

Les projets de déplacement de la Métropole Aix-Marseille-Provence

entre mobilité quotidienne et grande accessibilité du territoire

Frédérique Hernandez

LIEU EA 889, Aix-Marseille Université, Aix-en-Provence



Introduction

Problématique

Tension entre le traitement des enjeux relatifs à la mobilité quotidienne (orientant le développement d'une offre interne à la Métropole) et le traitement des enjeux de la grande accessibilité (Région et Europe), assurant la compétitivité de la Métropole AMP à l'échelle européenne.

Cette tension interroge le rôle du niveau métropolitain et des enjeux territoriaux qui y sont traités :

La Métropole porteuse d'un *Projet métropolitain* qui relève d'une Planification Stratégique Spatialisée, qui traite des relations entre le monde extérieur et le territoire métropolitain, et se focalise sur des projets développant les capacités concurrentielles internationales du territoire (Motte, 2007)...

... ou La Métropole super institution au nombre incalculable de compétences y compris les services du quotidien ?

Introduction

Méthodologie

- Observation participante à partir de différentes instances :

Conseil des partenaires, Mission Interministérielle au projet de Métropole Aix-Marseille-Provence (2013-2016).

Conseil de Développement de la Métropole Aix-Marseille-Provence, Collège des partenaires (depuis 2017).

- Analyse d'un corpus de documents produits par la Mission Interministérielle et par la Métropole AMP.
- Analyse des projets concrets en cours et en débats.
- Entretiens d'acteurs .

Un travail en cours, qui s'inscrit dans un projet de recherche soumis à l'ANR : Projet METROGESTION (comparaison des politique fédérale des agglomérations en suisse et des politiques métropolitaines françaises), dirigé par J.Dubois (Fr), P-H. Bombenger (CH).

Une métropole instituée au 1^{er} janvier 2016



Une métropole très étendue

AIX-MARSEILLE-PROVENCE

92 communes
3 148 km²
1 841 460 habitants

GRAND-PARIS

124 communes
762 km²
6 700 000 habitants

GRAND LYON

63 communes
552 km²
1 338 195 habitants

Au 1^{er} janvier 2016



Fusion de 6 EPCI, comportant 92 communes



**LE PÉRIMÈTRE
DE LA MÉTROPOLE
LES 6 EPCI
FUSIONNÉS**

1. La création de la Métropole AMP : une occasion d'ajuster le périmètre institutionnel à l'espace fonctionnel des déplacements

- **Avant** : un territoire fragmenté en matière d'organisation des Transports : 8 Autorités Organisatrices des Transports Urbains et 2 AOT (Département et Région)



Source :
AGAM

1. La création de la Métropole AMP : une occasion d'ajuster le périmètre institutionnel à l'espace fonctionnel des déplacements

- Depuis plus de 20 ans, les données et analyses réalisées sur l'aire urbaine d'Aix-Marseille témoignent du besoin d'une organisation globale des déplacements.
- Cette situation de non coopération antérieure est un argument souvent avancé pour expliquer les faiblesses et dysfonctionnements d'une mobilité considérée comme dégradée :
 - Très forte congestion des infrastructures,
 - Une offre de transport collectif par habitant parmi les plus faibles des Métropoles françaises .
 - Un taux de motorisation de 50 % plus élevé que la moyenne nationale.

1. La création de la Métropole AMP : une occasion d'ajuster le périmètre institutionnel à l'espace fonctionnel des déplacements

- Un territoire étendu et polycentrique, marqué par un relief contraignant, qui s'est développé autour des autoroutes et pas autour des lignes de transport collectif.
- L'habitat et de l'emploi y sont très dispersés.

=> de très grandes distances entre lieu de travail et de résidence (Mignot et al., 2009).

- Un aéroport mal desservi par les transports collectifs.
- Un Port Maritime dont les bassins ouest sont peu accessibles par la route.

1. La création de la Métropole AMP : une occasion d'ajuster le périmètre institutionnel à l'espace fonctionnel des déplacements

- Création de la Métropole AMP au 1^{er} janvier 2016 , facteur de simplification.
- La seule Métropole dont le périmètre coïncide avec l'aire urbaine.
- une AO unique chargée d'organiser et de gérer l'ensemble des réseaux de transport publics urbains et interurbains reliant les 92 communes de la métropole.

