs plans locaux de mobilité.

LA ZONE 30, AMÉNAGEMENT DE RÉFÉRENCE

Pour atteindre ce but, le Plan de Mobilité affirme un nouvel ordre de priorité dans l'espace public en favorisant les piétons, en particulier les personnes à mobilité réduite, ainsi que le vélo, les véhicules motorisés n'entrant en ligne de compte qu'une fois bien traités les usagers les plus vulnérables et les plus respectueux de l'environnement. Pour ce faire la Zone 30 devient la référence métropolitaine en matière d'aménagement des voies locales des centres-villes.

RÉGULER LE STATIONNEMENT

Le Plan de Mobilité veut réguler le stationnement afin de contribuer au report modal vers les transports collectifs et les modes actifs, en contraignant le stationnement dans les centres-villes, en particulier celui des actifs, et en le redéployant dans les parcs-relais.

Sur voirie, la place trop importante prise par la voiture doit être réduite. Les zones payantes ou réglementées ont vocation à être étendues en particulier dans les grandes villes et villes moyennes.

Le développement de la mobilité partagée – autopartage, vélo ou trottinettes en libre-service – permettra de diminuer les besoins en stationnement des véhicules particuliers.

AMÉLIORER LES LIVRAISONS URBAINES

En matière de livraisons, les communes de la Métropole devront harmoniser leur réglementation d'ici 2025. La Métropole favorisera la création de différentes formes d'espaces logistiques adaptés aux contextes des centres urbains, afin de traiter le dernier kilomètre avec des véhicules propres (véhicules utilitaires légers électriques, vélos cargos...).

AGIR POUR LES PIÉTONS

EP01	Un schéma directeur des modes actifs
EP02	Réaliser un Plan piéton
EP03	Accompagner la requalification et l'apaisement de l'espace public
EP04	Un guide d'aménagement et d'occupation
EP05	Finaliser les PAVE

AMÉLIORER LES LIVRAISONS URBAINES

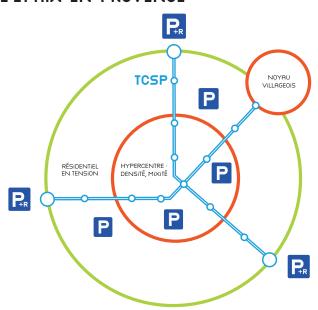
EP06	Harmoniser les réglementations
EP07	Créer des lieux de rupture de charge
EP08	Intégrer la logistique urbains dans les espaces privés
EP09	Des aires de livraison fonctionnelles et dispo- nibles
EP10	Accompagner les nouveaux modes de livraison
EP11	Un schéma directeur et une charte de la logistique

RÉGULER LE STATIONNEMENT

EP12	Un schéma métropolitain du stationnement
EP13	1000 véhicules en autopartage
EP14	Maintenir la place des taxis sur l'espace public
EP15	Etendre les zones payantes ou réglementées
EP16	Le stationnement intelligent
EP17	Extension de la tarification "Noctambule"
EP18	Optimiser l'usage des garages des résidents
EP19	Réduire le stationnement dans les pôles d'emploi
EP20	Expérimenter la mutualisation des parkings
EP21	Réguler le stationnement des deux-roues motorisées
EP22	Des emplacements dédiés aux nouvelles mobi- lités partagées
EP23	Organiser le stationnement des cars de tou- risme



PRINCIPES D'ESPACE PUBLIC ET DU STATIONNEMENT À MARSEILLE ET AIX-EN-PROVENCE



ZONE PROTEGÉE

PRIORITÉ À LA QUALITÉ DE VIE, AU VÉLO ET AUX PIÉTONS

ZONE 30 OU DE RENCONTRE GENERALISÉE LE TRANSIT DES VÉHICULES EST PROSCRIT

LE STATIONNEMENT EST PAYANT

SUR VOIRIE:

- Payant dans l'hypercentre pour favoriser la rotation des véhicules
- A minima zone bleue dans les noyaux villageois marseillais
- Abonnements résidents
- Création de places de stationnement pour les deux-roues motorisés
- Stationnement intelligent

DANS LES PARKINGS:

- Des tarifs harmonisés dans une même zone
- Des tarifs adaptés pour du stationnement longue durée
- Réglementation systématique du stationnement sur voirie autour des parkings
- Abonnements résidents

ZONE APAISÉE

PRIORITÉ À LA QUALITÉ DE VIE, AU VÉLO ET AUX PIÉTONS

ZONE 30 SAUF EXCEPTION

LE STATIONNEMENT EST PAYANT OU RÉGLEMENTÉ

SUR VOIRIE:

- Stationnement réglementé (zone bleue ou payant)
- Abonnement résident

DANS LES PARKINGS:

- Des tarifs harmonisés dans une même zone
- Réglementation systématique du stationnement sur voirie autour des parkings payants

ABONNEMENTS RÉSIDENTS:

Pour Marseille :

- Zone protégée + zone apaisée
- Zone à Faibles Émissions Motorisées
- Périmètre des services d'autopartage et de vélos en libre service
- Stationnement et livraisons régulées

PRINCIPES D'ESPACE PUBLIC ET DU STATIONNEMENT DANS LES VILLES MOYENNES

CENTRE-VILLE

PRIORITÉ À LA QUALITÉ DE VIE, AU VÉLO ET AUX PIÉTONS

ZONE 30 GÉNÉRALISÉE

LE STATIONNEMENT EST RÉGLEMENTÉ OU PAYANT

SUR VOIRIE:

- Stationnement réglementé (payant ou zone bleue)
- Abonnements résidents
- Expérimentation de services d'autopartage
- Réglementation des livraisons

DANS LES PARKINGS :

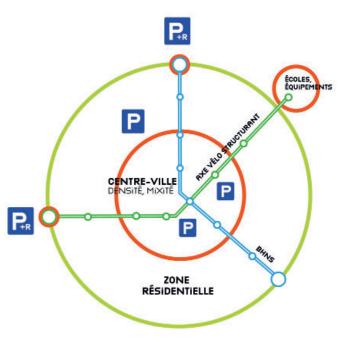
- En cas de parking payant, les t être harmonisés dans une mêi
- Autour d'un parking payant ou d'un P+R, le stationnement est
- La création d'un parking doit p de libérer du stationnement su
- Abonnement résident

RÉSIDENTIEL

PRIORITÉ À LA QUALITÉ DE VIE, AU VÉLO ET AUX PIÉTONS

ZONE 30 SAUF EXCEPTION

Réglementation systématique du stationnement sur voirie autour des parkings payants





DES SERVICES DE MOBILITÉ AGILES ET ACCESSIBLES

L'objectif du Plan de Mobilité est d'offrir une alternative crédible à la voiture individuelle avec un bouquet de services adaptés à tous les habitants, urbains ou non, et quels que soient leurs revenus. L'essor des nouvelles mobilités et de l'usage du smartphone ont transformé en quelques années le paysage de la mobilité. Les collectivités porteuses de l'intérêt public doivent assurer la régulation des mobilités privées dans le sens de l'équité sociale et territoriale, et la protection de l'espace public.

Mais au-delà de la régulation, elles peuvent aussi nouer des partenariats, collecter et fournir des données afin de développer des services de mobilité qui devront répondre à trois principes: simplicité, souplesse et inclusivité.

La Métropole et la Région, chef de file de l'intermodalité, travailleront en étroite collaboration sur ces sujets.

HARMONISER LA TARIFICATION, AMÉLIORER LA RELATION HUMAINE ET DIGITALE

Une tarification plus simple sera élaborée, en harmonisant celle-ci à l'ensemble de la Métropole avec la création de deux zones tarifaires.

Une facilité d'achat et d'information avec la dématérialisation des titres, et une plateforme mobilité accessible depuis un site internet ou une application mobile pour choisir la meilleure solution de mobilité.

En complément des solutions numériques, la Métropole ouvrira treize agences de la mobilité, lieux d'information, de conseil et de vente.

DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

La mobilité de demain intégrera, autour des transports collectifs, un bouquet de services publics et privés, existants ou à inventer, démultipliant les choix et facilitant la multimodalité.