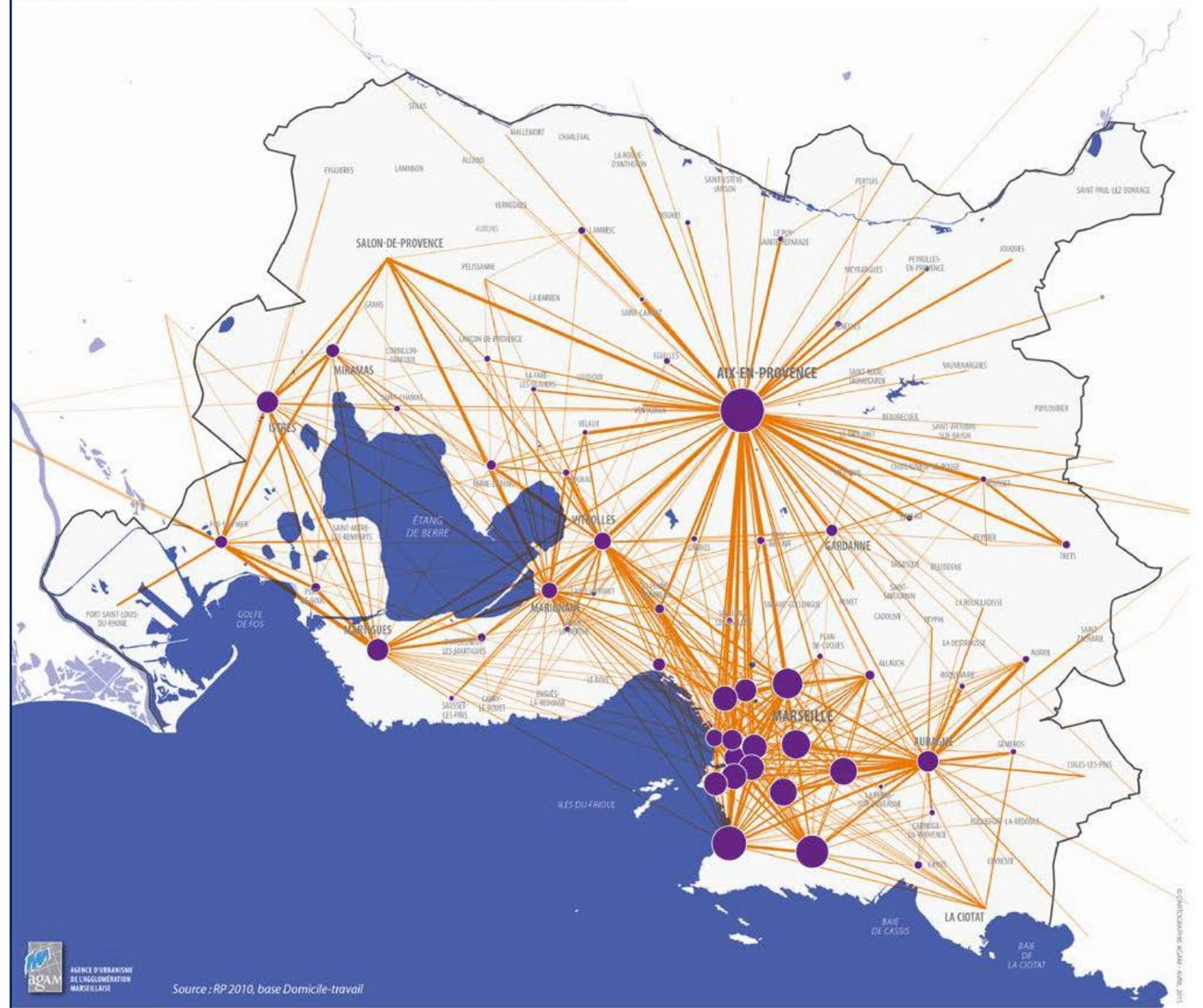
Un Vice-président délégué aux Transports et à la mobilité.

Une DGA Mobilité unique, produit de la fusion des services antérieurs.

Une commission Transport-Mobilité qui précède le Conseil Métropolitain.

Un groupe de travail des Maires sur Transports/Mobilité.

AIX-MARSEILLE-PROVENCE • NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL EN 2010



Source :
AGAM



AGENCE D'ORGANISME
DE L'ENCLUMÈREMENT
MARSEILLAISE

Source : RP 2010, base Domicile-travail

1. La création de la Métropole AMP : une occasion d'ajuster le périmètre institutionnel à l'espace fonctionnel des déplacements

- Néanmoins, une métropole génératrice de lourdeur administrative, un manque de moyen humain et budgétaire.
- Une métropole qui n'a pas les moyens de ses ambitions, qui interpelle l'Etat pour financer ses grands projet, et où le Département palie aux carences de budget de la Métropole.

2. Pour les acteurs du Projet Métropolitain : la mobilité est l'un des principaux défis à relever

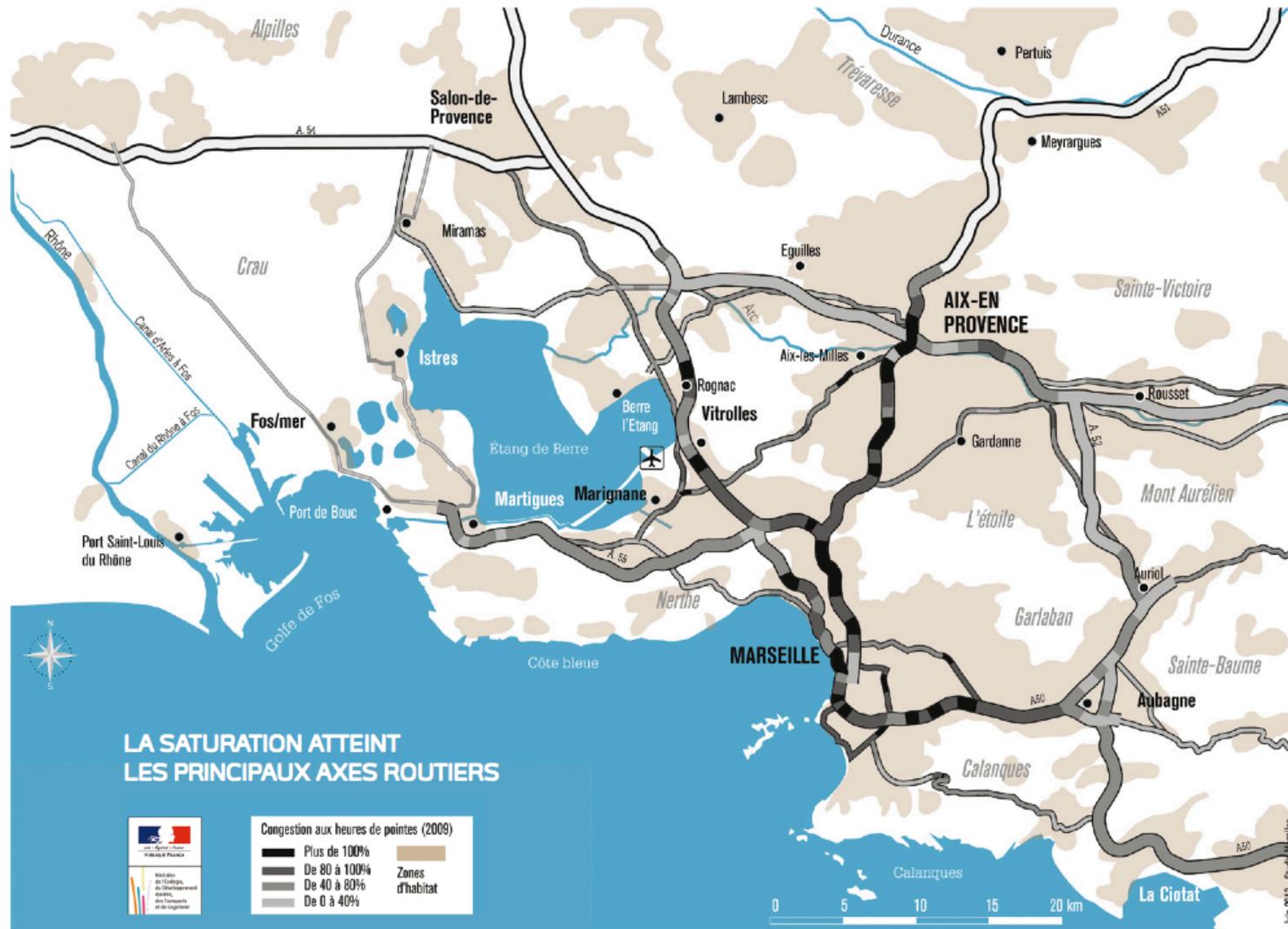
Des interpellations récurrentes de l'Etat

Périurbanisation,
congestion, pollution : à
l'origine de la volonté de
l'Etat d'y créer une
Métropole

*« L'amélioration des relations au sein de l'Aire
Métropolitaine Marseillaise, compte tenu de la part
actuelle des déplacements routiers, impose d'opérer
un transfert réel et massif du mode individuel routier
vers les transports collectifs, routiers et ferrés, afin
de lutter contre les dysfonctionnements et de prévoir
les besoins de déplacements à venir. **Le retard pris
par les Bouches-du-Rhône en matière de transports
collectifs est porteur de disqualification pour la
construction d'une vraie métropole** ».*

DTA 13, page 58

2. Pour les acteurs du Projet Métropolitain : la mobilité est l'un des principaux défis à relever



2. Pour les acteurs du Projet Métropolitain : la mobilité est l'un des principaux défis à relever

Des documents stratégiques informels



Publié en Décembre 2014 par la Mission interministérielle pour le projet métropolitain AMP



Voté et publié en Décembre 2016 par la Métropole AMP

2. Pour les acteurs du Projet Métropolitain : la mobilité est l'un des principaux défis à relever

DE LA MÉTROPOLE POLYCENTRIQUE À LA MÉTROPOLE DES LIENS

LE DÉFI EN CHIFFRES

7^e métropole la plus saturée d'Europe en 2013 en termes de circulation routière

Un taux de motorisation 50 % plus élevé que la moyenne nationale,
mais 22 % des ménages sans voiture

6,5 millions de déplacements quotidiens, dont 650 000 d'échelle métropolitaine
(+ de 7km) produisent 2/3 de la pollution et sont effectués à 70 % pour aller
au travail ou à l'université

Six mois d'espérance de vie de moins en moyenne, à cause de la pollution,
et six mois perdus dans les bouchons (temps passé cumulé pour un actif
sur 35 ans d'activité) soit un an de vie gâché par la mobilité

Des déplacements en croissance de +50 % (+200 000 déplacements/jour)
sur 1997-2009

Trois fois moins d'usage des transports collectifs que dans le Grand Lyon
(110 voyages/habitant contre 323) et une augmentation quatre fois moins
rapide sur les dix dernières années