Cette plateforme de mobilité servicielle facilitera l'accès aux actions du Plan de Mobilité : le système de transports en commun performant; les systèmes de locations de vélo ou autres Engins de Déplacements personnels; l'autopartage et le covoiturage; la logistique urbaine propre, les transports adaptés aux personnes à mobilité réduite...

UNE MOBILITÉ INCLUSIVE

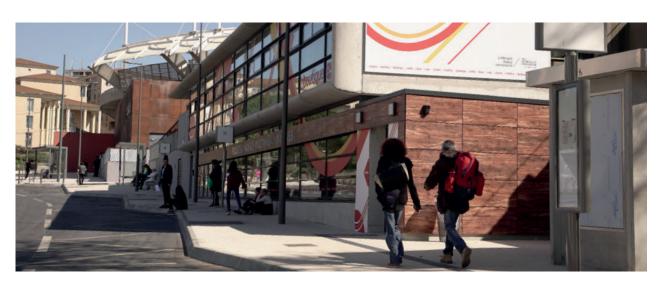
Le droit à la mobilité implique d'accompagner les publics les plus fragiles dans leurs pratiques et besoins, à travers des services dédiés et une tarification plus juste.

UNE TARIFICATION PLUS JUSTE, PLUS SIMPLE ET PLUS EFFICACE

501	Deux zones tarifaires
502	Simplifier les gammes tarifaires
503	Dématérialiser les titres
504	Choisir la meilleure solution de mobilité
505	13 Agences de mobilité
506	Une voiture disponible si nécessaire

UNE MOBILITÉ INCLUSIVE

507	Une tarification sociale homogène
508	Des plateformes d'aide à la mobilité
509	Généraliser les transports dédiés aux personnes à mobilité réduite





SE DONNER LES MOYENS DE RÉUSSIR

Une mobilité plus durable, plus économe, plus fluide, nécessite l'adoption de nouveaux comportements par tous les acteurs métropolitains: entreprises, habitants, scolaires, associations, retraités...

DES SCHÉMAS STRATÉGIQUES

La Métropole, en qualité de maître d'ouvrage et de pilote stratégique, a vocation à organiser, réaliser et coordonner la mise en place des orientations, objectifs et plans d'actions du Plan de Mobilité en lien avec les différents partenaires impliqués, en particulier les autres maîtres d'ouvrage.

La Métropole approfondira les orientations et les objectifs du Plan de Mobilité par six schémas stratégiques: armature ferroviaire, voirie structurante, transports en commun en site propre, stationnement, modes actifs et logistique. Certains d'entre eux ont été engagés dès 2020.

ASSOCIER LES PARTENAIRES

Dans la continuité de la concertation du Plan de Mobilité, la Métropole à créé un Comité des Partenaires avec les communes, les associations et les employeurs. Il permettra de partager et d'améliorer toutes les actions sur les transports en commun et le vélo.

METTRE EN OEUVRE AVEC LES ENTREPRISES, LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES...

La Métropole, animatrice de la mobilité, s'engage à accompagner les Plans de Mobilité des entreprises ou des administrations ; les Plans de mobilité scolaires ou universitaires ; la mobilité des festivals et lieux de loisirs. Pour cela, elle se dotera d'une ingénierie d'accompagnement et proposera des outils opérationnels. Pour les sites les plus importants, les Plans de Mobilité prendront la forme de Contrats de Mobilité entre acteurs et Métropole, décrivant des objectifs précis, des actions concrètes et un calendrier.

LES PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ

En lien avec les communes, la Métropole définira la déclinaison territoriale du Plan de Mobilité à travers des Plans Locaux de Mobilité, déclinaison partagée du projet de mobilité de la Métropole tant au niveau des enjeux et objectifs, que du plan d'actions. Ces derniers seront réalisés en 5 ans pour les 25 bassins de proximité. Les PLM traduiront localement les différentes actions, comme l'identification du réseau cyclable secondaire métropolitain, les zones 30, ou encore la situation des parkings de covoiturage...

Construits en partenariat avec les communes, afin de mieux intégrer cette dimension territoriale et les souhaits des Métropolitains, ils seront garants de la vision globale du Plan de Mobilité à l'échelle locale.

OBSERVER ET ÉVALUER

Par ailleurs, pour alimenter toutes ces opérations, la nécessité d'un observatoire métropolitain de la mobilité s'impose, aussi bien pour la connaissance fine et l'analyse du territoire que pour la définition des orientations stratégiques métropolitaines et l'évaluation des politiques de mobilité, la Métropole organisera, avec l'ensemble des partenaires, un suivi annuel des actions et des effets du Plan de Mobilité. Les indicateurs de suivi sont décrits dans la partie évaluation du document.

LA MÉTROPOLE PILOTE STRATÉGIQUE

M01	Des schémas directeurs pour approfondir le PDM
M02	Associer le comité des partenaires et le Conseil de Développement

LA MÉTROPOLE MAÎTRE D'OUVRAGE

М03	Créer une structure de mise en œuvre et de financement
M04	Décliner le PDM au plus près des communes : les Plans Locaux de Mobilité
M04	Décliner le PDM au plus près des communes : les Plans Locaux de Mobilité

LA MÉTROPOLE MAÎTRE D'OUVRAGE

M06	Expérimenter le budget participatif mobilité
M07	Aider chacun à changer ses déplacements
M08	Des lieux d'aide à la mobilité inclusive pour les publics sensibles
M09	Les entreprises, les établissements scolaires () acteurs de la mobilité durable
M10	Sensibiliser et communiquer sur une mobilité durable
M11	Accompagner l'innovation

LA MÉTROPOLE ÉVALUE ET OBSERVE LA MOBILITÉ

M12	Un observatoire partenarial de la mobilité
M13	Appréhender la mobilité par les groupes témoins
M14	Une actualisation régulière des pratiques de déplacements



LES DÉCLINAISONS THÉMATIQUES

En complément des approches par modes de déplacement et par territoires, présentées ci-dessus, il est proposé une autre vision, transversale, qui met l'accent sur des thèmes à forts enjeux métropolitains.

ENSEIGNEMENT ET JEUNESSE

Afin d'offrir une mobilité attractive et performante aux étudiants de la Métropole, plusieurs modes de déplacements seront déployés. 95 % des sites universitaires seront desservis par un transport urbain à haut niveau de services, avec un pôle d'échanges du Réseau Express Métropolitain à moins de 10 minutes en bus et un axe vélo. Ainsi, les pôles universitaires seront connectés rapidement à leur centre urbain le plus proche, mais aussi aux principaux pôles métropolitains.

Le développement de l'usage du vélo pour les déplacements des collégiens, lycéens et étudiants fera l'objet d'actions de sensibilisation et d'apprentissage. Des Contrats de Mobilité spécifiques pour le monde scolaire et le monde universitaire seront engagés entre la Métropole et les acteurs concernés.

ZONES D'ACTIVITÉS ET D'EMPLOIS

La Métropole comprend 253 zones d'activité, cinq d'entre elles concentrent 61% des emplois (Aix-en-Provence, Vitrolles, Marseille Nord, Aubagne et la ZIP de Fos-sur-Mer). Leur accessibilité est un enjeu majeur de développement et d'insertion par l'emploi, mais leur desserte est complexe (facilité de stationnement, faible densité) et leur impact sur l'environnement et la saturation routière peut être majeur. Le Plan de Mobilité propose les outils nécessaires



à la création d'une base commune d'actions pour tous les pôles d'activités: covoiturage et réalisation de Plans de Mobilité. Ces deux actions sont très liées: le facteur clé du succès du covoiturage est la mobilisation interne des entreprises. Pour les plus grandes zones, le Plan de Mobilité investit massivement dans des alternatives fortes à l'autosolisme: transports urbains à haut niveau de service, plusieurs lignes du REM, maillage cyclable interne et vers les pôles urbains proches, solutions pour le dernier kilomètre à vélo ou par des navettes à la demande, possiblement autonomes à terme, et autopartage.

Pour assurer l'efficacité de ce plan d'action, les zones d'activités et la Métropole s'engageront dans des Contrats de Mobilité, prévoyant en particulier des objectifs d'usage des modes alternatifs et la diminution du stationnement. La desserte des bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille et sa Zone Industrialo-Portuaire nécessite des solutions adaptées et innovantes, au vu de l'étendue du site et de son éloignement des pôles d'échanges, qui feront l'objet d'une étude et d'un partenariat spécifiques.