400 km de voies ferrées, deux gares TGV (+ Miramas), dont la gare Saint-Charles
qui arrive à sa capacité maximale avec 11,5 millions de voyageurs

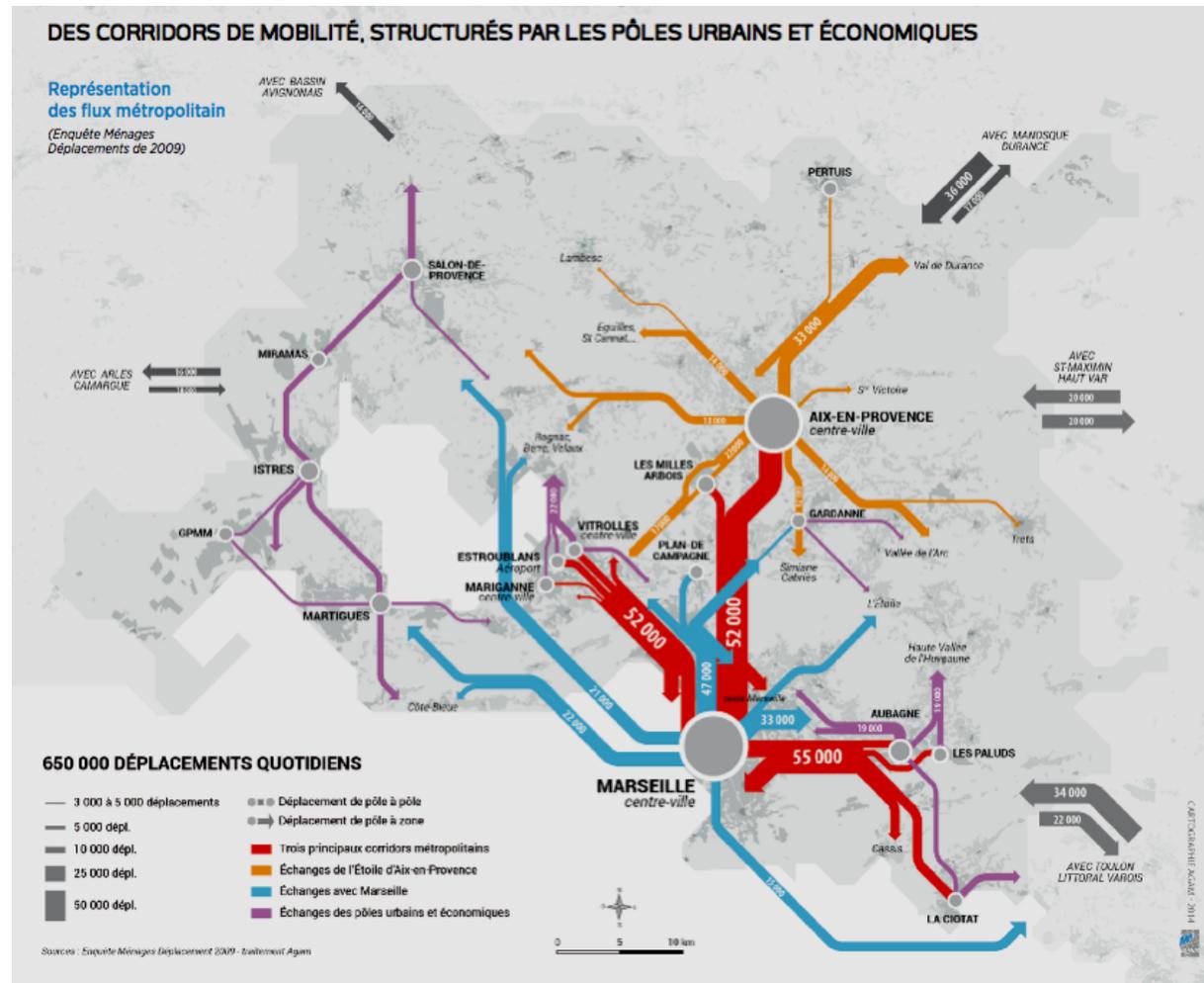
sources : Livre blanc des transports métropolitains, INSEE, AGAM.

3. Actions et projets de la politique métropolitaine de déplacements

Une priorité donnée au rattrapage du système de transports infra métropolitain

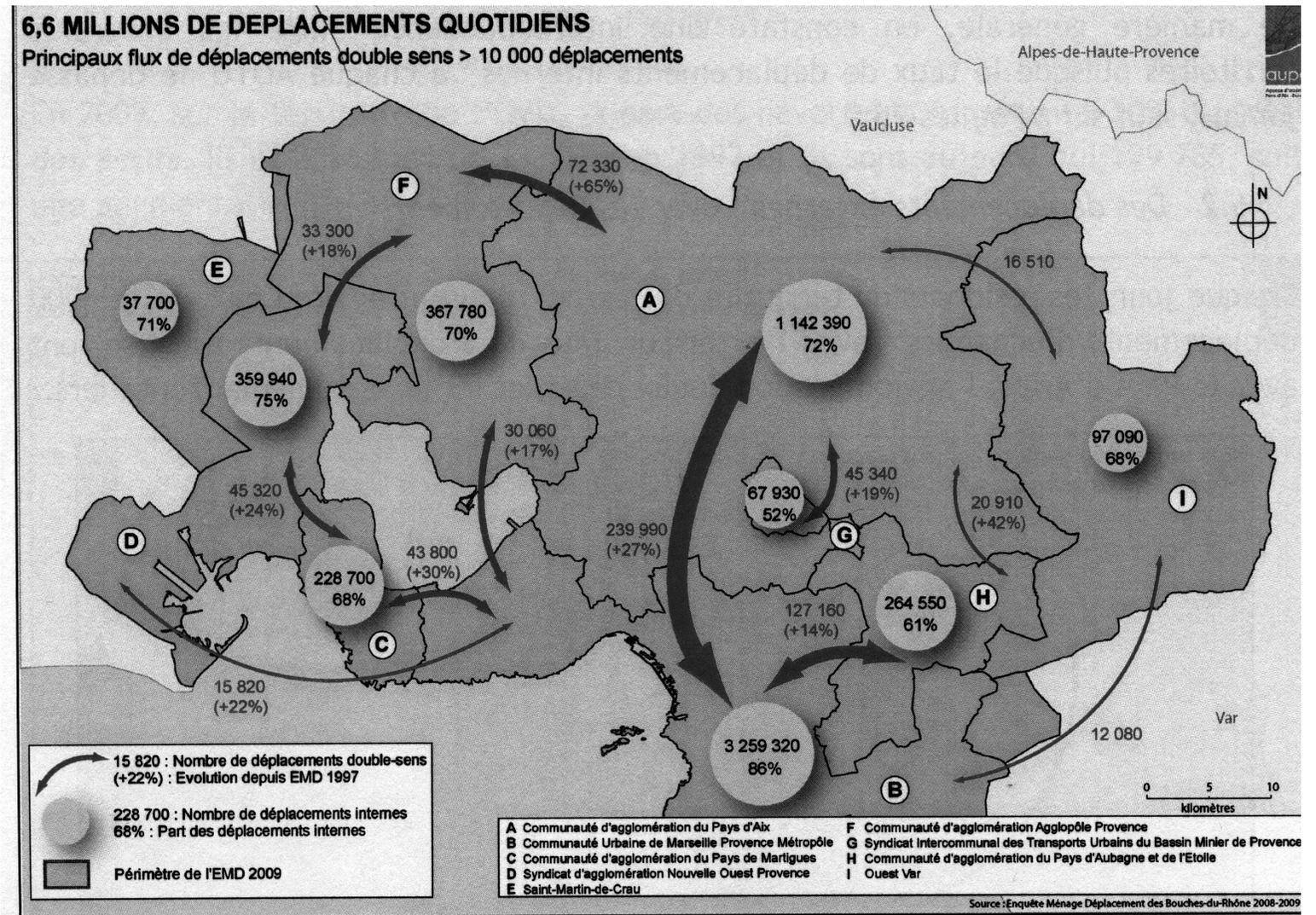


Un livre blanc qui a pour sujet la notion de « flux métropolitain »



3. Actions et projets de la politique métropolitaine de déplacements

En matière de mobilité quotidienne : la notion de « flux métropolitain » : 10 % des 6,6 millions de déplacements quotidiens



Source :
AUPA

3. Actions et projets de la politique métropolitaine de déplacements

- **Une identité pour le système métropolitain de déplacements.** Création en juillet 2018 d'une marque unique, Métropole Mobilité, figure d'un réseau, fort de 18 opérateurs, unifié.

UNE IDENTITÉ, UN NOM, UNE COULEUR



- **Intégration et harmonisation tarifaire métropolitaine.** Mise en place d'un abonnement unique « pass transport intégral », donnant accès à l'ensemble des offres de mobilité (Transports Collectifs routiers ou maritimes, TER, navettes aéroport, VLS, parking relais, etc.)

3. Actions et projets de la politique métropolitaine de déplacement

Une action et une gestion qui s'appuient sur des Bassins locaux de mobilité (6) et des Bassins de proximité (25) :