TOURISME, LOISIRS ET VIE LA NUIT

La mobilité dans la Métropole est très différente un jour de semaine où lors des ponts de mai, en soirée ou encore l'été pour les 8 millions de touristes. Le Plan de Mobilité cherche à répondre en priorité aux enjeux de la vie quotidienne, mais apporte aussi des réponses concrètes pour les loisirs. Pour les transports à haut niveau de service urbains, le car+ et le TER+, «le réseau la nuit» sera généralisé, avec des expérimentations à réaliser, ainsi que le week-end et pendant les vacances scolaires. Les pôles d'échanges et leurs services associés de parcs-relais, box ou location de vélos, autopartage... fonctionneront sur la même amplitude. Ces lignes desservent les portes d'entrée telles que l'aéroport ou les gares TGV. Le Levier Vélo comprend des actions en faveur du vélo loisir : 200 km d'itinéraires spécifiques en plus des itinéraires urbains, des services en pôles d'échanges, l'accueil des vélos en soute dans les cars et dans les TER. Ces solutions alternatives permettront de mieux aménager les espaces publics dans les pôles de loisirs et les espaces naturels remarquables, et ainsi de diminuer, d'organiser et de réguler la place de la voiture.



COHÉSION SOCIALE

Au moins 500 000 personnes ont des difficultés particulières de mobilité, pour des raisons de handicap, d'âge, de grande pauvreté... L'objectif du Plan de Mobilité est d'améliorer fortement et concrètement leur mobilité. Un important investissement permettra l'accessibilité pour tous par l'aménagement de toutes les stations de métro et arrêts de bus identifiés dans les schémas directeurs et agendas d'accessibilité programmée, rendant l'ensemble du réseau structurant de métro, tramway, Bus+, Car+ et TER+ intégralement accessible. L'organisation de la priorité donnée aux piétons dans l'espace public permettra aussi une plus grande facilité de déplacement pour tous.

L'ensemble des projets de transport à haut niveau de service et de Vélo désenclavera la très grande majorité des quartiers de la politique de la ville marseillais, d'Aixen-Provence, Miramas, Vitrolles, Marignane, Martigues et Port-de-Bouc. Pour assurer une équité territoriale et sociale entre tous les habitants de la Métropole, les conditions d'accessibilité aux transports collectifs seront harmonisées.

LOGISTIOUE

La Métropole souhaite mettre en œuvre une gouvernance partagée grâce à une instance de coordination entre acteurs publics et privés. Elle promeut le développement d'une pratique de la logistique plus durable en incitant plus particulièrement au report modal, de la route vers le fer et le fluvial. En complément de l'action volontariste

du GPMM et de ses partenaires pour développer le fret ferroviaire à l'échelle nationale et internationale, la Métropole étudie la faisabilité d'un service public métropolitain de fret ferroviaire, dans le cadre organisé par la loi MAPTAM et en s'appuyant sur l'expérience en la matière de sa régie des Transports RDT.

Pour favoriser la transition énergétique des filières logistiques, la Métropole a engagé une politique volontariste de création de stations GNV, de déploiement de bornes de recharge électrique et de structuration de la filière hydrogène.

La mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité sur le centre-ville de la commune de Marseille contribuera à accélérer la transition et participera à la préservation de la qualité de l'air.

L'organisation de la logistique du dernier kilomètre accompagnera l'évolution vers des espaces publics apaisés en centre-ville. Cela se traduira notamment par la mise en place d'une réglementation plus stricte, à l'instar de celle mise en place au centre de Marseille, et la création d'espaces logistiques de proximité, pour lesquels une recherche foncière est engagée.

COHÉRENCE URBANISME TRANSPORT

Coordonner les systèmes de mobilités et le développement de l'urbanisme est une dimension incontournable de la ville durable qui est largement intégrée dans la démarche et dans les actions du Plan de Mobilité. Le plan d'action a vocation à modifier les comportements de mobilité et par là-même favoriser de nouveaux modes d'habiter les lieux de développement urbain. Environ 80% des habitants et 70% des emplois actuels, pour 30% de la surface urbanisée, résident en 2030 à moins de 500 m d'un THNS, à 15 min. en rabattement bus ou dans un village.

En facilitant l'accès et en libérant l'espace public, le Plan de Mobilité contribue à stimuler l'attractivité résidentielle, économique et commerciale des centres-villes. Les actions de développement urbain doivent renforcer cette dynamique dans leurs champs respectifs, et dans le cadre plus global de la stratégie métropolitaine « Envie de Ville ».

La hiérarchisation et l'amélioration des PEM seront une contribution aux projets de développement du territoire portés par les PLUi et le SCoT à venir. En effet, la typologie et la hiérarchisation des PEM sont issues du croisement entre leur offre de transport et leur contexte urbain. Des actions sont aussi engagées pour diversifier l'accès aux zones d'activités de périphérie. Elles sont décrites dans la déclinaison thématique spécifique.

Une action clé du levier Système Routier est l'identification d'un réseau de boulevards urbains multimodaux et de principes d'aménagement visant à favoriser d'une part la marche, le vélo et les transports sur ces axes, et d'autre part à améliorer confort et sécurité des déplacements.



DÉCLINAISON EN 6 BASSINS

LE BASSIN DE MARSEILLE

Les enjeux environnementaux sont majeurs au sein du bassin marseillais, 70 000 personnes étant exposées chaque jour à des dépassements de seuils de polluants réglementaires.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR

Le Plan de Mobilité fixe des objectifs de diminution des émissions polluantes et de la population exposée à des dépassements de seuils réglementaires. La Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFEm) couplée au développement des modes alternatifs à la voiture ainsi qu'une meilleure gestion des livraisons et du stationnement répondront à cet enjeu fondamental.

Une partie de ces actions est concentrée sur le centreville, mais en diminuant la circulation et en favorisant les véhicules propres, ce sera l'ensemble du bassin marseillais qui bénéficiera d'un meilleur environnement.

MIEUX SE RELIER À LA MÉTROPOLE

Le Réseau Express Métropolitain connectera efficacement le bassin de Marseille aux autres territoires métropolitains par l'intermédiaire de 15 pôles d'échanges multimodaux, donnant accès à:

- + trois lignes TER+ sur les principaux corridors vers Aixen-Provence, Aubagne-La Ciotat et Vitrolles-Miramas. Aux heures de pointe, sept gares seront desservies au quart d'heure en TER+ et toutes connectées à un ou plusieurs THNS;
- + treize lignes Car+ desserviront les centres de la plupart des villes moyennes, les grandes zones d'activités et l'aéroport depuis le centre de Marseille mais également depuis les pôles d'échanges multimodaux de périphérie.

RELIER LES QUARTIERS MARSEILLAIS EN TRANSPORTS ET À VÉLO

De nouveaux THNS permettront un maillage plus étendu du bassin marseillais: prolongements du tramway au nord, au sud et à l'est, prolongement du métro M2 au sudest, prolongement du Bus+ B3 à l'est et mise en service de nouvelles lignes Bus+ B4 et B5 de rocade sur l'A507 (L2) et le Boulevard urbain Sud. La finalisation du projet B3 (Frais Vallon-La Rose) et son prolongement à l'est. Dans le cadre du schéma directeur des THNS au-delà de 2030, d'autres projets seront évalués: création d'une nouvelle ligne de métro, tramway vers les plages, Bus+ sur la RD4 Nord, ...

L'ambition d'amélioration du cadre de vie et de mise en avant des piétons et des vélos sera renforcée et étendue au-delà de l'hypercentre. La connexion entre le centre-ville de Marseille et la périphérie s'effectuera au travers de huit lignes vélos sécurisées. L'intégralité du centre-ville de

Marseille sera adaptée à la pratique du vélo. L'ensemble de ces actions doit permettre qu'un déplacement sur dix à Marseille soit fait à vélo à l'échéance du Plan de Mobilité Mobilité sur l'ensemble du bassin de mobilité marseillais. La L2 et la rocade du Boulevard Urbain Sud constitueront l'armature de mobilité principale de la périphérie marseillaise, aussi bien au niveau de la circulation que des transports en commun.

Huit PEM y seront implantés, et reliés entre eux par les Bus+ B4 et B5, et donneront accès aux lignes de THNS ainsi qu'au Réseau Express Métropolitain.