1 DGA Mobilité unique, mais une organisation déconcentrée sur les 6 Conseils de Territoire (ex-EPCI)

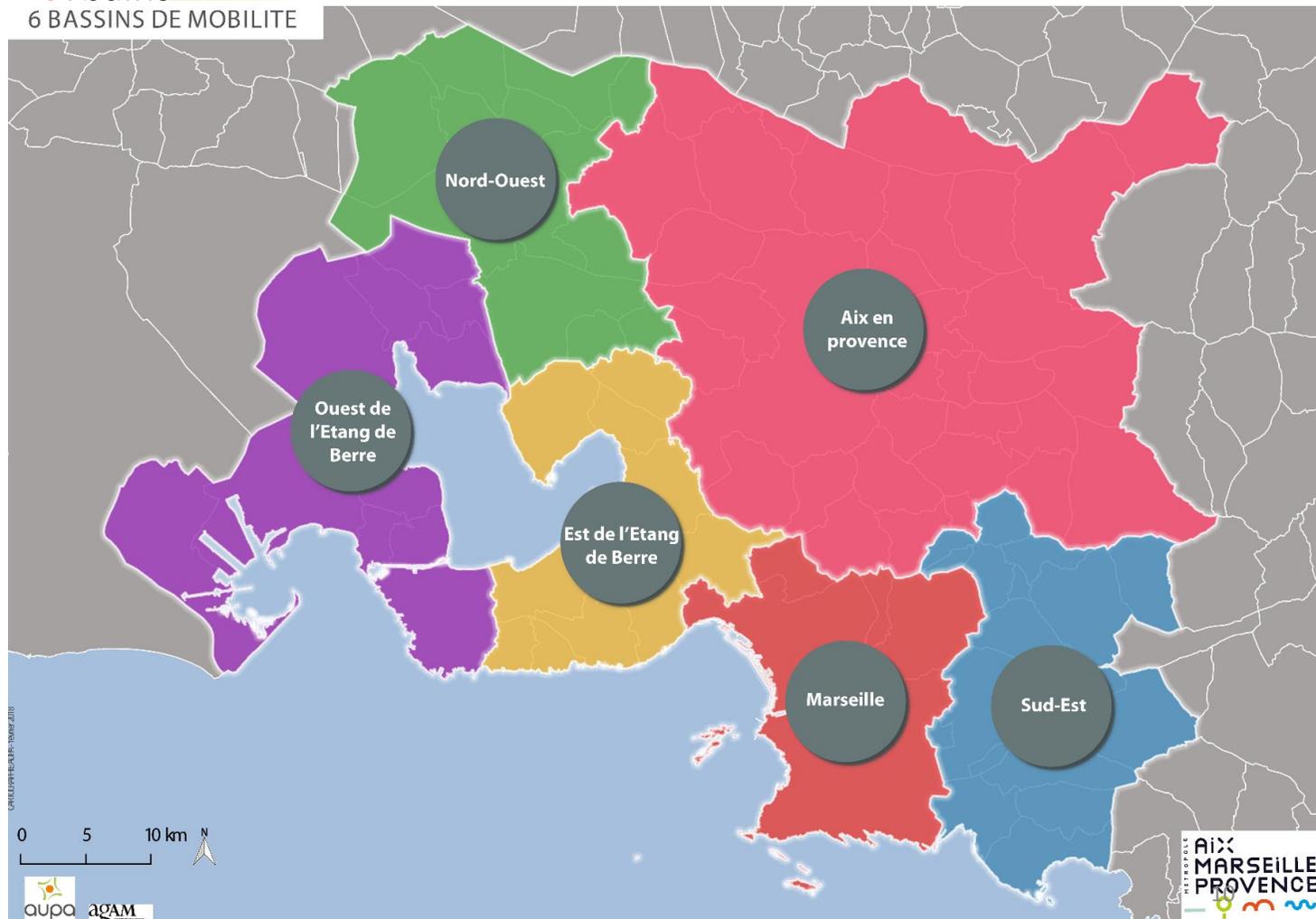
Finalisation de projets déjà engagés au sein des ex-EPCI :

- Bus à Haut Niveau de Service BHNS Aixpress
- Bus à Haut Niveau de Service BHNS B1 de Marseille
- Achèvement de la Rocade L2 (Autoroute A507)
-

Un PDU qui s'opérationnalise à l'échelle des 25 Bassins de proximité, à travers des Plans Locaux de Déplacements (Bus, Parc-Relais, marche, vélo, autopartage)

Plan de déplacements urbains

6 BASSINS DE MOBILITE



6 BASSINS DE MOBILITE ET 25 BASSINS DE PROXIMITE



3. Actions et projets de la politique métropolitaine de déplacement

Une action et une gestion qui s'appuient sur des Bassins locaux de mobilité (6) et des Bassins de proximité (25) :

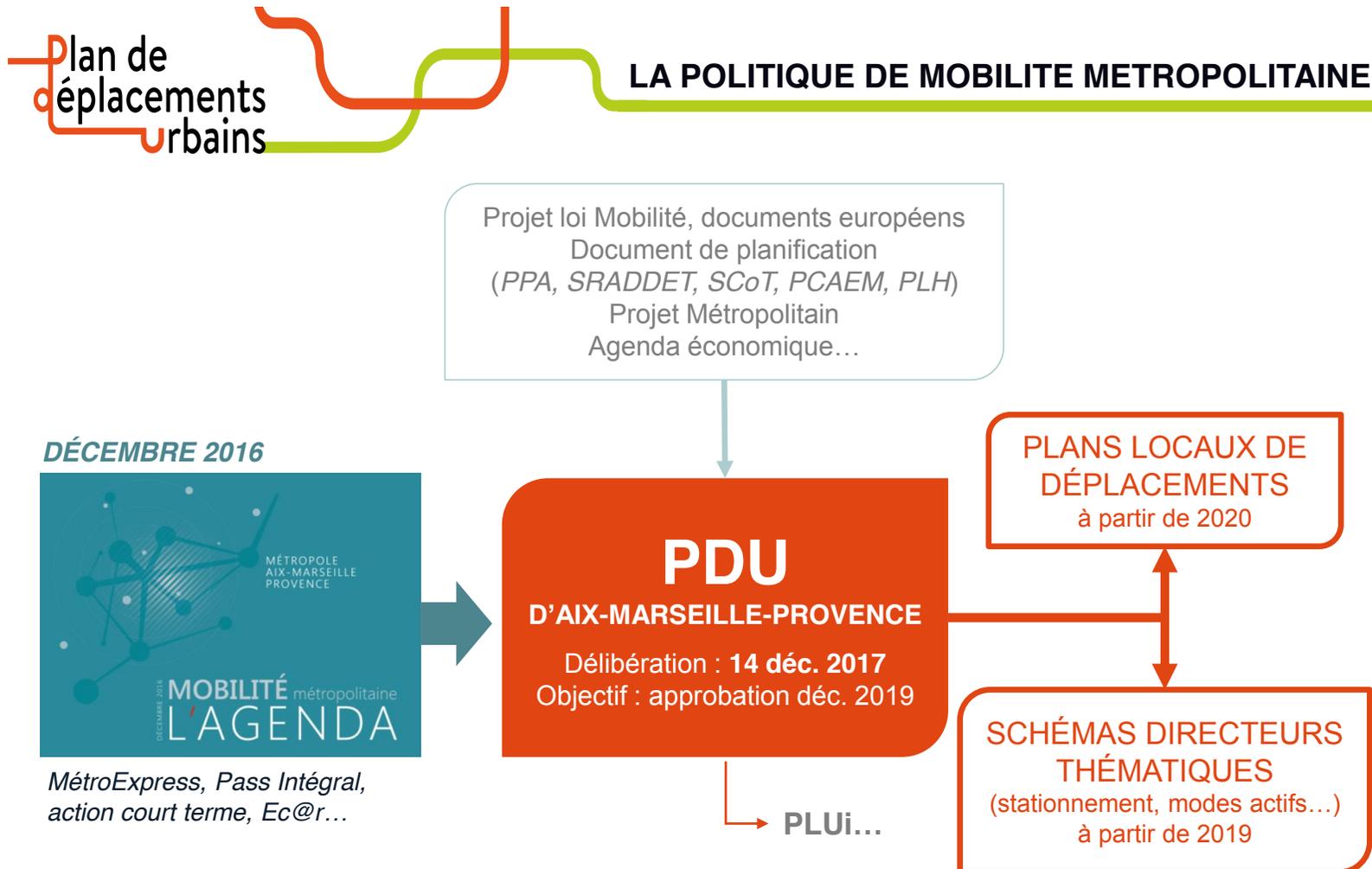
1 DGA Mobilité unique, mais une organisation déconcentrée sur les 6 Conseils de Territoire (ex-EPCI)

Finalisation de projets déjà engagés au sein des ex-EPCI :

- Bus à Haut Niveau de Service BHNS Aixpress
- Bus à Haut Niveau de Service BHNS B1 de Marseille
- Achèvement de la Rocade L2 (Autoroute A507)
-

Un PDU qui s'opérationnalise à l'échelle des 25 Bassins de proximité, à travers des plans locaux de déplacements (Bus, Parc-Relais, marche, vélo, autopartage)

3. Actions et projets de la politique métropolitaine de déplacements



3. Actions et projets de la politique métropolitaine de déplacements

Retard et absence des projets relatifs à la grande accessibilité supra métropolitaine

Une Commission « GAMI » du Conseil de Développement qui interpelle, l'ensemble du CODEV et la Métropole AMP sur ces enjeux :

Président Commission GAMI : « L'Agenda de la mobilité est orienté sur l'intérieur de la Métropole. Nous sommes la Métropole de quel territoire ? On en parle pas ! Au niveau européen, la zone de réflexion c'est l'interrégion. Si on veut être éligible aux financements européens. Il faut parler interrégion ».

Président CODEV : « Je comprends l'aspect extérieur, mais on doit parler à ceux qui souffrent au quotidien dans la Métropole. Dans l'échelle des priorités l'aspect extérieur je ne peux pas le mettre avant l'aspect intérieur. Mes 12 000 salariés ils hurlent à cause des difficultés quotidiennes pour aller au travail.... ».

3. Actions et projets de la politique métropolitaine de déplacements

La grande accessibilité ferroviaire de la Métropole repose sur deux grands enjeux qui doivent être maîtrisés à terme :

La diamétralisation ferroviaire de la gare Saint Charles de Marseille.

Création d'une gare souterraine pour transformer la gare cul-de-sac en gare traversante, désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice.