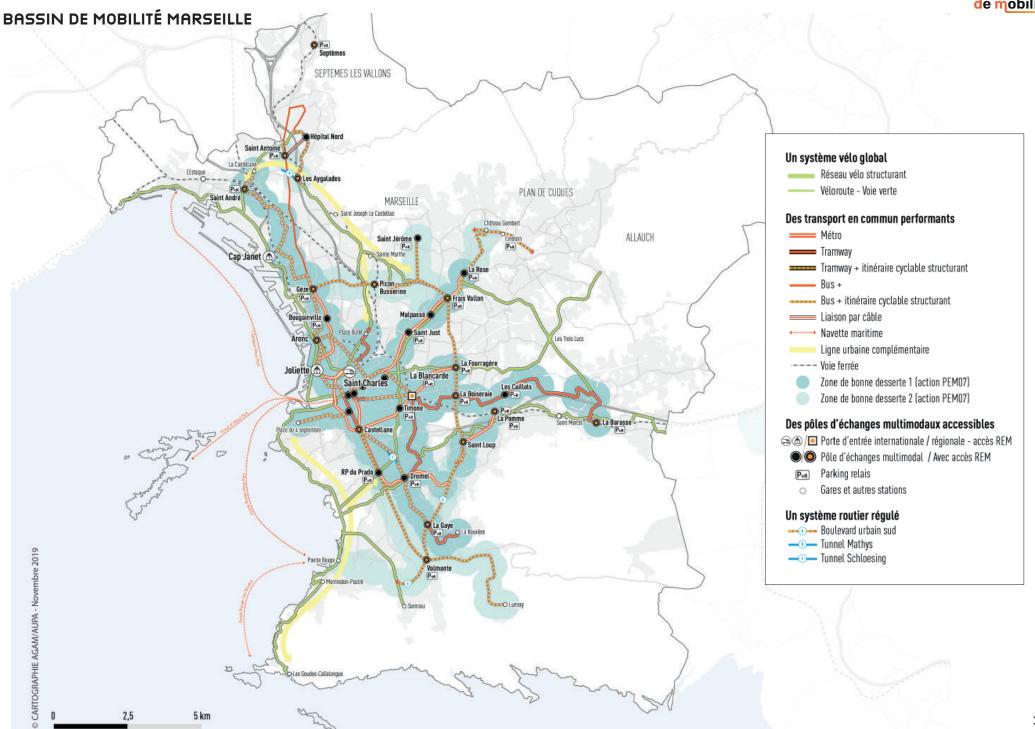
Sur les corridors d'entrée du bassin nord et est, un troisième niveau d'échanges sera organisé en s'appuyant sur le REM. Au nord, le trio de pôles d'échanges Saint-André / Saint-Antoine / Aygalades structurera la mobilité du secteur.

Dans la vallée de l'Huveaune, ce rôle sera tenu par les pôles d'échanges de La Barrasse et de La Pomme. Le rabattement des bus, des vélos et des voitures sera organisé sur ces PEM, qui offriront des places de stationnement sécurisées pour les vélos et 5 000 places en parking-relais.

REQUALIFIER LE RÉSEAU VIAIRE

Dla lignée des requalifications du cours Lieutaud et des boulevards du Jarret, les principaux axes de voirie continueront d'être pacifiés en régulant le trafic routier et en redonnant à chaque mode de déplacement sa juste place. Dans ce sens, la hiérarchie de la voirie présentée dans le Plan de Mobilité permettra de poursuivre et de prioriser les réaménagements et les requalifications de Boulevards urbains multimodaux.







LE BASSIN D'AIX-EN-PROVENCE

L'armature urbaine du bassin s'appuie sur une complémentarité entre la ville-centre, deux villes moyennes Gardanne et Pertuis et les autres villes et villages.

Un travail de hiérarchisation du réseau de voirie a été mené en recherchant une cohérence fonctionnelle du réseau, notamment en s'appuyant sur les BUM. Pour les villes de taille plus importante, les deux systèmes peuvent être superposés et imbriqués. C'est le cas sur Aix-en-Provence, avec un dispositif de double-boucle central et un ensemble de pénétrantes vers le centre. Dans le PAAP et le technopôle de l'Arbois, les enjeux de multimodalité sont importants et doivent cohabiter avec des trafics poids lourds élevés. Les principaux axes ont été identifiés en BUM économiques. Ce dispositif pourra être précisé et complété lors de la mise en œuvre des PLM.

FAVORISER LES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES DÉPLACEMENTS LONGUES DISTANCES

Autour d'Aix-en-Provence se développent plusieurs grands axes de communication vers Marseille, Vitrolles-Marignane, Salon-de-Provence, Pertuis, Trets et Aubagne. Ils seront le support de quatorze lignes du Réseau Express Métropolitain (REM) qui proposera un service à haut niveau de service: un car toutes les 10 minutes en heures de pointe grâce à des aménagements spécifiques, un train toutes les 15 minutes entre Aix-en-Provence et Marseille grâce aux travaux d'amélioration de la voie ferrée en cours. L'objectif est de proposer une offre suffisamment perfor-

mante pour permettre aux usagers de limiter l'usage de la voiture dans ces trajets de longue distance ou vers les grandes zones d'activités.

Ces nouvelles lignes seront rendues facilement accessibles par la réalisation de plusieurs pôles d'échanges multimodaux.

Ce REM sera complété par d'autres lignes de transport en commun complémentaires et les réseaux de bus urbains d'Aix-en-Provence, Pertuis et Gardanne continueront de répondre aux déplacements de proximité et vers les principaux pôles générateurs de flux que ce soit de grands équipements, commerces, services, pôles économiques...

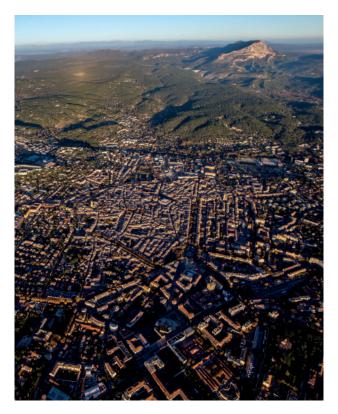
AMÉLIORER LE CADRE DE VIE EN DONNANT PLUS DE PLACE AUX PIÉTONS ET CYCLISTES

De la même manière, la baisse de l'autosolisme passera par la mise en place d'un réseau d'aires de covoiturage au plus près des grands axes de communication et d'un réseau structurant vélo, sécurisé et continu. Ces deux stratégies seront accompagnées de services pour faciliter leur utilisation.

Au niveau local, l'amélioration du cadre de vie et la mise en avant des piétons et des vélos seront renforcées dans les centralités et plus particulièrement à Aix-en-Provence et sur les villes moyennes. Des projets sur la voirie accompagneront cet objectif avec une volonté de pacifier et réguler le trafic routier, en redonnant sa place à chaque mode de déplacements. Plus globalement, la hiérarchie de la voi-

rie décrite par la suite fixe des typologies d'axes. A chaque niveau de hiérarchie le Plan de Mobilité associe des fonctions principales et des principes d'aménagements qui devront être respectés.

Ce bassin échange avec les Alpes-de-Haute-Provence, le Var et le Vaucluse. Des solutions de mobilités seront construites en partenariat avec les agglomérations, les Départements concernés ainsi qu'avec le Conseil Régional.