La liaison ferroviaire val de Durance – Italie par la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

Nouvelle gare Saint-Charles à Marseille, pas avant 2030 au mieux

Jeudi 13 septembre 2018 à 16:04

Par **Philippe Boccara**, France Bleu Provence



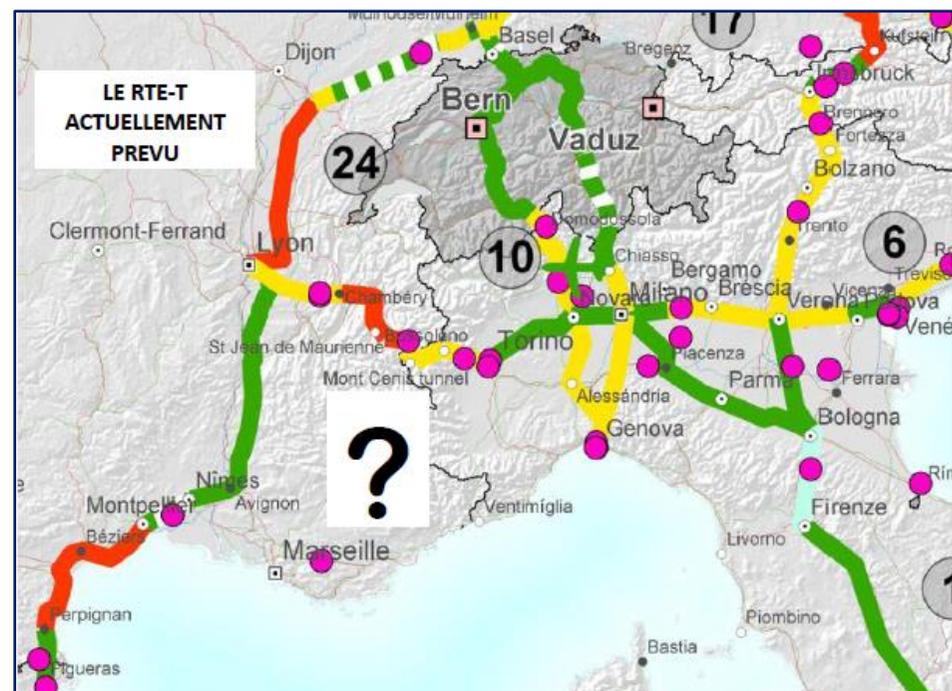
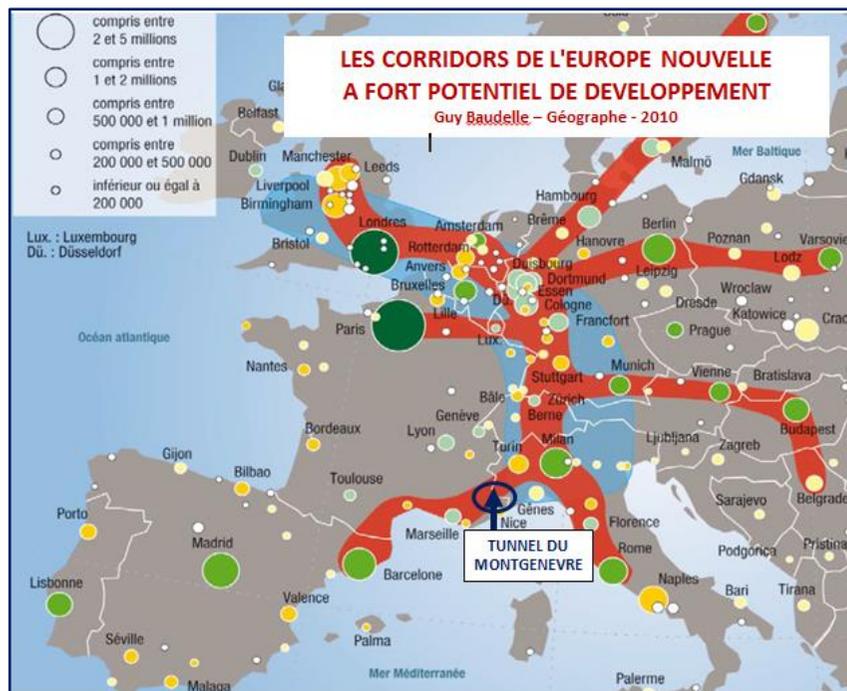
Un effet d'annonce, c'est a priori tout. 48 heures après les déclarations de la ministre des Transports sur sa loi de programmation. Finalement quasiment pas d'éléments concrets sur la future gare Saint-Charles de Marseille ou encore sur la ligne nouvelle Marseille vers Nice.



La gare Saint-Charles à Marseille © Radio France - Tony Selliez

La liaison ferroviaire val de Durance – Italie par la percée ferroviaire sous le Montgenèvre. Accès direct à l'Italie du nord, en s'affranchissant du verrou du Montgenèvre par un tunnel ferroviaire, assurant la liaison entre notre voie ferrée du val de Durance et l'actuelle voie ferrée Lyon- Turin

« La Commission souhaite la mise en œuvre rapide de cette liaison stratégique vers le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), afin de connecter directement notre Métropole avec le corridor européen ouest-est de la plaine du Pô et celui nord-sud des nouveaux tunnels suisses, accédant enfin directement, sans rupture de charges et en toutes saisons, aux Métropoles de l'Europe centrale et orientale ».



Les enjeux thématiques et territoriaux de la mobilité métropolitaine