BASSIN DE MOBILITÉ AIX-EN-PROVENCE LA ROQUE D'ANTHÉRON PERTUIS Pertuis gares (C) SAINT-ESTEVE JANSON O P+R -SAINT-PAUL-LEZ-DURANCE Un système vélo global La Prise P+R ROGNES Réseau vélo structurant Meyrargues Gare Saint-Louis JOUQUES Rians Véloroute - Voie verte LE PUY SAINTE-RÉPARADE P+R Salon-de-Provence Des transport en commun performants MEYRARGUES PEYROLLES-EN SAINT-CANNAT REM TER+ Miramas / Vitrolles / Marseille -PROVENCE REM Car+ VENELLES Cadencé Aix Gare routière/ Marseille Saint-Charles Cadencé Vitrolles P. Plantée / Aix TGV / Aix Gare routière Venelles P+R Lignane Cadencé Pertuis / Aix Gare routière **○** P+R **(8)** Cadencé Aix Gare routière / Trets Salon-de-Provence Cadencé Miramas / Salon / Aix Gare routière SAINT-MARC Cadencé Aubagne / Aix Gare routière EGUILLES VAUVENARGUES **JAUMEGARDE** Pendulaire Martigues Hôtel de Ville / Aix Malacrida Pendulaire St Charles / Pôle d'Activités d'Aix / Arbois Coudoux - La Fare - Trévaresse Synchro Aix Colonel Jeanpierre / Marseille Gèze Hauts de Brunet AIX-EN (P+R) P+R P+R Synchro Aix Malacrida / Picon / Fourragère / St Loup Synchro Salon / Lambesc / Aix Gare routière Colonel Jeanpierre VENTABREN Aix gares BEAURECUEIL Métronome Aix Gare routière / AixTGV / Aéroport LE THOLONET P+R Malacrida Malacrida UYLOUBIER Lignes à Trés Haut Niveau de Service (THNS) SAINT-ANTONIN-SUR-BAYON Lignes à THNS avec réseau vélo structurant Plan d'Aillane Lignes complémentaires interurbaines P+R Barrida Krypton CHÂTEAUNEUF-LE-ROUGE ROUSSET MEYREUIL --- Voie ferrée Saint-Maximin Arbois of La Barque Rive Haute Des pôles d'échanges multimodaux accessibles P+R (Gardanne Gare P₄R Portes d'entrée nationale / régionale Gare Aix TGV Trets Gare routière (37)(3)/ 0 Trois Pigeons Vallée de l'Arc Vitrolles (P+R) BEL AIR (P+R) Pôles d'Echanges Multimodaux / avec accès REM CABRIÈS Pierre Plantée Aéroport Marseille Provence PEYNIER La Champouse Autres arrêts du REM Simiane Gare PH O TRETS Gares 0 GRÉASQUE Parking relais SIMIANE-COLLONGUE Plan de Campagne Gare Un système routier régulé Contournement de Peyrolles Projets de voiries Aire de covoiturage Marseille Saint-Charles (A) (H)

10 km



LE BASSIN SUD-EST

Dans ce bassin deux villes moyennes sont présentes, Aubagne et La Ciotat. Elles constituent les pivots en matière de la politique de mobilité du territoire. Elles sont le centre des réseaux de transports en commun urbains et concentrent 47% des habitants, 66% des emplois et la plupart des grands équipements et pôles d'échanges. La politique de mobilité visera donc à renforcer l'attractivité de ces deux communes et à faciliter leur accessibilité par les habitants des communes alentour.

Le Plan de Mobilité propose une stratégie de mobilité visant à offrir des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements de longue distance, notamment domicile-travail, et apaiser le cadre de vie pour favoriser la marche et le vélo pour les déplacements de courte distance. Cet enjeu concerne aussi particulièrement les communes touristiques comme Cassis et La Ciotat.

AMÉLIORER L'ALTERNATIVE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Une ligne ferroviaire TER+ cadencée aux quinze minutes sera mise en place sur le corridor Marseille-Aubagne-La Ciotat-Toulon. De plus, le **Val'tram** desservira plusieurs communes entre Aubagne et La Bouilladisse.

En complément, cinq lignes du Réseau Express Métropolitain permettront de proposer des alternatives fiables et performantes aux déplacements en voiture individuelle pour les déplacements internes au bassin et en lien avec Marseille (Voies Réservées au Transport Collectif VRTC prévues prévu sur l'A50), l'Aéroport Marseille Provence ou encore Aix-en-Provence.

Le Réseau Express Métropolitain permettra de répondre en partie aux besoins de déplacements longue distance. Pour les autres, l'optimisation de l'usage de la voiture devra être renforcée notamment à travers l'usage du covoiturage.

SE DÉPLACER AUTREMENT EN VOITURE

Sur ce bassin, on constate des pratiques d'évitement de l'autoroute payante qui impactent les traversées de villages (Auriol, Roquevaire, La Ciotat). La mise en place d'une offre alternative à la voiture particulière performante est donc primordiale. Elle devra s'accompagner d'aménagements qualitatifs dans les traversées de villages pour favoriser les modes actifs.

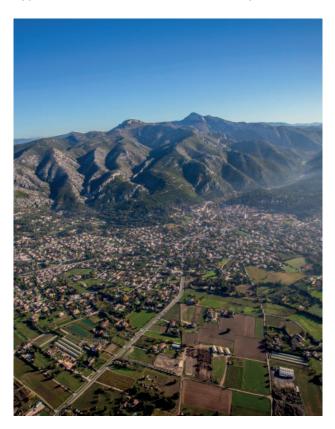
Le schéma stratégique des voies structurantes mènera une réflexion sur la fonction urbaine remplie par les autoroutes de la Métropole, notamment à proximité d'Aubagne avec une attention particulière sur le ring autoroutier: harmonisation des vitesses et pertinence de nouveaux échanges.

Un maillage d'aires de covoiturage aux abords des échangeurs, des péages ou en sorties de villages permettront de faire du covoiturage régulier une solution alternative pour accéder aux zones d'activités périphériques et contribuer à la diminution de la saturation routière. Pour mémoire, le Plan de Mobilité vise un objectif de 20% de covoiturage à

destination des zones d'activités.

La hiérarchie de la voirie fixe des typologies d'axes. À chaque niveau de hiérarchie le Plan de Mobilité associe des fonctions principales et des principes d'aménagements qui devront être respectés.

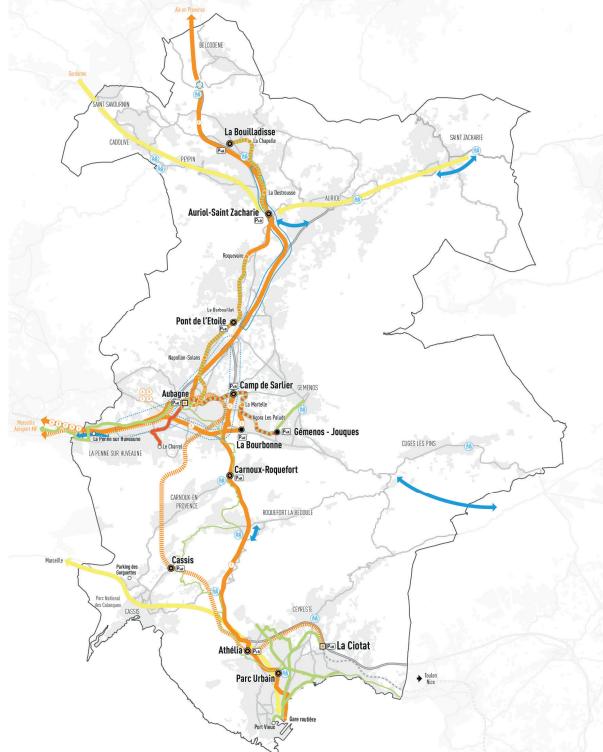
Ce bassin échange avec le Var. Des solutions de mobilités seront construites en partenariat avec ce département les agglomérations concernées et le Conseil Régional.



BASSIN DE MOBILITÉ SUD EST









LE BASSIN DE L'EST ÉTANG DE BERRE

La politique de mobilité vise en premier lieu à renforcer l'attractivité des deux villes moyennes Marignane et Vitrolles et d'en faciliter l'accessibilité depuis les communes voisines.

DEUX ARMATURES: LE VÉLO ET LES TRANSPORTS EN COMMUN

Pour ce faire, une armature de transport en commun en site propre les reliera aux communes de Rognac, Les Pennes-Mirabeau et Châteauneuf-les-Martigues. En parallèle, un réseau vélo structurant sécurisé et continu, complété par le réseau vélo secondaire, offrira une autre alternative de déplacement.

Ces deux réseaux structurants desserviront notamment les zones d'activités, l'aéroport Marseille Provence, Airbus Helicopter et la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence (VAMP).

UNE OFFRE PERFORMANTE DE TRANSPORTS EN COM-MUN FACILEMENT ACCESSIBLE

Afin d'offrir une vraie alternative à la voiture individuelle vers les autres bassins du territoire, une offre performante de transports en commun interurbains sera déployée.

Onze lignes Car+ du Réseau Express Métropolitain relieront les principales polarités de la Métropole. Des Voies Réservées aux TC seront aménagées sur l'A7 afin de favoriser la performance des lignes Car+ du REM.

En effet, 3 lignes cadencées permettront de relier Vitrolles à Aix-en-Provence et Marseille, ainsi que Châteauneuf à

Marseille. Une ligne viendra en complément pour relier Marignane à Marseille.

Deux lignes pendulaires connecteront le bassin au quartier des facultés et au pôle d'activités d'Aix-en-Provence. La liaison avec Salon-de-Provence sera réalisée grâce à la ligne synchro au départ de VAMP.

Enfin 4 lignes métronomes auront pour objectif la desserte de l'aéroport au départ de Marseille, Aubagne, Aix-en-Provence et Istres. Une ligne TER + entre Marseille et Miramas sera également accessible via les gares VAMP et de Rognac.

Ces lignes interurbaines et l'armature de Bus+ du bassin seront interconnectées et accessibles grâce à plusieurs pôles d'échanges multimodaux. Les nombreuses places de stationnement prévues en périphérie dans les P+R permettront de limiter les flux de voitures au sein des centralités du bassin.

UNE PLACE PLUS REDUITE POUR LA VOITURE

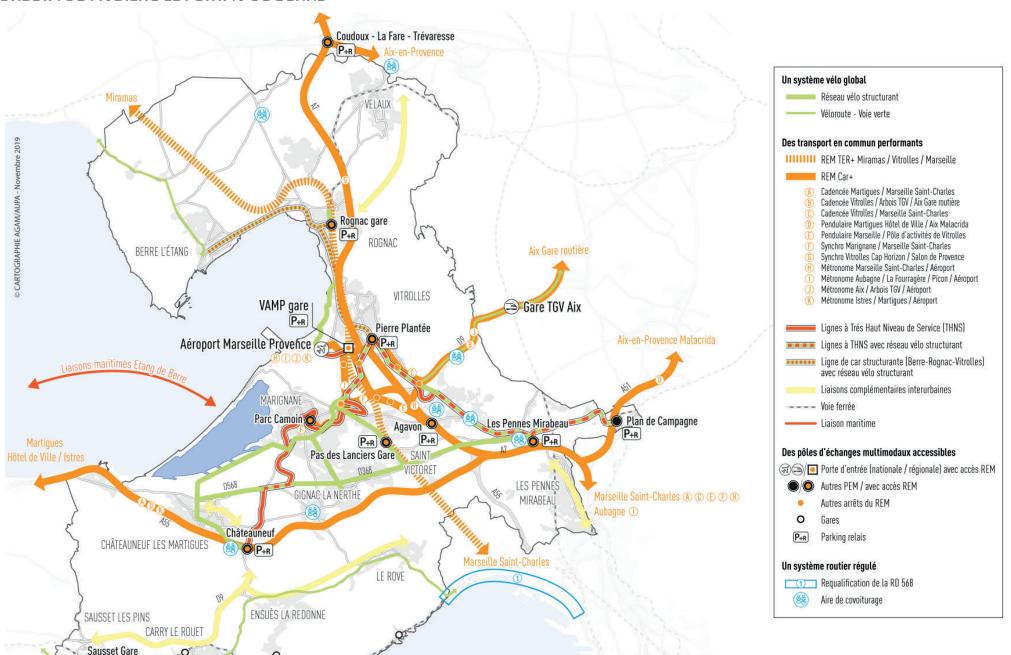
La place de la voiture dans l'espace public sera régulée, afin de redonner une vraie place à la marche, sous-utilisée dans ce bassin, ainsi qu'au vélo. Les aménagements de voirie viseront à pacifier le trafic routier en réaménageant notamment certains axes en boulevards urbains multimodaux identifiés dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie.

La voirie a été hiérarchisée selon une typologie d'axes de façon à attribuer pour chaque niveau de hiérarchie, des fonctions principales et des principes d'aménagements qui devront être respectés. Des aires de covoiturage à proximité des grands axes de circulation compléteront cette offre - huit aires ont été identifiées sur le bassin. Le schéma des aires de covoiturage permettra de définir les besoins complémentaires.



Plan de mobilité

BASSIN DE MOBILITÉ EST ÉTANG DE BERRE



5 km



LE BASSIN DE L'OUEST ETANG DE BERRE

Il s'agit du bassin où l'on retrouve le plus de villes moyennes (Martigues, Istres et Miramas). Elles se trouvent naturellement sur les axes constituant l'ossature de l'offre de transport à venir. Il s'agira donc de faciliter l'accès à cette ossature, que ce soit en transports en commun, vélos ou voitures, pour ceux n'ayant pas d'autres alternatives.

DES ÉCHANGES MÉTROPOLITAINS RENFORCÉS

Le développement d'un réseau de cars à haut niveau de service vers le reste du territoire de la Métropole et d'une offre TER performante depuis la gare de Miramas, doit permettre de répondre à ce premier enjeu. Notamment pour les déplacements de longue distance qui sont souvent ceux du domicile vers le travail. Les différents points d'intermodalité du réseau assureront un accès de proximité à l'ensemble des habitants du territoire qui trouveront, près de chez eux, un moyen de rejoindre les lignes du Réseau Express Métropolitain (REM) qui proposeront une offre d'un car toutes les 10 minutes et un train toutes les 15 minutes en heures de pointe. Les connexions vers Aixen-Provence, Marignane/Vitrolles et Marseille seront ainsi renforcées.

UN ACCÈS AMÉLIORÉ À LA ZIP DE FOS

Un des grands enjeux du bassin consiste à améliorer l'accessibilité de la ZIP de Fos-sur-Mer, notamment les flux poids lourds. Le projet de liaison Fos-Salon consiste à réaménager les 25 km de la RN 569 passant par Istres, entre la Zone Industrialo-Portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer et l'A54 au niveau de Salon-de-Provence. La réalisation de ce projet s'accompagnera d'une réduction des trafics à l'intérieur des agglomérations (notamment Fos-sur-Mer) avec

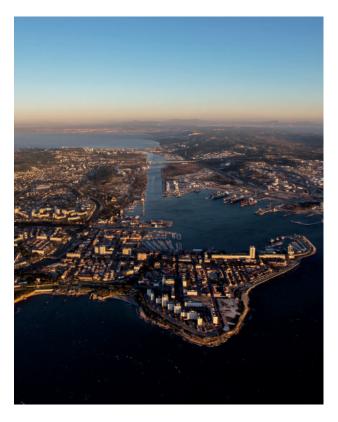
une réduction de l'exposition des riverains aux nuisances sonores et aux polluants générés par la circulation, dans un contexte marqué par de fortes nuisances (bruit, air pollué) dues aux activités industrielles. Il sera une opportunité pour l'optimisation du Réseau Express Métropolitain, et les aménagements prévus permettront une meilleure articulation avec les Bus+ d'Istres et de Miramas, améliorant ainsi les connexions de ces villes avec la ZIP de Fos. Il est à noter que ce projet s'articule avec plusieurs autres projets connexes dont le contournement Martigues / Port-de-Bouc qui permettra la requalification en boulevard urbain multimodal de la RN 568. Pour les accès en transports en commun, un réseau de lignes, complémentaires au REM, desservira les entreprises du secteur depuis le centre-ville de Fos-sur-Mer.

La hiérarchisation de la voirie a été menée en recherchant une cohérence fonctionnelle du réseau, notamment en s'appuyant sur les BUM. Ainsi, pour les 3 villes moyennes de ce bassin, l'organisation s'appuie sur des boucles et pénétrantes. Les boucles protègent les centreville du transit et favorisent les modes propres. Les pénétrantes permettent de maintenir l'accès aux habitants des centres-villes. Ce dispositif de hiérarchisation pourra être précisé et complété lors de la mise en œuvre des PLM.

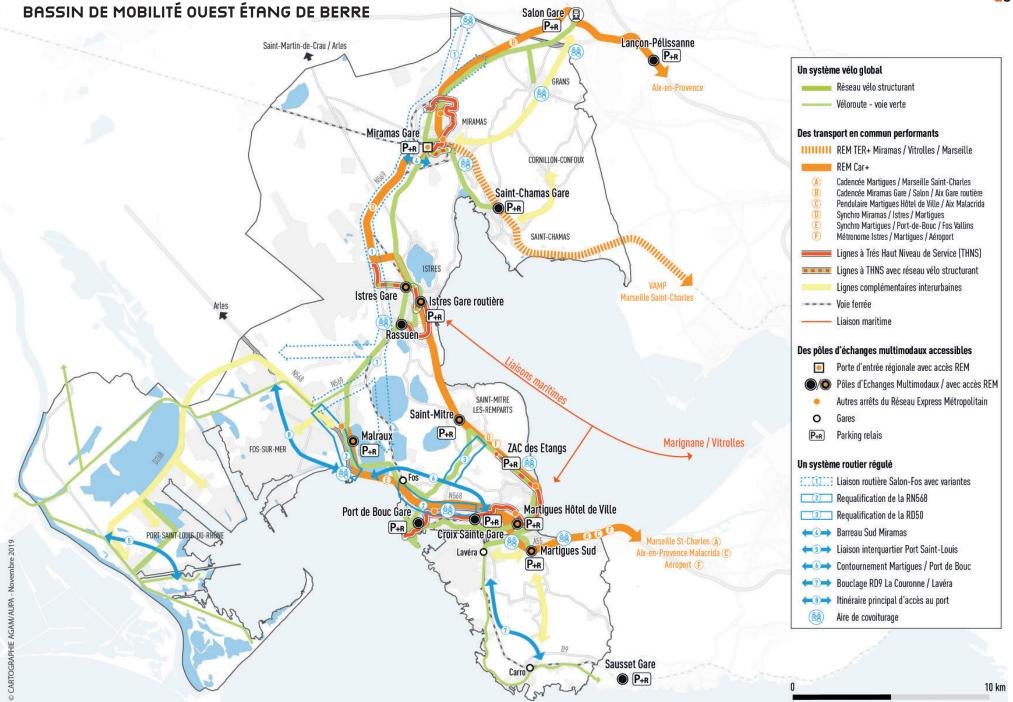
UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE

La diminution de l'utilisation de la voiture passera également par le développement d'aires de covoiturage pour inciter les automobilistes à ne plus circuler seuls dans leur véhicule, et par un traitement de qualité des espaces publics des centres et autres espaces stratégiques au profit des modes actifs.

Ce bassin échange avec l'Ouest du Département des Bouches-du-Rhône (Arles...). Des solutions de mobilités seront construites en partenariat avec ce Département et le Conseil Régional.









LE BASSIN NORD OUEST

Le bassin se trouve à l'interface de 3 autres bassins de la Métropole, ainsi de la Communauté d'Agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette. Des solutions de mobilités seront ainsi construites en partenariat avec ces territoires voisins et le Conseil Régional.

Son autre particularité est de posséder tout à la fois une ville moyenne d'envergure et un nombre importants de villes et villages, pour certains encore ancrés dans un cadre de vie périurbain voire rural.

FAVORISER LES DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS À LA VOITURE A SALON-DE-PROVENCE

Salon-de-Provence constitue le cœur du système de mobilité du bassin. Son attractivité sera renforcée par le développement d'un réseau de transports en commun performant pour ses liaisons internes: ainsi, la ville sera dotée d'une ligne de Bus+ adossées à une couronne de parkings relais périphériques à l'hypercentre. Cela permettra de faciliter l'accès aux emplois, commerces et équipements par un service de qualité.

De la même manière qu'un effort est porté sur l'amélioration du réseau de transports en commun, un traitement particulier de l'espace public sera poursuivi pour le rendre encore plus attractif avec une priorisation donnée aux piétons et vélos, action que l'on retrouvera sur l'ensemble des communes.

ENCOURAGER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS POUR LES ÉCHANGES INTERCOMMUNAUX

Le Pôle d'échanges multimodal de Salon Gare deviendra le principal support d'accès aux liaisons interurbaines, pour l'ensemble du bassin. Celles-ci permettront de relier facilement les autres communes par une restructuration du réseau de transports en commun, avec le développement de lignes complémentaires interurbaines pour des déplacements de moins longue distance.

Cela favorisera l'accès au REM par un rabattement vers les principaux pôles d'échanges et parking relais du bassin, ou en limite proche comme le PEM de Lambesc par exemple, pour les habitants des communes du Nord du bassin qui souhaiteraient se rendre à Aix-en-Provence.

De même, les différentes lignes du Réseau Express Métropolitain à destination de Vitrolles, Miramas et Aix-en-Provence permettront de répondre aux besoins des déplacements de longue distance au sein de la Métropole, voire au-delà notamment en lien avec l'accès à l'aéroport Marseille Provence ou la gare routière d'Aix-en-Provence, lesquels constituent des portes d'entrée nationale et régionale.

LUTTER CONTRE L'AUTOSOLISME

C'est un enjeu important du Plan de Mobilité. Cette volonté de limiter le nombre de déplacements en voiture se trouvera également dans le développement d'aires de covoiturage sur l'ensemble du bassin, afin de favoriser un usage collectif de la voiture individuelle. Cela passe également par le développement d'un réseau structurant d'itinéraires vélo continus et sécurisés, reliant de nombreuses com-

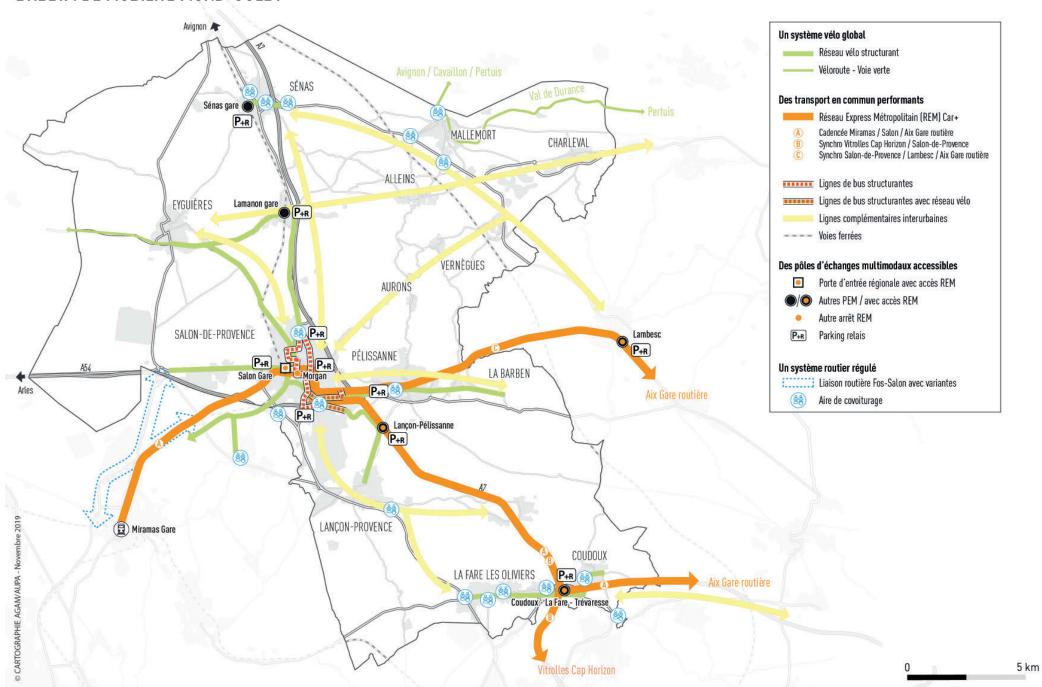
munes entre elles et permettant aussi d'accéder aux réseaux de transports en commun.

Enfin, des réflexions sont à mener sur le réseau autoroutier qui borde la ville de Salon-de-Provence: abaissement de la vitesse autorisée pour une meilleure prise en compte de l'urbanisation qui borde la voie, complément de l'échangeur Salon Nord pour limiter le transit dans la ville et la reprise du système d'échanges A54/A7 pour réduire les congestions et les nuisances associées (qualité de l'air, sécurité...).



Plan de mobilité

BASSIN DE MOBILITÉ NORD-OUEST





L'ÉVALUATION

UNE AMÉLIORATION RÉELLE DE LA MOBILITÉ

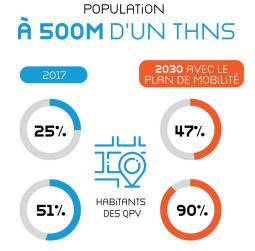
Les actions du Plan de Mobilité ont fait l'objet d'une évaluation au regard des objectifs fixés par la loi: évolution des parts modales, impacts environnementaux et besoins financiers.

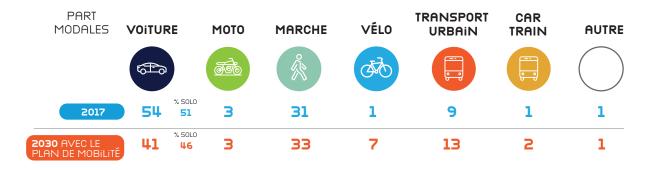
Ainsi, l'évaluation du projet de Plan de Mobilité montre une réduction substantielle de la part modale de la voiture de 13% entre 2017 et 2030, soit 41% des déplacements. Elle s'accompagne d'une augmentation de 50% de la part des transports collectifs urbains et non urbains. Ainsi, 94% de Métropolitains seront situés à moins de 500 mètres d'un THNS ou à 15 minutes d'un pôle d'échanges ou d'un parking-relais. L'effort important en faveur du vélo permet d'atteindre 7% de part modale.

LA CIRCULATION ET LES DISTANCES EN BAISSE

	2012	2017	2030		ÉVOLUTION FIL DE L'EAU		ÉVOLUTION PLAN DE MOBILITÉ	
			FiL DE L'EAU	PLAN DE MOBILITÉ	2012	2017	2012	2017
Voitures	11 657	11815	12362	10 450	6%	5 %	-10%	-12%
Deux roues	366,4	444,5	461,6	268,5	26 %	4 %	-27 %	-40 %
Véhicules utilitaires	2822	2734	3018	2455	7 %	10%	-13%	-10%
Poids lourds	657,3	682,3	899,8	857,6	37 %	32%	30 %	26 %
TOTAL	15503	15676	16742	14031	8%	7%	-9%	-10%
Sous total personnes	12 023	12259	12824	10719	7%	5 %	-11%	-13 %
Sous total marchandises	3 480	3417	3 9 1 8	3313	13 %	15 %	-5%	-3 %

Distances parcourues annuellement, en milliards de km (Sources : Agam à partir de l'EMD, comptages, FRETURB)







UN BILAN POSITIF POUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ

En termes d'émissions, les actions du Plan de Mobilité permettent d'atteindre ces objectifs pour les particules ou les COVNM. Les objectifs du Plan de Mobilité ne sont pas atteints pour la réduction de 67% des Nox, mais ceux du SRADDET le sont.

Le report modal, le renouvellement du parc de véhicules, en particulier vers des motorisations décarbonées, permettront une diminution des émissions de gaz à effet de serre de 28 % en 2030 par rapport à 2012. Les objectifs du Plan de Mobilité, du Plan Climat Air Energie et de la Stratégie Nationale Bas Carbone sont atteints. La réduction de la consommation d'énergie atteindra 20 % par rapport à 2012, et -27 % d'énergies fossiles. L'objectif du SRAD-DET de -17 % est largement atteint quel que soit le type d'énergie.

Cette baisse des émissions se traduit en particulier par plus de 70 000 personnes qui ne sont plus exposées à des pollutions au-dessus des normes réglementaires. Les actions en faveur des mobilités actives favorisent aussi une plus grande activité physique pour 110 000 habitants supplémentaires par rapport à la situation actuelle.

L'évaluation environnementale présente un projet globalement vertueux. L'état initial a permis d'identifier 11 enjeux environnementaux dont 7 d'intérêt majeur. La méthodologie appliquée aux 173 opérations identifiées permet de donner une première vision de l'impact environnemental par levier.











30 MINUTES DE VÉLO OU DE MARCHE PAR JOUR



DES BESOINS DE FINANCEMENT **IMPORTANTS**

MODALITÉ DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

L'évaluation budgétaire et financière du Plan de Mobilité fait état d'un besoin d'investissement total sur la période de 7 milliards d'euros, tous maîtres d'ouvrages confondus. Ceci implique, pour la seule participation du budget annexe des transports, une augmentation de la capacité d'investissement de 110 à 300 voire 400 millions d'euros par an en moyenne. En termes de fonctionnement, les charges d'exploitation courantes du budget verront une augmentation de 665 à environ 950 millions d'euros par an, dont 100 millions d'euros en conséquence des actions du Plan de Mobilité.

L'accroissement des recettes commerciales, issu d'une augmentation de la fréquentation, ne permettra pas, à lui seul, de couvrir cet écart. Aussi, la restructuration du réseau devra permettre le maintien en volume des coûts d'exploitation, hors offre structurante nouvelle.

La mise en œuvre du Plan de Mobilité nécessite des moyens exceptionnels, financiers et humains, dans le cadre d'une Métropole de Projet, investissant dans les compétences stratégiques, en lien avec les communes en charge de la proximité. L'effort d'investissement proposé par le Plan de Mobilité est en tous cas indispensable pour rattraper le retard de notre territoire en matière d'infrastructures et atteindre ses objectifs environnementaux.

Cette stratégie est au cœur de la construction du Plan de Mobilité (action M03: Créer une structure de mise en œuvre et de financement, action M04: Décliner le Plan de Mobilité au plus près des communes, les plans locaux de mobilité).

LA NÉCESSITÉ D'UNE AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DE FINANCEMENT

La Métropole entend souligner l'implication de l'État dans le financement des projets structurants de transports collectifs.

Ainsi, un amendement à la loi de finances 2022 prévoit de débloquer un milliard d'euros pour les transports métropolitains du quotidien dans le cadre du Plan « Marseille en Grand », dont 256 millions sous la forme d'une subvention publique. Cette subvention sera portée par le budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), dans le cadre de son budget initial pour 2022 qui sera adopté d'ici la fin de l'année 2021, et le solde sous forme d'avance remboursable.

Par ailleurs, la Métropole s'est engagée dans une démarche de restructuration de ses compétences et réforme de sa gouvernance, qui devrait permettre de retrouver des marges de financements complémentaires.

BUDGET 2020-2030

7008 MILLIONS €

UN SYSTÈME DE TRANSPORT PERFORMANT



UN SYSTÈME ROUTIER RÉINVENTÉ INNOVANT, EFFICACE ET DURABLE



FERROVIAIRE

CRÉATION DE VOIES, ÉCHANGEURS CONTOURNEMENTS

REQUALIFICATION COVOITURAGE ÉNERGIES PROPRES...

FRET FLUVIAL ET



PUBLICS GLOBAL PARTAGÉS ET **ATTRACTIFS**

DES ESPACES UN SYSTÈME VÉLO





DES SERVICES DE MOBILITÉS **ACCESSIBLES**

SE DONNER LES MOYENS AGILES ET DE RÉUSSIR



MILLIONS D'EUROS	INVESTISSEMENT 2020 2030	AUTRES MAITRES D'OUVRAGES	MÉTROPOLE	DONT BUDGET TRANSPORT	DONT BUDGET PRINCIPAL
TOTAL	7 008	2 236	4 772	3 483	1 289
SYSTÈME TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANTS	3 627,7	398,0	3 229,7	3 229,7	0,0
LN PCA	632,1	632,1	0,0	0,0	0,0
PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX	246,9	0,0	246,9	246,9	0,0
ESPACES PUBLICS PARTAGÉS ET ATTRACTIFS	343,8	1,0	342,8	0,0	342,8
SYSTÈME VÉLO GLOBAL	328,0	1,0	327,0	0,0	327,0
SYSTÈME ROUTIER - REPORT MODAL, VÉHICULES PARTAGÉS ET PROPRES	468,4	161	307,4	0,0	317,4
SYSTÈME ROUTIER - REPORT MODAL LOGISTIQUE	263,8	253,8	10,0	0,0	10,0
SYSTÈME ROUTIER - CRÉATION DE VOIES	1 090,8	789,2	301,6	0,0	291,6
SERVICES AGILES ET ATTRACTIFS	5,0	0	5,0	5,0	10,0
SE DONNER LES MOYENS DE RÉUSSIR	1,8	0	1,8	1,8	291,6



